



**OMISTAJAOHJAUS**  
VALTIONEUVOSTON KANSLIA

# VR-yhtymä Oy:n ja Ratahallintokeskuksen kiinteistövarallisuutta selvittäneen työryhmän muistio



VR-yhtymä Oy:n ja Ratahallintokeskuksen  
kiinteistövarallisuutta selvittäneen  
työryhmän muistio



Julkaisija  
VALTIONEUVOSTON KANSLIA

KUVAILELEHTI  
27.11.2009

**Tekijät**

Jarmo Väisänen, puheenjohtaja  
Ilpo Nuutinen, sihteeri  
Valtioneuvoston kanslia/omistajaohjausosasto

**Julkaisun laji**

Julkaisu

**Toimeksiantaja**

Valtioneuvoston kanslia

**Toimielimen asettamispäivä**

30.9.2008, toimikausi 1.10.2008–30.9.2009,  
toimikautta pidennetty 30.10.2009 asti

**Julkaisun nimi (myös ruotsinkielinen)**

VR-yhtymä Oy:n ja Ratahallintokeskuksen kiinteistövarallisuutta selvittäneen työryhmän muistio (Promemoria från arbetsgruppen med uppgift att utreda VR-Group Ab:s och Banförvaltningscentralens fastighetsförmögenhet)

**Tiivistelmä**

Selvityksessä kartoitettiin VR-yhtymä Oy:n omistamaa ja Ratahallintokeskuksen hallinnoimaa valtion kiinteistövarallisuutta. VR-yhtymä Oy:lle on yhtiöittämisen yhteydessä muodostunut merkittävä kiinteistövarallisuus, joka ei kaikilta osin enää palvele yhtiön ydinliiketoimintoja. Kun Suomessa valmistaudutaan raideliikenteen avautumiseen kilpailulle ja kun samanaikaisesti valtion kiinteistöstrategiaa täsmennetään ja kehitetään, on ollut perusteltua arvioida tehtyjä ratkaisuja uudelleen siten, että huomioon otetaan asiaan liittyvät erilaiset valtion ja valtio-omisteisten toimijoiden intressit. Toimiva rautatieliikenteen kilpailu edellyttää, että toimialan rakenteet ovat tasapuoliset ja läpinäkyvät, jolloin myöskään kiinteistöomistus ei saa muodostaa kilpailua vääristävää tekijää.

Selvitystyössä tarkasteltiin toimivaa liikennejärjestelmää kokonaisuutena. Tarkastelun kohteena olivat mm. asemien ja niiden liityntäpysäköintien toimivuus ja ns. matkaketju-ajattelu, liikennejärjestelmien kehittämistarpeet sekä radanpidon rajauksen haasteet ja ongelmakohtat.

Työryhmä ehdottaa, että Senaatti-kiinteistöille siirrettäisiin VR-yhtymä Oy:n omalla myyntilistalla olevat kiinteistöt. Luovutettavilla kohteilla ei ole VR-yhtymä Oy:n tulonmuodostuksen, taseen eikä omavaraisuusasteen kannalta merkittäviä vaikutuksia. Työryhmä ei tässä vaiheessa esitä muita kiinteistöomistuksellisia järjestelyitä, koska tähän ei ole työryhmän näkemyksen mukaan valtion kiinteistöpolitiikan kannalta erityisiä perusteita ja koska useita operaattoreita ei Suomen rataverkolle todennäköisesti tule varsin pitkään aikaan ainakaan henkilöliikenteeseen. Kansainvälisen vertailun perusteella voidaan niin ikään todeta, että keskeiset asemarakennukset ovat useimmiten pääoperaattoreiden hallinnassa.

Mikäli henkilöliikenteen kilpailun avautuminen edellyttäisi myöhemmin välittömiä yksittäisiin asemarakennuksiin kohdistuvia toimenpiteitä, olisi työryhmän mielestä käsitellyistä eri vaihtoehdoista toimivin malli VR-yhtymä Oy:n omistamien kiinteistöjen tai osan niistä siirtäminen valtion omistaman kiinteistöyhtiön, kuten Governia Oy:n omistukseen.

Työryhmä esittää jatkoselvittelyn kohteeksi sitä, miten rautatiealueiden ja niihin oleellisesti liittyvien alueiden kehittämisestä saatua tuottoa voitaisiin kohdistaa kiinteistökehityksestä aiheutuvien kustannusten ja liikennejärjestelyjen hoitamiseksi ja katteeksi.

Valtioneuvoston kanslian yhdyshenkilö: Omistajaohjausosasto/finanssineuvos Jarmo Väisänen, p. (09) 1602 3015.

**Avainsanat**

VR-yhtymä Oy, Ratahallintokeskus, kiinteistövarallisuus

**ISBN (nid)**

978-952-5807-77-6

**ISBN (PDF)**

978-952-5807-78-3

**Luottamuksellisuus**

Julkinen

**Kieli**

Fi

**Kokonaissivumäärä**

68

**Kustantaja**

Valtioneuvoston kanslia  
Julkaisu PDF:nä: [www.vnk.fi/julkaisut](http://www.vnk.fi/julkaisut)  
Lisätietoja: [julkaisut@vnk.fi](mailto:julkaisut@vnk.fi)

**Julkaisun välitys**

Yliopistopaino, Helsinki  
[www.yliopistopaino.fi/kirjamyynti](http://www.yliopistopaino.fi/kirjamyynti)  
Tilaukset: [books@yliopistopaino.fi](mailto:books@yliopistopaino.fi)

**Taitto**

Valtioneuvoston kanslia, Anja Järvinen

**Painopaikka**

Yliopistopaino, Helsinki, 2009

**Författare**

Jarmo Väisänen, ordförande  
Ilpo Nuutinen, sekreterare  
Statsrådets kansli/avdelningen för ägarstyrning

**Typ av publikation**

Publikation

**Uppdragsgivare**

Statsrådets kansli

**Datum då utredningen tillsattes**

30.9.2008, mandattid 1.10.2008–30.9.2009,  
mandattiden förlängd t.o.m. 30.10.2009.

**Publikationens namn**

Promemoria från arbetsgruppen med uppgift att utreda VR-Group Ab:s och Banförvaltningscentralens fastighetsförmögenhet.

**Referat**

I utredningen kartlades den statliga fastighetsförmögenhet som ägs av VR-Group Ab och förvaltas av Banförvaltningscentralen. Till följd av bolagisering har VR-Group Ab fått en betydande fastighetsförmögenhet, som inte längre till alla delar tjänar bolagets centrala affärsverksamhet. Då man bereder sig på att spårtrafiken öppnas för konkurrens i Finland och när statens fastighetsstrategi samtidigt preciseras och utvecklas har det varit motiverat att göra en omvärdering av gjorda beslut så att olika statliga och statsägda aktörers intressen i frågan beaktas. En fungerande konkurrens inom järnvägstrafiken kräver att strukturerna inom verksamhetsområdet är objektiva och öppna, och då får inte heller fastighetsförmögenhet vara en faktor som skapar snedvriden konkurrens.

I utredningsarbetet granskades ett fungerande trafiksystemet som en helhet. Föremål för granskning var bl.a. hur bra stationerna och anslutningsparkeringen fungerar och ett s.k. resekedjetänkande, utvecklingsbehoven för trafiksystemen och banhållningens utmaningar och problempunkter.

Arbetsgruppen föreslår att sådana fastigheter som finns på VR-Group Ab:s egen försäljningslista ska överföras till Senatfastigheter. De objekt som ska överlätas har inga betydande verkningar för VR Group Ab:s inkomstbildning, balansräkning eller självförsörjningsgrad. Arbetsgruppen föreslår i detta skede inga andra arrangemang som gäller fastighetsäggande, eftersom det enligt arbetsgruppen inte finns några särskilda grunder till det med tanke på statens fastighetspolitik, och eftersom det sannolikt räcker mycket länge innan det kommer in några nya operatörer på Finlands bannät, åtminstone inom persontrafiken. Utifrån en internationell jämförelse kan man också konstatera att viktiga stationsbyggnader oftast förvaltas av huvudoperatörerna.

Om persontrafiken öppnas för konkurrens och detta kräver omedelbara åtgärder som inriktas på enskilda stationsbyggnader anser arbetsgruppen att en modell, enligt vilken sådana fastigheter, eller en del av sådana fastigheter som ägs av VR-Group Ab överförs på ett statsägt fastighetsbolag, t.ex. Governia Oy, är den bästa av de modeller som granskats.

Arbetsgruppen förslår att det fortsatta utredningsarbetet ska fokusera på hur den avkastning som fås från utvecklingen av järnvägsområdena och de områden som i hög grad anknyter till dessa kunde riktas på skötsel och täckning av kostnaderna för fastighetsutveckling och trafikarrangemang.

Kontaktperson vid statsrådets kansli: Jarmo Väisänen, finansråd, avdelningen för ägarstyrning, tfn (09) 1602 3015.

**Nyckelord**

VR-Group Ab, Banförvaltningscentralen, fastighetsförmögenhet

**ISBN (tryck)**

978-952-5807-77-6

**ISBN (PDF)**

978-952-5807-78-3

**Sekretessgrad**

Offentlig

**Språk**

Fi

**Sidantal**

68

**Förläggare**

Statsrådets kansli  
Publikationen som PDF: [www.vnk.fi/julkaisut](http://www.vnk.fi/julkaisut)  
Ytterligare information: [julkaisut@vnk.fi](mailto:julkaisut@vnk.fi)

**Distribution och försäljning**

Universitetstryckeriet, Helsingfors  
[www.yliopistopaino.fi/kirjamyynti](http://www.yliopistopaino.fi/kirjamyynti)  
Beställningar: [books@yliopistopaino.fi](mailto:books@yliopistopaino.fi)

**Layout**

Statsrådets kansli, Anja Järvinen

**Tryckort**

Universitetstryckeriet, Helsingfors, 2009

# Valtioneuvoston kanslialle

Valtioneuvoston kanslia ("VNK") asetti 30. päivänä syyskuuta 2008 työryhmän selvittämään VR-yhtymä Oy:n ("VR") ja Ratahallintokeskuksen ("RHK") kiinteistövarallisuutta.

Työryhmän tehtävänä oli:

- koota kokonais selvitys VR:n omistamasta sekä RHK:n hallinnoitavana olevasta kiinteistövarallisuudesta;
- arvioida kiinteistöjen merkitys VR:n ydinliiketoimintojen, RHK:n perustehtävien sekä raideliikenteen kilpailulle avaamisen asettamien vaatimusten kannalta;
- tehdä ehdotus suunnitelmaksi, jolla VR:n kiinteistövarallisuudesta siirretään valtiovarainministeriön osoittamille toimijoille sellaiset kiinteistöt, jotka ovat valtion kiinteistöstrategian kannalta tarpeellisia ja jotka eivät ole VR:n ydinliiketoimintojen kannalta välttämättömiä. Suunnitelman tulee sisältää myös arvio siitä, millä tavoin eri vaihtoehdot ovat toteutettavissa sekä minkälaisia vaikutuksia niillä olisi VR:n taseeseen ja omavaraisuusasteeseen;
- tehdä ehdotus suunnitelmaksi, jolla VR:n kiinteistövarallisuudesta siirretään RHK:lle tai muille valtion osoittamille toimijoille sellaiset kiinteistöt, jotka ovat raideliikenteen kilpailulle avaamisen kannalta merkityksellisiä ja joiden omistuksesta tai hallinnasta VR saisi kilpailullista etua suhteessa muihin toimijoihin;
- arvioida mahdollisuudet RHK:n hallinnoimien valtion kiinteistöjen ja VR:n kiinteistöjen kokoamiseen samojen toimijoiden omistukseen tai hallintointiin.

Työryhmän puheenjohtajaksi kutsuttiin finanssineuvos Jarmo Väisänen valtioneuvoston kansliasta sekä jäseniksi johtava erityisasiantuntija Eeva Ahdekivi, valtioneuvoston kansliasta, budjettineuvos Pekka Pelkonen valtiovarainministeriöstä, hallitusneuvos Kaisa Leena Välipirtti liikenne- ja viestintäministeriöstä, liikennejohtaja Anne Herneoja Ratahallintokeskuksesta ja hallintojohtaja Pertti Saarela VR-yhtymä Oy:stä. Valtioneuvoston kanslia kutsui 30.3.2009 Ahdekiven tilalle työryhmään johtava erityisasiantuntija Marja Pokelan valtioneuvoston kansliasta. Työryhmän työskentelyyn osallistui työryhmän nimeämänä asiantuntijana investointijohtaja Kari Ruohonen Ratahallintokeskuksesta. Työryhmän sihteerinä toimi neuvotteleva virkamies Ilpo Nuutinen valtioneuvoston kansliasta.

Työryhmän alkuperäinen toimikausi oli 1.10.2008–30.9.2009. Toimikautta pidennettiin 31.10.2009 saakka. Työryhmä kokoontui 15 kertaa.

Toimiva rautatieliikenteen kilpailu edellyttää, että toimialan rakenteet ovat tasapuoliset ja läpinäkyvät. Myöskään kiinteistöomistus ei saa muodostaa kilpailua vääristävää tekijää.

Työryhmä ehdottaa, että valtiovarainministeriön osoittamalle Senaatti-kiinteistöille siirrettäisiin VR:n omalla myyntilistalla olevista kiinteistöistä kaikki sellaiset kiinteistöt, jotka sopivat Senaatti-kiinteistöjen kiinteistöjen omistusta ja kehittämistä määrittelevien periaatteiden piiriin. Luovu-

tettavilla kohteilla ei ole VR:n tulonmuodostuksen, taseen eikä omavaraisuusasteen kannalta merkittäviä vaikutuksia. Työryhmä ei tässä vaiheessa esitä muita kiinteistöomistuksellisia järjestelyitä, koska tähän ei ole työryhmän näkemyksen mukaan valtion kiinteistöpolitiikan kannalta erityisiä perusteita. Tähän näkemykseen vaikuttavat yhtäältä olemassa olevat lainsäädännön mekanismit palvelujen tarjoamisvelvollisuuden osalta ja toisaalta se, ettei useita operaattoreita Suomen rataverkolle todennäköisesti tule varsin pitkään aikaan ainakaan henkilöliikenteeseen. Kansainvälisen vertailun perusteella voidaan niin ikään todeta, että keskeiset asemarakennukset ovat useimmiten pääoperaattoreiden hallinnassa.

Työryhmän näkemyksen mukaan henkilöliikenteen kilpailun avautuminen saattaa edellyttää nopeita yksittäisiin asemarakennuksiin kohdistuvia toimenpiteitä. Työryhmän käsittelemistä vaihtoehtoista toimivien malli voisi olla VR:n omistamien kiinteistöjen tai osan niistä siirtäminen valtion omistaman kiinteistöyhtiön, kuten Governia Oy:n omistukseen, johon voitaisiin tapauskohtaisesti siirtää myös RHK:n käytöstä vapautuvia kiinteistöjä.

Työryhmä pitää tarpeellisena, että jatkossa selvitetäisiin, miten rautatiealueiden ja niihin oleellisesti liittyvien alueiden kehittämisestä saatuja tuottoja voitaisiin kohdistaa kiinteistökehityksestä aiheutuvien kustannusten ja liikennejärjestelyjen hoitamiseksi ja katteeksi. Kiinteistöhallintaratkaisuun tulisi myös sijoittaa riittävä rahoituspohja rautatieliikenteen edellyttämille toimille.

Saatuaan työnsä päätökseen työryhmä luovuttaa kunnioittavasti ehdotuksensa valtioneuvoston kanslialle. Ehdotukseen liittyy valtiovaraministeriön edustajan eriävä mielipide.

Helsingissä 30. päivänä lokakuuta 2009

  
Jarmo Väisänen

  
Marja Pokela

  
Pekka Pelkonen

  
Kaisa Leena Välipirtti

  
Pertti Saarela

  
Anne Herneoja

  
Ilpo Nuutinen



# Sisällys

<b>Valtioneuvoston kanslialle</b>	<b>5</b>
<hr/>	
<b>1 Taustaa</b>	<b>9</b>
<hr/>	
<b>2 Kokonaiselvitys VR:n omistamasta ja RHK:n hallinnoimasta kiinteistövarallisuudesta</b>	<b>10</b>
<hr/>	
2.1 VR:n kiinteistöt	10
2.1.1 VR:n kiinteistöstrategia	10
2.1.2 VR:n kiinteistöjen jalostaminen	11
2.2 RHK:n hallinnoimat valtion kiinteistöt	12
2.2.1 RHK:n kiinteistöstrategia	13
2.3 Yhteenveto VR:n omistamista ja RHK:n hallinnoimista kiinteistöistä	13
<hr/>	
<b>3 Liikennejärjestelmien kuvaus ja kehittämistarpeet</b>	<b>14</b>
<hr/>	
3.1 Henkilöliikenteen asemat	14
3.1.1 Toimivan matkaketjun edellytykset	14
3.1.2 Henkilöliikenneasemien nykytila ja vastuut	15
3.1.2.1 Asemat	15
3.1.2.2 Liityntäpysäköinti	16
3.1.2.3 Matkakeskukset	17
3.2 Tavara-asemat ja terminaalit sekä ratapihat	17
3.3 Puuhuollon terminaalit ja kuormauspaikat	18
3.4 Kaluston huolto, kunnossapito ja säilytys	19
3.5 Radan ylläpidon kalustot, rakennukset ja materiaalivarastot	20
3.6 Helsingin Pasilan ja Tampereen alueet	20
3.6.1 Pasilan alue	21
3.6.1.1 Pasilan asema	21
3.6.2 Tampereen alue	21
<hr/>	
<b>4 Kansainvälinen vertailu</b>	<b>23</b>
<hr/>	
4.1 Ruotsi	23
4.1.1 Jernhusen AB kiinteistöyhtiö	24
4.2 Tanska	24
4.3 Norja	24
4.4 Saksa	25
4.5 Hollanti	25

4.6	Iso-Britannia	25
4.7	Sveitsi	26
4.8	Ranska	26
4.9	Espanja	26
4.10	Belgia	26
4.11	Itävalta	27
4.12	Lipunmyynti eri EU-maissa	27
<b>5</b>	<b>Radanpidon rajauksen haasteet ja ongelmakohdat</b>	<b>28</b>
5.1	Radanpidon varastoalueet ja kaluston huoltopisteet	28
5.2	Tavararatapihojen perusparantaminen ja logistiikkakeskusten kehittäminen	28
5.3	Puulastausalueiden perusparantaminen	29
5.4	Matkaketjujen ja asemanseutujen kehittäminen	29
5.5	Yhteistyö asemien kehittämisessä	29
5.6	Radanpidon rajaus	30
<b>6</b>	<b>Kilpailun avautuminen</b>	<b>31</b>
6.1	Kilpailun avautuminen tavaraliikenteessä	31
6.2	Kilpailun avautuminen henkilöliikenteessä	31
6.3	Rautatielain mukainen velvollisuus tarjota palveluja	32
6.4	Saatavilla olevat tilat esimerkkitilanteessa	33
6.5	Vuokratasojen määrittely	34
<b>7</b>	<b>Työryhmän johtopäätökset ja suositukset</b>	<b>35</b>
7.1	Eriävä mielipide	39
Liite 1	Luettelo VR:n kiinteistöistä	41
Liite 2	RHK:n hallinnoimat kiinteistöt	45
Liite 3	Sopimus yksityisraideliittymistä ja niiden ylläpidosta	47
Liite 4	Kansainvälinen vertailu	54
Liite 5	Henkilöliikenneasemat	58
Liite 6	Kuormauspaikat	59
Liite 7	Kunnossapidon tukikohdat	60
Liite 8	VR:n myyntilistalla olevat kiinteistöt 15.11.2009	62

# 1 Taustaa

VR:lle on yhtiöittämisen yhteydessä muodostunut merkittävä kiinteistövarallisuus, joka ei kaikilta osin enää palvele yhtiön ydinliiketoimintoja. Kun Suomessa valmistaudutaan raideliikenteen avautumiseen kilpailulle ja kun samanaikaisesti valtion kiinteistöstrategiaa täsmennetään ja kehitetään, on ollut perusteltua arvioida tehtyjä ratkaisuja uudelleen siten, että huomioon otetaan asiaan liittyvät erilaiset valtion ja valtio-omisteisten toimijoiden intressit.

Yleisenä tavoitteena tulee olla, että valtiolla on yhteisesti hyväksytty kiinteistöstrategia, jota toteuttavat vastuuministeriönä valtiovarainministeriö ("VM") sekä sen ohjauksessa olevat toimijat sekä substanssiministeriöt hallinnonalallaan. Valtion kiinteistöstrategian kannalta toissijaisia kiinteistöjä voidaan sen sijaan kehittää erilaisten toiminnallisten ja kaupallisten intressien pohjalta. Rautateihin liittyvänä toiminnallisena intressinä on erityisesti otettava huomioon se, että raideliikenteen avautuessa kilpailulle on sen keskeisen infrastruktuurin oltava kaikkien alalla toimivien ja sille tulevien yritysten käytössä kilpailuneutraaliteettia varmistavin ehdoin. Myös kiinteistöjen omistusta, hallinnointia sekä käyttöä koskevien ratkaisujen tulee osaltaan edistää tätä tavoitetta.

Kysymys ei ole yksinomaan VR:n kiinteistövarallisuudesta, sillä myös RHK hallinnoi eri puolilla maata kiinteistöjä, joita tulisi arvioida saman kokonaisuuden osana ja samoin periaattein. VR:n kiinteistövarallisuutta ei voida arvioida erillisenä tällaisesta muusta rautateihin välittömästi liittyvästä kiinteistöomaisuudesta. Valtion kiinteistöstrategiaa sekä rautateihin liittyvien kiinteistöjen johdonmukaisia käyttö- ja kehittämisperiaatteita silmällä pitäen on ollut tarpeellista koota selvitys myös RHK:n hallinnoitavana olevasta kiinteistövarallisuudesta sekä arvioida, miltä osin siihen sisältyy valtion kiinteistöstrategian kannalta tarpeellisia ja RHK:n tehtävien kannalta toissijaisia kiinteistöjä.

Valtiolle on valmistumassa vuonna 1998 laaditun kiinteistöomistusstrategian päivitys, jota koskevaan työryhmätyöskentelyyn myös osa tämän työryhmän jäsenistä osallistuu.

Liikenne- ja viestintäministeriö ("LVM") ja VR ovat tehneet syksyllä 2009 aikana 3.12.2009 voimaan tulevan palvelusopimusasetuksen mukaisen, 10 vuoden pituisen käyttöoikeussopimuksen yksinoikeudesta kaukoliikenteen henkilöjunaliikenteeseen. LVM:n ja VR:n välinen kaukoliikenteen ostosopimus on voimassa vuoden 2011 loppuun ja sillä turvataan rautatiepalvelujen peruspalvelutaso maan eri osissa. Kaukoliikenteen ostosopimusta tarkistetaan loppuvuodesta 2009. Lisäksi LVM ja VR tekevät loppuvuodesta 2009 sopimuksen lähiliikenteen ostamisesta vuodeksi 2010 Helsinki–Karjaa ja Helsinki–Lahti -rataosille, jotka eivät kuulu YTV-alueeseen. VR:llä ja YTV:llä on vuoden 2017 loppuun jatkuva sopimus lähiliikenteestä.

Työryhmä on ottanut työssään huomioon edellä mainitut lähtökohdat.

# 2 Kokonaisselvitys VR:n omistamasta ja RHK:n hallinnoimasta kiinteistövarallisuudesta

## 2.1 VR:n kiinteistöt

---

VR:n omistuksessa on 156 maa-alueetta, joilla on 349 rakennusta. Rakennusten tilavuus on noin 3,7 milj. m<sup>3</sup> ja niiden pinta-ala on noin 590 000 m<sup>2</sup>. Rakennukset on jaettu hallinto- ja liikerakennuksiin (65 kpl, 792 000 m<sup>3</sup>), tavaraterminaaleihin, varikoihin ja korjaamorakennuksiin (91 kpl, 1 541 000 m<sup>3</sup>), konepajoihin ja päävarastoihin (37 kpl, 790 000 m<sup>3</sup>), varastorakennuksiin (46 kpl, 78 000 m<sup>3</sup>), asuinrakennuksiin (3 kpl, 47 000 m<sup>3</sup>) ja muihin rakennuksiin (107 kpl, 406 000 m<sup>3</sup>). Maa-alueita on noin 563 ha ja ne sijaitsevat merkittävältä osin rautatieliikenteeseen liittyvillä keskusta-alueilla. Kiinteistöjen tasearvo on tällä hetkellä noin 250 milj. euroa. Tasearvoltaan mitattuna VR:n kiinteistöomaisuudesta sijaitsee 2/3 Etelä-Suomen alueella ja yli puolet pääkaupunkiseudulla. Kiinteistötoimen liikevaihto oli vuonna 2008 noin 46 milj. euroa, josta noin 13 milj. euroa (28 %) muodostuu VR:n ulkopuolelta saaduista vuokratuotoista. Luettelo kiinteistöistä tämän muistion [liitteessä 1](#).

### 2.1.1 VR:n kiinteistöstrategia

VR:llä on hallituksensa hyväksymä kiinteistöstrategia. Strategian lähtökohtana on varmistaa, että VR-ydinkonsernilla on käytössään liiketoiminnan ja sen kehittämisen kannalta tarvittavat kiinteistöt ja toimitilat sekä, että käytössä olevat kiinteistöt ovat ydintoiminnan tuloksen kannalta optimaaliset myös pitkällä aikavälillä sijainnin, kustannustason, laadun ja käyttöominaisuuksien suhteen. VR:n liiketoiminnan kannalta on keskeistä, että tilat ovat asiakkaiden kannalta toimivat ja tuottavat myönteisen asiakaskokemuksen. Strategiana on pitää ydinliiketoimintojen kannalta korvaamattomat kiinteistöt pääsääntöisesti omassa taseessa lähinnä seuraavilla perusteilla:

- 1) varmistetaan operatiivisen toiminnan kannalta välttämättömien tilojen käyttö omaan liiketoimintaan optimaalisella tavalla (asiakaslähtöisyyden ja operatiivisen tehokkuuden varmistaminen);
- 2) säilytetään vahvempi omistukseen perustuva neuvotteluasema kehitettäessä liikennealueita ja -verkkoja;
- 3) taataan joustavien järjestelyjen mahdollisuus ja parannetaan yhtiön kilpailukykyä; ja
- 4) vähennetään ulkoiseen vuokranantajaan sisältyviä huomattavia hinta- ja käyttöriskejä, koska rautatieliiketoiminnoilla on hyvin vähän vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja.

Oman toiminnan vaatimien tilojen vuokraaminen ulkopuolisilta lisäisi yhtiön kustannuksia ja heikentäisi sen tulosta, vaikka kiinteistöjen myyntituototkin otettaisiin huomioon. Näin ollen rautatieliikenteeseen liittyvä toimitilojen vuokraus- ja kehittäminen keskeisillä liikepaikoilla parantaa yhtiön tulosta. Tuotto on nyt keskimäärin korkeampi kuin rautatie- ja maantieliikenteen tuotto.

Kiinteistöstrategialla hyödynnetään kiinteistöjä ulkopuolisten kiinteistötuottojen hankkimiseksi jalostamalla ja myymällä kiinteistöjä. Strategian mukaan VR:n kiinteistötoimen tuottovaatimus on oltava vähintään sama kuin alalla yleensä. Ulkopuolisille vuokrattavien tilojen osalta lähtökohtana on asiakastarpeiden tyydyttämiseen tähtäävä palveluvalikoima ja maksimaalinen tilojen hyödyntäminen sekä mahdollisimman korkea vuokratuotto. Sisäisen asiakkuuden merkitystä korostetaan, sisäiset vuokrat perustuvat kohtuulliseen käypään vuokratasoon ja sisäisten hankkeiden pääomavuokran osalta tuottovaatimus on kohteesta riippuen 5,5–7 %.

Jotta kiinteistöomaisuuden arvo säilyisi ja kasvaisi koko elinkaaren ajalta, VR:n kiinteistökannan hallinta edellyttää erityisosaamisesta, kuten esim. rakennusten suojeluun liittyvää osaamista. Tähän liittyen:

- ydinosaamiseen tarvittavan henkilökunnan määrä pidetään suppeana;
- kiinteistöjen hallinta- ja huoltopalveluiden osalta korostetaan kilpailutuksen osaamista;
- oman työn ja ostopalvelujen tehokkuutta ja laatua seurataan jatkuvasti sekä
- toimintaa kehitetään niin, että oman työn osuus tarvittavassa määrin vähenee.

Pääsääntöisesti VR ei rahoita valtion vastuulle kuuluvaan kiinteistöinfrastruktuuriin liittyviä kohteita. Väliaikainen rahoitus on kuitenkin tapauskohtaisesti mahdollista ydinliiketoiminnalle välttämättömien hankkeiden edistämiseksi ja toteuttamiseksi. Tällaisia hankkeita voivat olla esim. pysäköintilaitosten rakentaminen.

## **2.1.2 VR:n kiinteistöjen jalostaminen**

VR on omistustensa suhteen, mukaan lukien kiinteä omaisuus, samanlainen toimija kuin mikä tahansa muu valtion omistama osakeyhtiö. Se omistaa ja hallinnoi itse kiinteää omaisuuttaan, ja sillä on mahdollisuus myös jalostaa omaisuuttaan ja luopua siitä. Saadut myyntivoitot käytetään liiketoiminnan edellytysten luomiseen taikka tuloutetaan osana osinkoa valtio-omistajalle. Yhtiön ohjaus tässä suhteessa tapahtuu normaalin omistajaohjauksen tapaan ja siitä on nykyään vastuussa valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto.

VR on toimintaansa kehittämällä ja keskittämällä luopunut osasta alueistaan (kuten Vallilan vanhan konepajan alue Helsingissä ja Turun konepajan alue). VR:lle jätettiin yhtiöittämisvaiheessa tarkoituksella tiettyjä jalostettavia alueita, jotka eivät olleet yhtiöittämishehkellä enää aktiivisessa rautatiekäytössä. Tarkoitus oli, että yhtiö jalostaa alueet, myy ne ja tällä tavoin osin rahoittaa jo tuolloin tiedossa olleita erittäin mittavia kalustoinvestointejaan. Vuosien 1995–2009 aikana valtaosa VR:n omistamista kehityskiinteistöistä onkin jalostettu ja hyödynnetty.

## 2.2 RHK:n hallinnoimat valtion kiinteistöt

---

Vuonna 1995 rautatiesektorin vastuusuhteita muutettiin siten, että radanpidon vastuu siirrettiin VR:stä RHK:lle. Tässä yhteydessä VR:n kiinteistöomistus järjestettiin siten, että valtio luovutti kiinteistöjen osalta VR:n omistukseen pääosan tai ainakin suurimmat kiinteistöt, joissa operattori tuottaa palvelun asiakkaille. Tällaisia kiinteistöjä ovat erityisesti suurimmat henkilöliikenneasemat, tavara-asemat sekä kaluston huoltoon liittyvät kiinteistöt ja osan näihin kohteisiin liittyvistä raiteistoista. RHK:n hallinnoitavaksi jäivät varsinainen rataverkko ja siihen liittyvät laitteet, sekä rataverkon käyttöön liittyviä rakennuksia ja rakennelmia. Ratapihat siirtyivät RHK:n hallinnoitavaksi samoin kuin useat pienet henkilöliikenneasemat ja joitakin kaluston huoltorakennuksia. Puunlastauspaikoista suurin osa on RHK:n hallinnassa, mutta valtaosa varsinaisista suuren volyymin puuterminaleista on VR:n omistuksessa. RHK:n kiinteistöjen tasearvo on tällä hetkellä noin 9,5 milj. euroa.

VR on useimmissa RHK:n hallinnoimissa kohteissa vuokralaisena ja maksaa niistä käypää vuokratasoa vastaavaa vuokraa. Osassa kohteista on laite- ja muita radanpidon tiloja, minkä vuoksi vuokratuottojen kustannusvastaavuus jää noin 80 prosenttiin. Luettelo RHK:n hallinnoimista kiinteistöistä on tämän muistion [liitteessä 2](#).

RHK on vuonna 2001 tehnyt VR:n kanssa sopimuksen yksityisraideliittymistä (käyttöoikeus yksinoikeudella) ja niiden ylläpidosta. Sopimus ([liitteessä 3](#)) koskee 53 kohdetta, joista raiteet johtavat VR:n terminaali-, konepaja- tai varikkokohteisiin. Sopimuksen mukaan raiteita eivät ilman VR:n lupaa saa käyttää muut. Tällainen sopimus kuitenkin syrjäytyy, jos rautatielain 57 §:n<sup>1</sup> mukaiset edellytykset täyttyvät. VR pitää kunnossa raiteet, mutta RHK sitoutuu tekemään tarvittavat investoinnit. Ratapihojen peruskorjaustarpeet edellyttävät, että näissä kohteissa joudutaan tekemään investointeja lähiaikoina. Raiteistot ovat suurelta osin huonossa kunnossa ja niihin liittyvät laitejärjestelmät osin teknisesti vanhentuneita ja vaativat siten korvausinvestointeja. Sopimuksen mukaisesti VR vastaa näiden raiteiden kunnossapidosta siten kuin yksityiset toimijat, kuten satamat ja teollisuuslaitokset. Erona on kuitenkin se, että RHK on omalta osaltaan sitoutunut investointeihin.

Niiden rakennusten, jotka sijaitsevat RHK:n hallinnassa olevilla kiinteistöillä, osalta ei ole tehty maanvuokrasopimusta, koska RHK:n perustamisvaiheessa sovittiin, että alueesta ei peritä vuok-

---

<sup>1</sup> Rautatielain (555/2006) 57 §: *Velvollisuus palvelujen tarjoamiseen*. Rautatieyritys, rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä ja rautatieliikenteen palveluja tarjoava yhtiö tai muu yhteisö on velvollinen tarjoamaan kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin liitteen II 2 kohdassa tarkoitettuja rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja raideyhteyksineen rautatieliikenteen harjoittajan käyttöön tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan, jos palveluja tarjoo ainoastaan yksi yhtiö tai muu yhteisö eikä palveluja voida muutoin kohtuudella järjestää. Velvollisuutta palvelujen tarjoamiseen ei kuitenkaan ole, jos palvelu on yrityksen tai muun yhteisön omassa käytössä ja palvelu on välttämätön yrityksen tai muun yhteisön omaa tarvetta varten.

Korvauksen tulee olla tasapuolinen kaikkia rautatieyrityksiä kohtaan ja kohtuullinen ottaen huomioon palveluista aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen voitto. Palveluiden hinnoittelussa ei saa olla perusteettomia tai kilpailua ilmeisesti rajoittavia ehtoja tai rajoituksia.

Rautatieyrityksellä on oikeus käyttää yksityisraiteita, jotka johtavat useampaan kuin yhtä loppukäyttäjää palveleviin terminaaleihin ja satamiin, ja tarjota terminaaleissa ja satamissa asiakkailleen palveluja.

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista palveluista ja raideyhteyksistä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

raa. Näistä alueista on tehty käyttöoikeussopimus, jonka mukaisesti VR:n on pidettävä alueet kunnossa ja vastattava kustannuksellaan alueelle tulevien putkijohtojen rakentamisesta ja mak-suista. Sen sijaan uusien rakennuksien alueista peritään normaalisti vuokraa kohdekohtaisten vuokrasopimusten mukaisesti.

### 2.2.1 RHK:n kiinteistöstrategia

RHK tulee olemaan eduskunnalle annetun hallituksen esityksen (HE 208/2009 vp) mukaan osa Liikennevirastoa, jolle valmistellaan oma kiinteistöstrategia valtion päivitettävänä olevan kiinteis-töstrategian pohjalta. Liikenneviraston on määrä aloittaa toimintansa vuoden 2010 alussa. Liik-kenneviraston kiinteistöstrategian lähtökohtana tulee olemaan, että liikennevirasto hallinnoi vain väylänpitoon tarvittavia kiinteistöjä ottaen huomioon myös liikenteen kehittämisen edellyttämät varaukset tulevaisuuden ratkaisuille. RHK ei harjoita varsinaista kiinteistökehitystä. Vaikeutena on ollut se, että kehitettäessä rautatieliikennealueita ei vapautuvien alueiden myynnistä tai ja-lostuksesta saatuja tuottoja ole voitu kohdistaa kyseisen kohteen ratinfrastruktuuriin tai asiak-kaita palvelevien muiden kohteiden kuten liityntäpysäköinnin, laitureiden tai asematunneleiden rakentamiseen.

## 2.3 Yhteenveto VR:n omistamista ja RHK:n hallinnoimista kiinteistöistä

Kiinteistöt jakaantuvat tänä päivänä pääpiirteissään seuraavasti:

	RHK (kpl)	RHK (m2) * bm2	VR (kpl)	VR (m2)
Henkilöliikenneasemat	26	6 500*	43	124 392
Kunnossapidon rakennukset	15	15 000*	131	233 687
Junatoimistot	11	8 500*	–	–
Liikenteenohjauskeskukset	5	6 500*	–	–
Kuormauspaikat	97	316 500	51	800 081
Tavaraterminaalit	90	–	12	64 525
Asuinrakennukset	70	35 000	19	15 580
Muut	655	210 000	158	132 444

Taulukko 1

# 3 Liikennejärjestelmien kuvaus ja kehittämistarpeet

## 3.1 Henkilöliikenteen asemat

---

### 3.1.1 Toimivan matkaketjun edellytykset

Joukkoliikenteen haasteena on luoda matkustajille toimivat, sujuvat ja houkuttelevat matkaketjut. Liikennemuotojen välisenä vaihtopisteenä toimivat asemat sijaitsevat yleensä myös kaupunkien tai taajamien keskustoissa, jolloin asemien lähellä on arvokkaimmat kiinteistöjen ja lostusmahdollisuudet. Keskeistä on varmistaa matkaketjun osien yhtenäisyys vaikka vastuut jakautuvatkin usealle taholle. Tavoitteena tulee olla kiinteistöjen kehittäminen siten, että matkustajan palvelutason kokonaisvaltaiselle ylläpidolle ja kehittämiselle on riittävät mahdollisuudet.

Toimivan rautatieliikenteeseen perustuvan esteettömän matkaketjun edellytyksiä ovat mm.:

- riittävän tiheäväliset raideliikenneyhteydet;
- riittävä laiturikapasiteetti;
- laiturikatokset ja sade- ja tuulisuojat;
- sujuvat vaihtoyhteydet;
- ajantasainen matkustajainformaatio ja opastus;
- esteettömät eritasoyhteydet laitureille;
- asemaseudun saumaton liittyminen ympäröivään yhdyskuntarakenteeseen ja alueen saavutettavuuden varmistaminen hyvillä liikenneverkoilla;
- tehokas syöttöliikenne muulla joukkoliikenteellä (ml. yhteen sovitetut aikataulut ja lippujärjestelmät);
- liityntäpysäköinti;
- toimiva kevyenliikenteen yhteys ja pyöräpysäköintipaikat sekä
- toimivat tietoliikenneyhteydet.

Matkaketjun houkuttelevuutta parantavat mm. seuraavat asemaympäristön viihtyisyyteen liittyvät tekijät ja matkustajien lisäpalvelut:

- ympäristön siisteys ja laitteistojen (esim. info, rullaportaat) kunto;
- koettu turvallisuus;
- lipunmyynti- ja neuvontapalvelut;
- säältä suojatut odotustilat;
- kahvila- ja muut vastaavat palvelut;
- toimivat saniteettitilat sekä
- päivittäistavarakaupat tai muut päivittäin käytettävät palvelut esim. kuntosalit.



Keski-Euroopassa vanhoista asemarakennuksista on kehitetty kauppa- ja ravintolakeskuksia, joissa erityisesti kaupat saavat olla pidempään auki kuin muualla. Joissakin Euroopan maissa asemien ja niihin liittyvien toimintojen vastuu on koottu erilliselle organisaatiolle (valtion virasto tai pääoperaattorin tytäryhtiö). Asemiin liittyvää vastuunjako on viime aikoina pohdittu myös muissa Euroopan maissa, mm. Norjassa ja Hollannissa. Useimmissa Euroopan maissa operaattorit vastaavat merkittävässä laajuudessa asemista ja niiden palveluiden kehittämisestä. Kansainvälisiä käytäntöjä on tarkemmin selostettu luvussa 4 ja [liitteessä 4](#).

Tämän vuoden joulukuussa tulee lisäksi voimaan EU:n rautatievastuuasetus, jonka mukaan rautatieyrittäjä, aseman haltija, lipunmyyjä ja matkanjärjestäjä veloitetaan yhteistyössä huolehtimaan mm. siitä, että vammainen tai liikuntarajoitteinen matkustaja voi nousta tai poistua junasta haluamallaan miehityksellä asemalla ja että hän voi käyttää junassa samoja palveluja kuin muut matkustajat.

### **3.1.2 Henkilöliikenneasemien nykytila ja vastuut**

#### *3.1.2.1 Asemat*

Suomessa on yhteensä 194 rautatieliikenteen henkilöliikenneasemaa. Luettelo henkilöliikenneasemista on [liitteessä 5](#).

Asemakohtaiset matkustajamäärät vaihtelevat seuraavasti (asemat on luokiteltu vuoden 2007 kaukoliikenteen matkustajamäärien mukaan, pääkaupunkiseudun lähiliikennematkustajamäärät ovat huomattavasti suuremmat):

- 12 asemaa, joilla yli 500 000 matkustajaa/vuosi
- 20 asemaa, joilla 100 000–500 000 matkustajaa/vuosi
- 18 asemaa, joilla 50 000–100 000 matkustajaa/vuosi
- muilla asemilla alle 50 000 matkustajaa/vuosi.

Suurimmat asemarakennukset ja kiinteistöt ovat VR:n omistuksessa. Pääkaupunkiseudulla kaupunkiratoihin liittyvät asemat ovat pääosin kuntien rahoittamia ja omistuksessa, YTV-alueella VR-konserni hallitsee Helsingin, Pasilan ja Tikkurilan aseman tiloja. YTV maksaa VR:lle osasta tiloja korvauksia, RHK:lla on hallinnassaan enää 26 asemarakennusta. Yleensä RHK:n hallinnan perusteena on se, että niissä on tavaraliikenteen liikennepaikoille tärkeitä laitetiloja. Muut asemat RHK on luovuttanut VM:lle ja edelleen Senaatti-kiinteistöjen hallintaan. Hallinnan siirron alkuvaiheessa vuonna 2006 päätettiin jättää Seinäjoki–Oulu-rataosuuden rakennukset ja osa Lahti–Luumäki rataosuuden rakennuksista pois hallinnan siirrosta mahdollista työmaakäyttöä sekä tarvittavia raiteistomuutoksia varten.

Henkilöliikenteen asemien toteutuksen lähtökohtana on ollut, että RHK vastaa asemalaitureista infojärjestelmästä ja kulkuyhteyksistä laitureille. Kevyenliikenteen alitukset ovat yleensä osa kunnan kevyenliikenteen väylästä ja yleensä kustannukset on puolitettu. RHK on rakennutta-

nut katokset ja odotussuojia, muttei asemarakennuksia. Henkilöliikenneasemien yhteydessä on myös autolastauspaikkoja, jotka pääosin ovat RHK:n rakennuttamia rakennelmia ja raiteistoja.

### 3.1.2.2 Liityntäpysäköinti

Haasteena on ollut liityntäpysäköinnin järjestäminen. Toimiva liityntäpysäköinti edellyttää, että kaavoitus on otettu huomioon. Tästä vastuu on kunnilla. Liityntäpysäköintipaikkoja ovat rakennuttaneet kunnat, RHK ja VR. RHK on rakennuttanut ainoastaan maanvaraisia ratkaisuja. VR on rakennuttanut omalle alueelleen sekä maanpäällisiä ja maanalaisia pysäköintilaitoksia. Kunnat ovat osallistuneet osittain kustannuksiin. Viime aikoina kunnat ovat yhdessä alueen kauppaliikkeiden kanssa rakentaneet maksullisia pysäköintirakennuksia.

Nykytilakartoituksessa (*Liityntäpysäköinti suurimmilla henkilöliikenneasemilla, Nykytilakartoitus, RHK 2009*) tarkasteltiin 79 suurinta henkilöliikenneasemaa (henkilöliikennepaikkoja yhteensä 194 kpl). Liityntäpysäköintipaikkojen määrä vaihtelee suuresti asemasta riippuen. Autopaikkoja on tarjolla muutamasta kymmenestä paikasta suurimpien asemien jopa yli 500 autopaikkaan. Suurimmat pysäköintipaikkamäärät löytyvät pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueelta Riihimäen (616 autopaikkaa), Keravan (552) ja Järvenpään (500) asemilta sekä muualta Suomesta Tampereen (594) ja Jyväskylän (432) asemilta. Pyöräpysäköintipaikkoja voi suurimmilla asemilla olla lähes tuhat. Tavallisesti suurehko autopaikkamäärä tarkoittaa myös normaalia runsaampaa pyöräpysäköintipaikkatarjontaa. Toisaalta on myös useita asemia, joilta ei löydy lainkaan pyöräpysäköintipaikkoja. Käyttöasteiden vaihteluväli on suuri (0–100 %). Suurimpien asemien autopaikat ovat yleensä suhteellisen täynnä tai jopa ylikuormitettuja.

Asemien pysäköintialueiden omistus vaihtelee siten, että VR omistaa noin kolmasosan pysäköintialueista, valtio RHK:n hallinnoimana noin kolmasosan ja loput omistaa joko valtio Senaatti-kiinteistöjen hallinnoimana, kunta tai yksityinen maanomistaja. VR:lle kuuluvat tyyppillisesti suurimpien asemien pysäköintialueet, kun taas RHK hallinnoi pääasiassa pienempien asemien pysäköintialueita.

Pysäköinti on osittain tai kokonaan maksullista 14 kohteessa, lisäksi kuudessa kohteessa on mahdollisuus lämpötolppaan. Maksulliset kohteet ovat lähinnä kuntien tai VR:n omistuksessa. RHK:n hallinnoimilla alueilla pysäköinti ei ole ollut maksullista. Helsingin kaupungin ylläpitämässä kohteessa Malmilla pysäköinti on maksullista ja Riihimäen kaupungilla on tarve saada myös RHK:n liityntäpysäköintialueet maksullisiksi. Syynä on uusi matkakakeskus ja sen yhteyteen rakennettu pysäköintilaitos.

Jotta turvattaisiin tehokkaat matkaketjut, on liityntäpysäköinnin järjestämisestä sovittava yleisperiaatteet eri toimijoiden kanssa. Usein on esitetty, että RHK:n pitää vastata liityntäpysäköinnin rakentamisesta ja sen kustannuksista. Vaikka malli olisi yksinkertainen, ei se johda varmaankaan taloudellisesti ja toiminnallisesti parhaisiin ratkaisuihin. Tärkeintä on luoda pelisäännöt, joissa kunta kaavoittajana, kiinteistöjen omistajat, mahdollisesti alueen kauppaliikkeet ja RHK sopivat

eri asemaseuduille toimivat ratkaisut. Tällöin tulee käsitellä edellä esitetyt asemanseutuun liittyvät ratkaisut kokonaisuutena.

### 3.1.2.3 Matkakeskukset

LVM:n johdolla oli aiemmin käynnissä matkakeskusohjelma, jossa LVM tuki kuntia matkakeskusten suunnittelussa. Muutamassa tapauksessa esim. Jyväskylässä päästiin hyvään lopputulokseen. Tällöin kaupunki kiinteistön omistajana panosti kiinteistöön ja katokseen ja RHK puolestaan raiteistoihin ja laitureihin. Myös läheinen messukeskus sijoittuu hyvin julkisten liikenneyhteyksien lähelle ja paikoitusalueilla on yhteiskäyttöä. Useassa muussa kohteessa ei ole edistytty toivotusti. Valtion puolelta maa-alueita omistaa VR ja hallinnoi joko RHK tai Senaatti-kiinteistöt. RHK ei voi hyödyntää kiinteistöjalostusta, vaan kiinteistön myyntitulot ovat valtion yhteisiä tuloja. Tätä ongelmaa on pyritty ratkaisemaan esimerkiksi Turussa, jossa kaupungin tavoitteena on rakentaa uusi yhdistetty matkakeskus. Hankkeesta on tehty LVM:n toimesta esitys toteutusmallista, jossa projektiyhtiön tai muun mallin avulla tehtäisiin kiinteistöjalostuksen avulla myös tarpeelliset ratapihamuutokset. Asia ei ole edennyt ja VM on ottanut ehdotukseen aikoinaan negatiivisen kannan. Kaupunki on kuitenkin jatkanut alueen kaavoitusta, jotta se olisi mahdollista toteuttaa. Voidaankin siis todeta, että RHK:lla on toistaiseksi ollut niukat rahoitusmahdollisuudet toteuttaa asemajärjestelyjä tarpeen mukaan. *Työryhmän mielestä olisikin syytä harkita, miten alueen kehittämistä saatuja tuottoja voitaisiin kohdistaa kiinteistökehityksestä aiheutuvien kustannusten ja liikennejärjestelyjen hoitamiseksi ja katteeksi. Kiinteistöhallintaratkaisuun tulisi sítua myös riittävä rahoituspohja rautatieliikenteen edellyttämille toimille.*

## 3.2 Tavara-asemat ja terminaalit sekä ratapihat

---

Perinteisesti tavara-asemat ovat sijainneet henkilöliikenteen asemien vieressä. Aiemmin yleistä kappaletavaraliikennettä on hyvin vähän ja tavara-asemien käyttö on vähäistä. Sen sijaan osaa tavara-asemien raiteistoista tarvitaan edelleen tavaraliikenteen hoitoon järjestelyratapihoina, joista vaunut ohjataan eri yritysten alueille. Myös ratapihat toimivat osittain henkilö- ja tavaraliikenteen yhteisinä huolto- ja paikoitusraiteistoina.

Pääosa rahdeista kuormataan ja puretaan yksityisillä teollisuus- ja satama-alueilla. VR:llä on lisäksi omistuksessaan tavara- ja kuormaustermiinaaleja laitteineen ja kuormausraiteineen. Yleensä vieressä on RHK:n tavararatapiha, jolta yksityisraidesopimuksen mukaiset raiteet johtavat VR:n alueelle.

Ratapihojen osalta RHK ja VR ovat yhteistyössä laatineet RHK:n johdolla selvityksen, jonka lähtökohdana on ratapihojen toiminnallisuus. Tekniikkaa ja toimintoja kehittämällä kyetään oleellisesti pienentämään ratapihojen käyttökustannuksia. Tästä asiasta on valmistunut erillinen raportti (RHK; Strategioita ja selvityksiä 2/2009: Tavaraliikenteen ratapihojen kehittämistarpeet. Lähtökohhtia ratapihojen tulevaisuusohjelmalle).

Ratapihoilla junia ohjataan vaihtotyönä operaattorin omalla henkilökunnalla. Kun samanaikaisesti VR tuottaa RHK:lle liikenteenohjausta, joka sisältää vaihteiden kääntämistä, tekevät samat henkilöt töitä sekä työnantajalleen VR:lle että RHK:lle. Ratapihoja kehitettäessä vaihteet varustetaan asetinlaitteilla, joilla vaihteet kauko-ohjataan. Säästön saa sekä liikenteenohjaus että operaattorin vastuulla oleva vaihtotyö. RHK veloittaa kauko-ohjauksen avulla tehtävästä vaihtotyöstä.

Uutena kehityskohteena monen kaupungin alueella ovat logistiikkakeskukset, jotka olisivat tavaroiden ja konttien käsittelyalueita sekä yhdistettyjen kuljetusten terminaaleja.

Nykyisissä rautatiekuljetuksissa pyritään käyttämään täyspitkiä junia, mikä edellyttää nykyistä pitempiä raiteistoja. Tällöin osa nykyisistä raiteistoista on tarpeettomia, ja niistä voitaisiin luopua. Ratapihoja kehitettäessä on samalla usein ratapihakiinteistöä kokonaisuutena kehitettävä.

### **3.3 Puuhuollon terminaalit ja kuormauspaikat**

---

Raakapuun volyymiltaan suuret terminaalit ovat VR:n omistuksessa, kuljetusmääriltään pienemmät taas RHK:n hallinnassa.

Käytössä olevia terminaali- ja kuormauspaikkoja on 126, joista RHK:n hallinnassa on 95 ja VR:n omistuksessa 28. Luettelo kuormauspaikoista on [liitteessä 6](#). Yhteisesti omistettuja (kuormauspaikka ulottuu sekä VR:n kiinteistölle että RHK:n hallinnassa olevalle kiinteistölle) on kolme. Suljettuja kuormausalueita on huomattava määrä (104 kappaletta), joista VR:n omistamalla kiinteistöllä sijaitsee seitsemän. Osa kuormausalueista toimii varastointipaikkana, tulevaisuudessa ehkä laajenevassa määrin. Erillinen kuormauspalvelu on 10 kuormausalueella. Raakapuuterminaalien kehittämistä on laadittu äskettäin erillinen selvitys. Selvityksen mukaan teollisuuden tuotantorakenne muuttuu mm. Venäjältä tulevien puukuljetusten vähenemisen seurauksena. Tuotantorakenteen muutos edellyttää myös kuljetusjärjestelmän muuttamista ja vaunukierron tehostamista. Vaunukierron tehostaminen edellyttää mm. kuljetusten keskittämistä raakapuuterminaaleihin, joista on aktiivinen yhteys tuotantolaitoksiin. Kuormauspaikkojen laajentamisen ongelmana on se, että ne sijaitsevat yleensä asutuksen lähellä ja suurempi kapasiteetti lisää sekä raskasta rekkaliikennettä että junaliikennettä ja lisäksi lastaus aiheuttaa meluongelmia.

Esimerkiksi vuoden 2009 talousarviossa RHK veloitettiin investoimaan perusradanpidon rahoitusta 5 milj. euroa puuhuollon investointeihin. Investointien toteuttamisessa ei ole kuitenkaan aina onnistuttu johtuen paikallisesta ja joskus myös kuntien vastustuksesta. Uusia raiteistoja ei voida rakentaa ilman voimassa olevan kaavan mukaista ja valituskelpoista ratasuunnitelmaa. Kuten ratapihat yleensäkin, ovat puuhuollon raiteistot elinkaarensa lopussa.

Puuhuollon kuormausalueiden ja terminaalien omistussuhteet kaipaavat selventämistä. RHK perii nykyisessä radanpidon rajauksessa hallinnoimistaan varastoalueista VR Cargolta vuokraa, mutta raiteistojen käyttö sisältyy ratamaksuun. Vuokranmaksun lisäksi VR vastaa alueiden kunnossapidosta muiden kuin raiteiden osalta. VR perii vuokratustannukset osana kuljetusmaksua. Kumpikaan ei halua investoida, koska radanpidon rajausta erityisesti raakapuuhuollon osalta on

erilainen kuin alueilla, joissa teollisuuslaitokset ja satamat omistavat kuormausalueet. Tarkastelunäkökulmaan vaikuttavana tekijänä on myös se, että kuormausalueiden osalta voi tulla sovellettavaksi rautatielain 57 §:ssä säädetty palveluvelvoite. Tämän soveltaminen on kuitenkin aina tapauskohtaisesti harkittava. Nykyinen RHK:n kuormausalueverkosto on niin kattava, että se joka tapauksessa vähentää palveluvelvoitteen käytännön soveltamisalaa. Koko raakapuuhuollon haasteena on raakapuulähteen sertifiointijärjestelmä, jossa asiakas saa tietää, mistä puuraakaine on peräisin.

*Työryhmän mielestä kuormausalueiden hallinnan osalta tulisi jatkossa toimijoiden kesken selvittää erilaisia operatiivisia ja omistuksellisia malleja. Keskeisenä päämääränä tulisi olla kuljetusjärjestelmän ja asiakkaiden kannalta tehokas ja toimiva kuormausalueverkosto.* Todennäköisesti tämä tarkoittaisi harvempia mutta toiminnallisesti laadukkaampia ja tehokkaampia kuormaustermiinaaleja. Toteutuksessa on syytä varautua erilaisiin operatiivisiin ja omistuksellisiin järjestelyihin, pelkkä yksi malli tuskin tulee kyseeseen. Mikäli jossakin tapauksessa VR tai RHK luovuttavat kuormausalueitaan omistuksestaan pois, tulee määritellä luovutuksen ehdot (luovutushinta, tehtyjen investointien huomioon ottaminen, kunnossapitovastuut, kehitysinvestoinnit, käyttökorvaukset).

### **3.4 Kaluston huolto, kunnossapito ja säilytys**

---

Varsinaiset kaluston huoltoon liittyvät rakennukset ovat VR:n omistamia. Osa niistä sijaitsee RHK:n alueella, kuten varikkorakennukset Helsingin Ilmalassa. Pääosa huoltoraiteista on paineilma-, viemärointi-/saniteetti-, vesitys-, polttoaineenjako- järjestelmineen VR:n rakentamia ja omistamia. RHK on rakentanut Helsingin Ilmalassa ja Vuosaaren järjestelyratapihalla olevat uudet järjestelmät putkistoineen ja huoltotasoineen. Tällä hetkellä on edelleen kesken neuvottelut siitä, miten VR maksaa näiden käytöstä rautatielain ja rautatieasetuksen perusteella niiden omistajalle valtiolle (RHK:lle).

Mikäli rataverkolle tulee muita toimijoita, VR on velvollinen tarjoamaan huolto- ja korjauspalvelu- ja markkinaehtoisella hinnalla, jos tähän on riittävästi kapasiteettia. Myös kaluston seisonta tarvitsee riittävän määrän tilaa ratapihoilla. Eri operaattoreiden kalustoille ja osin eri kalustotyypeille tulee kyetä osoittamaan oma paikkansa alueilla.

Henkilöliikenteen tehokkaan aikataulurakenteen ja liikennöinnin mahdollistamiseksi myös laituriraiteilla tapahtuvat ns. nopeat käännöt pikahuoltotoimineen (vesitys ym.) tulevat tietyillä henkilöliikenneasemilla tarkoituksenmukaisiksi.

*Ennen kuin rataverkolle tulee muita operaattoreita, olisi selvitettävä, miten raiteistot ovat kaikkien toimijoiden käytettävissä.* Jo nyt niitä tarvitaan radanpidon ylläpidon koneita varten. Konekalustoa on muillakin urakoitsijoilla kuin Oy VR-Rata Ab:llä ("VR-Rata").

### 3.5 Radan ylläpidon kalustot, rakennukset ja materiaalivearastot

---

RHK kilpailuttaa radanpidon työt, kunnossapidon ja investoinnit. VR-Ratan osuus on tällä hetkellä noin 50 % kokonaisvolyymista. Osa kunnossapidon alueista ja raiteistoista on RHK:n ja osa VR:n. RHK:n kunnossapidon kilpailutus etenee kunnossapitoalueittain ja tällä hetkellä voidaan jo sanoa, että kilpailu toimii. Siksi on tärkeätä, että RHK:lla on jatkossakin osoitettavissa riittävät alueet ja rakennukset kalustoille ja kunnossapidon materiaaleille.

Kunnossapidon kilpailuttaminen aloitettiin vuonna 2004 ja se etenee tällä hetkellä vaiheittain siten, että kaikki kunnossapitoalueet on kilpailutettu vuonna 2013. Näköpiirissä on, että Suomessa tulee olemaan 4–6 isompaa kunnossapidon toimijaa. Kunnossapidon toimijoita koko rautaverkolla on tällä hetkellä noin 295 yritystä. Vain suurimmat yritykset tarvitsevat kunnossapidon tukikohtia radan välittömässä läheisyydessä. Näistä osa on RHK:n hallinnassa ja osa VR:n tai VR-Ratan omistuksessa. VR ja VR-Rata eivät päästä muita kunnossapittäjiä alueilleen, joten RHK on järjestänyt omista alueistaan ja kiinteistöistään toimintapisteitä niille yrityksille, jotka eivät ole päässeet VR-yhtymän alueelle.

RHK hankkii radanpidon erityismateriaalit, kuten kiskot, vaihteet ja betonipölkkyt kaikille urakoitsijoille. VR-Rata tuottaa kiskojen käsittelyn kiskohitsaamalla ja vastaa vaihteiden valmistuksesta RHK:n hankkimista materiaaleista. Kiinteistöt ovat VR:n omistuksessa.

### 3.6 Helsingin Pasilan ja Tampereen alueet

---

Helsingin Pasilan ja Tampereen RHK:n hallinnassa ja VR:n omistuksessa olevat alueet ovat merkittäviä koko rautaliikenteen tehokkaan toiminnan ja kehittämisen kannalta. Molemmat kohteet ovat Suomen tärkeimpiä henkilöliikenteen risteysasemia, minkä vuoksi alueilla tarvitaan riittävästi laiturikapasiteettia ja huoltoraiteistoja. Helsingin Ilmala on myös koko henkilöliikenteen tärkein varikkoalue.

Henkilöliikenteeseen liittyvät myös autopikajunat, jotka tekevät mahdolliseksi turvallisen ja ympäristöystävällisen yhteyden Lapin hiihtokeskuksiin. Vaikka kyse ei ole rautatieliikenteen kannalta kaikkein tärkeimmistä kuljetuksista, ovat autojunat saavuttaneet suosionsa ja ne ovat turvallinen ja ympäristöystävällinen tapa lomamatkan toteuttamiseen.

Helsingissä ja Tampereella hoidetaan myös runsaasti tavaraliikennettä. *Tavaraliikenteen osalta isojen kaupunkien keskustojen lähellä pitäisi olla alueita, joiden avulla voidaan kehittää toimiva logistiikkaketju, jossa osa kaupungeja ruuhkauttavasta rekkaliikenteestä hoidetaan junakuljetuksina.*

### 3.6.1 Pasilan alue

RHK, Helsingin kaupunki ja Senaatti-kiinteistöt ovat jatkaneet Keski-Pasilan alueen suunnittelua. Hanketta koordinoi valtion ja Helsingin kaupungin Keski-Pasilan yhteistyöryhmä. Hankkeessa on päätetty, että Pasilan asema kuuluu asemakaava- ja toteutuskilpailun alueeseen, mutta ei vaikuta rakennusoikeuksien jakoon. Hankkeessa korostuu alueen kehittäminen elinvoimaiseksi ja laadullisesti korkeatasoiseksi kaupunginosaksi, jossa liikenneyhteydet on järjestetty toimiviksi ja kestäviksi. Hankkeen yhteydessä on voitu sopia autopikajunalastauksen sijoittumisesta ns. ristikkosiltojen viereen kohtuullisen kulkuyhteyden päähän Pasilan asemasta.

Hakamäentien pohjoispuoli tarvitaan raideliikenteen tarpeisiin. Hakamäentien pohjoispuolelle on osoitettu keskustatoimintojen sijoittamista kannen päälle. Osalla aluetta voidaan sallia maanvaraista rakentamista, koska toiminnallisesti ja ratageometrian reunaehdoilla koko RHK:n nykyään hallinnoimaa aluetta ei voida ottaa raiteistokäyttöön.

*Ilmalan ja pääradan välinen alue kannattaa työryhmän näkemyksen mukaan jättää rautatietoimintoihin tukeutuvaksi alueeksi.* Siellä voi sijaita erilaisia rautatielogistiikkaan tukeutuvia toimintoja tai se voi toimia Ilmalan laajennusalueena. Alueen käyttö olisi helpompaa, jos Veturitie peruskorjauksen yhteydessä rakennettaisiin pehmeikköalueella sillalle niin korkealle, että sen alle saataisiin tarvittavat raideyhteydet Ilmalan varikon alueelle. Alue on pääosin VR:n omistuksessa ja siellä sijaitsee VR:n tytäryhtiön Transpoint Oy:n yhdistettyjen kuljetusten terminaali sekä tavara-asema.

Keski-Pasilan alueen uusilla ratkaisulla voidaan Keski-Pasilan aluetta kehittää nykyistä voimassa olevaa osayleiskaavaa tehokkaammin ja alueelta vapautuu aikaisemmin tehdyn Helsingin kaupungin ja valtion sopimuksen lisäksi maanvaraista rakennusoikeutta noin 150 000–200 000 k-m<sup>2</sup>.

#### 3.6.1.1 Pasilan asema

Pasilan asema on Suomen neljänneksi vilkkain rautatieasema. Aseman osalta VR:n intressi liittyy asemarakennuksen liiketoiminnan pyörittämiseen siten, että varmistetaan ympärivuotinen ja -vuorokautinen mahdollisimman häiriötön rautatieliikenne ja liikennevirtojen läpikulku sekä aseman toimiva asiakaspalvelu ja oheispalvelut. Valtion eri osapuolten kesken on päästy yhteisymmärrykseen siitä, että tässä vaiheessa asemarakennuksen omistuksellisia muutoksia ei toteuteta, vaan VR antaa VM:n osoittamana Senaatti-kiinteistöille valtakirjan, jonka pohjalta Senaatti-kiinteistöt jatkaa Helsingin kaupungin kanssa alueen kavasuunnittelua VR:n liiketoiminnan erityispiirteet ja edut huomioon ottavalla tavalla.

### 3.6.2 Tampereen alue

Tampere on Suomen vilkkain henkilökaukoliikenteen risteys- ja vaihtoasema. Lisäksi Tampereen seudulla tutkitaan raideliikenteeseen tukeutuvia paikallisia joukkoliikenneyhteyksiä. Tampereen

laitureita on jo nykyliikenteellä liian vähän ja voimassa olevan yleiskaavan perusteella RHK:n hallinnassa olevalle alueelle voidaan sijoittaa yksi lisälaituri raiteistoineen. Tämä kuitenkin tulisi nykyisten Tampereelle päättyvien taajamajunien huolto- ja seisontaraiteiden kohdalle, jolloin niille on löydettävä uusi paikka.

Huoltoraiteet voidaan sijoittaa nyt Naistenlahteen vievien raiteistojen kohdalle ja alueen viereen voidaan sijoittaa suunniteltu Ratapihan kadun jatke suunniteltuun Tampereen pohjoiseen ohitus-tiehen, joka sijoitetaan osittain tunneliin.

Tampereella sijaitsevat myös laajat tavaraliikenteen ratapihat, jotka ovat osittain RHK:n hallinnoimia ja osittain VR:n omistuksessa. Tampereen tavararatapiha on toinen Suomen kahdesta suuresta järjestelyratapihasta, joiden toiminta on keskeinen osa koko tavaraliikennejärjestelmää. Alueelta on vapautettavissa hyvin vähän alueita muuhun rakentamiseen. Haasteena on, että alueen lähellä on asuinalueita, joiden melusuojaus on noussut esille.

Tampereella on suunniteltu ns. Tampere Arena -hallin rakentamista Tampereen aseman eteläpuolelle rautatiealueelle kohtaan, jossa sijaitsevat Helsinkiin ja Jyväskylään menevien raiteiden vaihteet. Tampereen kaupungin johto kannattaa hanketta, mutta kaupunki ei rahoita hanketta muuta kuin kaavoituksella.

Pirkanmaan liiton johdolla on selvitetty tavararatapihan siirtoa Pirkkalan alueelle ja samalla Tampereen ohitusraiteita. Investointikustannukset olisivat noin 1 000 milj. euroa ja suunnitelmat tähtäävät tällä hetkellä maakuntakaavavarauksiin.

*Työryhmän näkemyksen mukaan keskipitkällä tähtäyksellä Tampereen alueella tarvitaan nykyiset raideliikenteen alueet radanpidon tarpeisiin jatkossakin.* Taajamaliikenteen ja kaukoliikenteen tarjonnan kehittäminen edellyttää lisäraiteistoja ratapihalle ja myös lisäraiteita nykyisten raiteiden viereen lähes kaikkiin suuntiin, joihin tulisi tihevälinen taajamajunaliikenne. Mahdolliset rakentamishankkeet on toteutettava niin, etteivät ne häiritse rautatieliikennettä vilkkaasti liikennöidyllä päärataverkolla.



# 4 Kansainvälinen vertailu

Työryhmä on kartoittanut rautateihin liittyvän kiinteistöomistuksen järjestelyjä eri Euroopan maissa. Kartoituksesta on yhteenveto [liitteessä 4](#). Tiedot perustuvat vuosien 2005, 2007 ja 2009 rautatiearkkitehtikonferenssien esitelmiin ja haastatteluihin. Ruotsin tietoja on päivitetty vuosina 2008 ja 2009. Vertailun tulokset voidaan tiivistää seuraavasti:

## 4.1 Ruotsi

---

Ruotsissa toimialanyhtiöittäminen on alkanut jo vuonna 1988, jolloin erotettiin ratahallinto ja entinen emoyhtiö Statens Järnvägar SJ. Vuonna 2001 Statens Järnvägar SJ pilkottiin ja siitä erotettiin kuusi erillistä yhtiötä, joilla ei ole yhteistä katto-organisaatiota, vaan ne toimivat itsenäisinä yhtiöinä. Yhtiöt ovat SJ Ab, Jernhusen Ab ja neljä muuta, joiden omistaja on valtio. Kilpailu avattiin rautateille vuonna 2009 ja operaattoreita on toimimassa viisi samaan aikaan rataverkolla.

Ruotsissa on asemia noin 600 (luvussa on mukana myös metroasemia). Tärkeitä asemia junaliikenteen kannalta on 350. Banverket eli Ruotsin ratahallintokeskus omistaa pienemmät asemat (350 kpl) ja maa-alueita niiden yhteydessä sekä laiturialueet ja radat. Yksittäiset laiturikatokset ovat vapaasti kaikkien operaattoreiden käytössä. 162 asemalla on enemmän kuin yksi operaattori ja asemat sijaitsevat 142 kunnassa. Operaattorit maksavat asemamaksua pysähtymisestä asemilla, riippumatta siitä onko niillä lipputoimistopalveluja. Kaupunkien kanssa on pyritty tekemään yhteistyötä ja myös kaavoitusta on yritetty edistää.

Ruotsissa on yli 100 matkakeskusta, joiden alueilla tavoitteena on se, että kaikki operaattorit, junaoperaattoreiden lisäksi myös bussiliikenneyhtiöt ja jopa taksit, maksavat asema-alueen käytöstä asemamaksua.

Ruotsissa on perustettu vuonna 2003 Stations kommitté jossa on mukana kaikki liikenneympäristössä toimivat osapuolet. Komitean pyrkimyksenä on parantaa matkustajan asemaa. Vuonna 2005 muodostettiin Resenärsforum eli Ruotsin matkustaja-asiakkaiden yhdistys, joka ajaa käyttäjän etuja liikennehankkeissa. Ongelmana on se, että asemilla ei ole enää henkilökuntaa, jotka toimisivat matkustajan apuna. Liikuntaesteisten olosuhteet ovat pysyneet huonoina, kun asia ei oikein kuulu kenellekään, vaikka tavoitteena on esteetön ympäristö vuonna 2010.

Vuonna 2010 kilpailu avataan kokonaan Ruotsin rautatieliikenteessä. Odotuksena on, että tanskalaiset ja saksalaiset rautatieyhtiöt tulevat uusien nopeiden junayhteyksien kanssa esim. Saksa–Kööpenhamina–Tukholma -välille.

#### **4.1.1 Jernhusen AB kiinteistöyhtiö**

Jernhusen Ab omistaa suurimmat rautatieasemat, noin 135 asemakiinteistöä sekä varikot. Jernhusen on erillinen kiinteistöyhtiö, joka on valtion omistama. Henkilöstöä on noin 125 henkeä.

Kiinteistöyhtiölle asetettu tuottotavoite on 13 %. Tämä 13 %:n tuottotavoite voidaan saavuttaa vain neljällä suurimmalla asemalla. Korkea tuottovaatimus aiheutti alussa sen, että tiloja vuokrattiin kaikille mahdollisille tahoille (esim. hautaustoimisto asemalla) välittämättä matkustajanäkökulmasta, koska sitä ei ollut vuokraehdoissa edellytetty valtion taholta. Viime vuonna tilanne kuitenkin muuttui siten, että valtio on asettanut asemakiinteistön hallinnan toimivuuden lisäksi sille myös matkustajanäkökulman huomioon ottamisen. Tämä taas on johtanut siihen, että Jernhusen tekee asema-alueella laajempia kehityssuunnitelmia ulottaen ne myös ratahallinnon alueelle.

Operaattorit maksavat asemamaksua pysähtymisestä asemalla. Maksuihin ei sisälly aseman kehittämis- tai korjaamisvarauksia, jotka eivät oikein kuulu kenenkään suunnitelmiin. Asemainvestointeja tekevät pääasiassa kunnat ja ratahallinto, koska Jernhusenilla ei ole taloudellisia resursseja. Yhtiö tekee kehittämistä asemalla vain silloin, kun mukana on ulkopuolisia rahoittajatahoja.

Jos yksikin operaattori kieltäytyy maksamasta aseman odotustiloista, ja vaikka muut kaksi operaattoria suostuisivat maksamaan, asemahalli suljetaan ettei kukaan voisi käyttää sitä ilmaiseksi. Esimerkiksi kun yhtiöittäminen Ruotsissa alkoi ja Tukholman seudulle tuli yllättäen ensilumi, kiisteltiin kaksi päivää siitä, kenen vastuulle lumenluonti kuului. Rautatieliikenne oli kaaoksessa tuon ajan kun mikään taho ei suostunut siivoamaan lunta.

## **4.2 Tanska**

---

Tanskassa ratahallinto kuuluu Bane Danmarkille, joka rakentaa ja ylläpitää raideinfrastruktuuria. Operaattoreita ovat Danske Statsbaner (DSB), DSB S-tåg ja Arriva, joista suurin matkustajaliikenteen operaattori on DSB. Suuret ja keskisuuret asemat omistaa DSB:n tytäryhtiö DSB Stationer og Salg -kiinteistöyhtiö. DSB:tä kontrolloi liikennehallintovirasto. Pienimmät asemat ovat kaupunkien ja kuntien omistuksessa. DSB:n asemien vuokrahinnan määrittelee operaattoreille liikenneministeriö. DSB voi investoida asemien varustukseen, mutta se saa toimia vain kahden metrin alueella laiturin reunasta, mikä on aiheuttanut ongelmia. Asemilla laiturit kuuluvat Bane Danmarkille. Investoinneista vastaavat DSB ja Bane Danmark. Isoimmat projektit tehdään yhdessä kaupunkien kanssa.

## **4.3 Norja**

---

Norjassa Jernbaneverket vastaa rataverkosta sekä omistaa ja hallinnoi asemilla tavallisesti laiturit, katokset ja laiturien sisäänkäynnit. Henkilöliikenteen suurin operaattori on Norges Statsbaner

(NSB), joka omistaa muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta asemakiinteistöt ja suuren osan ympäröivistä maa-alueista. Kiinteistöjen hallinnoinnista vastaa NSB:n tytäryhtiö Rom Eiendom AS. Jernbaneverketillä on oikeus vuokrata NSB:ltä alueet, jotka se katsoo olevan tarpeellisia liikennöintikäyttöön. Tällaisia ovat esim. odotustilat, pysäköintialueet ja pyöräparkit. Jernbaneverket päättää kiinteistöjen laajennuksista ja standardeista matkustajakäytössä olevien tilojen osalta ja sillä on myös suurin päätösvalta julkisen liikenteen käytössä olevan infrastruktuurin kehittämisessä. Kehitystyössä sen on kuitenkin otettava huomioon NSB:n ja muiden junaliikenteen operaattoreiden näkemykset.

## 4.4 Saksa

---

Saksan rautateiden hallinnoinnista ja suurimmasta osasta operointia vastaa Deutsche Bahn AG (DB), jolla on kuusi liiketoimintayksikköä. Raideinfrastruktuurista vastaa DB Netz ja asema-kiinteistöistä DB Station und Service. Operaattoreita on monia, joista suurin on DB Personenverkehr ja se kuuluu DB Holding-yhtiöön (viisi yhtiötä). DB Station und Service on edelliseen kuuluva kiinteistöyhtiö, joka omistaa asemat, niiden maa-alueet ja joissain tapauksissa myös asemien edustat sekä vastaa näihin liittyvistä investoinneista. Asemia on kaikkiaan 5 400. DB Netz omistaa vastaavasti ratainfrastruktuurin, laiturit ja niiden maa-alueet. Asemakiinteistöjä ympäröivien alueiden omistussuhteet voivat vaihdella. Useilla asemilla ne kuuluvat kaupungille tai paikallisille maanomistajille. Asemainvestointeihin osallistuu omistajayhtiön lisäksi seudulliset liikenneviranomaiset ja kaupungit. Yksityiset sijoittajat ovat osallistuneet muutamaankin hankkeeseen, kuten Freiburgissa ja Leipzigissa. Useimpien pysäköintialueiden hallinnoinnista vastaa DB BahnPark.

## 4.5 Hollanti

---

Hollannissa rautatieasemia on 387 ja ne sekä niihin liittyvät pysäköintialueet omistaa Nederlandse Spoorwegen (NS), joka on suurin matkustajaliikenteen operaattori. Operaattoreita on useita: NS:n lisäksi suuria operaattoreita ovat Thylis, Noordnet, Syntes ja Connexion. Raideinfrastruktuurista vastaa ProRail -ratahallinto, joka vastaa myös muiden paitsi kaupallisessa käytössä olevien asematilojen ylläpidosta ja hallinnoinnista. ProRail omistaa raiteet, laiturit, tunnelit ja sillat, hissit ja liukuportaat. Asemamaksua perii ProRail raiteista ja NS rakennuksista. Investointeihin osallistuvat kaikki osapuolet: NS, ProRail, liikenneministeriö, seutuhallinto ja valtio.

## 4.6 Iso-Britannia

---

Isossa-Britannissa Network Rail eli ratahallinto omistaa pääsääntöisesti rautatieasemat, mutta vain 14 suurinta asemaa (Lontoon suuret asemat, Manchester, Liverpool jne.) ovat ratahallinnon omassa hoidossa ja muilla asemilla suurin operaattori on aseman vuokralaisena. Infrastruktuurin omistaa Network Rail. Operaattoreita on noin 25.

## 4.7 Sveitsi

---

Schweizerische Bundesbahnen (SBB) on Sveitsin junaliikenteen suurin operaattori, joka vastaa matkustajaliikenteen lisäksi infrastruktuurista ja suurimmasta osasta asemakiinteistöistä. Tavallisesti operaattori omistaa koko rautatieaseman, mukaan lukien pysäköintialueet, pyöräparkit, bussipysäkit ja joissain tapauksissa myös asemalle johtavat tiet. Myös kunnat ja kantonit voivat omistaa asemakiinteistöjä ja jopa osia infrastruktuurista. Sveitsissä rautatieasemia on 800. SBB:n asemakiinteistöt omistaa sen tytäryhtiö SBB Immobilien. Infrastruktuurin (raiteet järjestelmineen ja laiturit) omistaa SBB Infrastruktur. Operaattoreita on noin 20, joista suurin on SBB ja seuraava BLS. Investoinnit ovat projektikohtaisia esimerkiksi uusi iso Zug-asema, jossa kustannukset jaettiin: SBB 40 % ja kantoni 40 % ja kaupunki 20 %.

## 4.8 Ranska

---

Ranskassa ratainfrastruktuuria hallinnoi RFF, joka ostaa palvelut SNCF:ltä. Pariisin seudun henkilöliikenteen operaattori on SNCF. RATP on seudullinen operaattori. Rautatieasemia on noin 3 000 ja ne omistaa SNCF Gares & Connexions. Raiteet, laiturit, tunnelit ja kulkusillat omistaa RFF.

SNCF Direction des gares omistaa 165 asemaa nk. grandes lignes ja muut asemat omistaa SNCF Ile France/Transilien 380 kpl sekä seutuasemat, joille seutuhallinto maksaa 75 % kustannuksista. Tunneliasemat omistaa RFF. Kaupalliset tilat vuokraa SNCF samoin kuin ravintolat ja yleisöväesat. Investoinnit jaetaan useimmiten siten, että seutuhallinto maksaa 75 % ja SNCF 25 %. Isoissa projekteissa SNCF:n osuus voi olla vain 10 %.

Ranskassa kilpailuviranomaiset ovat marraskuussa 2009 antamassaan suosituksessa todenneet, että SNCF:n on taattava uusille tulokkaille tasapuolinen pääsy rautatieasemille ja niihin liittyvien palvelujen saantiin.

## 4.9 Espanja

---

Espanjassa infrastruktuurin omistaa RENFE ja henkilöliikenteessä on pääoperaattori Renfe, joka omistaa myös nopeajunaliikenneyhtiö AVE:n.

## 4.10 Belgia

---

Belgiassa rautatietoiminta jakautui viimeisimpänä Euroopassa. Rautateiden infrastruktuurin omistaa Infrabel ja SNCB on suurin operaattori. Molemmat omistavat myös asemia.

## **4.11 Itävalta**

---

Itavallassa rautatieasemia on 1 300 ja ne omistaa ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Yhtiö omistaa myös raiteet ja laiturit. Budjetista ja rahoituksesta päättää liikenneministeriö. Operaattorina toimii Betrieb AG.

## **4.12 Lipunmyynti eri EU-maissa**

---

Lipunmyyntijärjestelmät ovat hyvin erilaisia eri EU-maissa. Kehittyneimmissä järjestelmissä on yksi yhteinen lippujärjestelmä ja lippuautomaateista saa ostaa kaikkien operaattoreiden lippuja. Joissakin maissa asemilla on yksi iso lipputoimisto, jossa kullakin operaattorilla on omat tiskinsä lentoasemien tapaan tai vaihtoehtoisesti kaikkien operaattoreiden lippuja myydään kaikissa myyntipisteissä. Joissakin tapauksissa isoilla asemilla on eri operaattoreilla omat lipputoimistonsa.

# 5 Radanpidon rajauksen haasteet ja ongelmakohdat

## 5.1 Radanpidon varastoalueet ja kaluston huoltopisteet

---

RHK tulee kilpailuttamaan kunnossapitoa ja rakentamista, kuten nykyisin. Vaikka VR-Ratalla on hallinnassaan suurimmat kalustot, on kaikilla palveluntuottajilla tarvetta tarvittaviin raiteistoihin, varastoalueisiin ja kaluston huoltotiloihin. Varsinaiset kaluston korjaukset palveluntuottajat voivat ostaa muilta tai rakentaa omat tilat.

Pääkaupunkiseudun radanpidonvarastoalueena toimii osittain RHK:n omistuksessa oleva Hakkilan tavararatapiha, jolla on käyttöä myös teollisuuslaitosten ratapihana. Vantaan kaupunki on pyytänyt RHK:ta selvittämään, voitaisiinko toimintoja sijoittaa muualle pääkaupunkiseudun alueelle, niin että Hakkilaan menevä ns. Santarata voitaisiin lakkauttaa. Tämä voisi tehdä mahdolliseksi asuntotuotannon ja myös Tikkurilan aseman kehittäminen lisäraiteineen olisi helpompaa. RHK on luvannut selvittää asiaa.

## 5.2 Tavararatapihojen perusparantaminen ja logistiikkakeskusten kehittäminen

---

Kuten edellä on esitetty, tavararatapihojen alueet ovat pääosin RHK:n, kuormausraiteet ja terminaalit VR:n. Niiden välissä on usein vielä ns. yksityisraiteet. *Työryhmän näkemyksen mukaan perusparantaminen olisi tehtävä ratapiha kerrallaan kokonaisvaltaisesti. Toteutus voidaan luonnollisesti porrastaa tarkoituksenmukaisella tavalla. Perusparantaminen tulisi tehdä yhteistyönä, jolloin aina ennen yhden ratapihan rakentamista olisi sovittava osapuolten vastuut rakentamisen ja kunnossapidon osalta ja millaisia käyttömaksuja järjestelmistä peritään jokaiselta aluetta käyttävältä operaattorilta. Mahdollisten vapautuvien alueiden jalostuksesta saatavat hyödyt tulisi pyrkiä ohjaamaan liikennejärjestelmää parantavaan hyötykäyttöön. Uusia rahoitusmalleja tulisi ennakkoluulottomasti arvioida ja hyödyntää.*

Eri puolilla Suomea on tehty erilaisia selvityksiä logistiikkakeskuksista ja sisämaanterminaaleista, joihin voitaisiin sijoittaa myös yhdistettyjen kuljetusten terminaaleja. Paras vaihtoehto ilmeisesti olisi, että operaattorit ja sijoittajat kehittäisivät logistiikka-alueita omalla rahoituksellaan. Myös kunnat voisivat kaavoituksella ja rahoituksella edistää toimivia logistiikkakeskuksia. Olisi kuitenkin sovittava, mihin asti valtion raiteet ulottuvat. Tämä koskee myös ns. yksityisraiteita. RHK on avustamassa suunnitteluratkaisuissa.

### 5.3 Puulastausalueiden perusparantaminen

---

Vaikka Suomen puuteollisuus on supistumassa ja kuljetukset ovat vähentyneet voimakkaasti, voidaan puukuljetusten logistista ketjua parantaa osapuolten yhteistyöllä. Työryhmän mielestä yleisesti ottaen pitäisi rakentaa ja kehittää suurempia, mielellään ympärivuorokautisesti toimivia lastausalueita kohtiin, joihin on hyvät tieyhteydet. Perinteisesti vanhat lastausalueet sijaitsevat alueilla, joissa asutus on kasvanut lastausalueisiin kiinni. Alueen laajentaminen ja volyymin kasvattaminen aiheuttavat vastustusta sekä kaavoitus- ja lupaprosessien käsittely on hidasta ja valitusherkkää. Tältä osin tarvittaisiin uusien toiminnallisten mallien, kuten terminaalioperaattorimalli, selvittämistä kustannusvaikutuksineen.

### 5.4 Matkaketjujen ja asemanseutujen kehittäminen

---

Rautateitse tehtävän työmatkaliikenteen haasteena ovat liian vähäiset paikoitustilat autoille ja myös polkupyörille. Monessa kohteessa on myös tarve lisätä tai parantaa laitureita ja yhteyksiä niille. Lisäksi monin paikoin on tarvetta katetuille laitureille mahdollisine suojattuine odotustiloinen. Asemanseudut sijaitsevat usein myös taajamien keskustoissa, joihin on pyritty sijoittamaan liikerakennuksia ja -huoneistoja. Kunnat hyväksyvät asemakaavat maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Kaavoitettaessa tulee ottaa huomioon paitsi paikalliset liikennejärjestelyt myös valtakunnalliset liikennejärjestelmiä koskevat valtion linjaukset. *Työryhmän mielestä yhdistämällä kaavoitus sekä yhteiset eri toimijoiden matkaketjuja koskevat toteutusprojektit voidaan päästä nykyistä parempiin ratkaisuihin.* Valtion osalta RHK, ja myöhemmin perustettava Liikennevirasto, vastaa rautatieliikenteen tarpeiden esille tuomisesta ja voi koordinoida hankkeita myös matkustajien kannalta. VR ja muut mahdolliset operaattorit tuovat esiin liikenneitsijän ja asiakkaidensa tarpeita. *Hankkeista pitäisi muodostaa projekteja, joista saatavia hyötyjä voitaisiin kohdistaa myös raideratkaisujen toteuttamiseen. Jokaisessa kohteessa olisi sovittava, miten projektien koordinointi valtion puolella kokonaisvaltaisesti järjestetään.*

### 5.5 Yhteistyö asemien kehittämisessä

---

Suomen rautatieliikenteen henkilöasemat vaihtelevat palvelutasoltaan ja volyymeiltään merkittävästi. Matkustajien ja aseman käyttäjämäärissä Helsingin asema on omassa luokassaan. Sen jälkeen ovat Tampereen asema ja näiden jälkeen Turun, Oulun, Pasilan, Tikkurilan, Lahden, Kouvolan ja Jyväskylän asemat. Osa näistä asemista on myös vilkkaita lähiliikenteen asemia ja liikenteen solmukohtia. Lähi- ja paikallisliikenteen asemista suurimmat matkustaja- ja käyttäjämäärillä mitattuna ovat edellä mainittujen lisäksi mm. Keravan, Järvenpään, Kirkkonummen, Myyrmäen, Martinlaakson, Leppävaaran ja Espoon asemat.

Asemat ovat kiinteistöinä ja palvelukeskuksina hyvin eritasoisia, osa niistä on yhdistettyjä matkakeskuksia ja osa ei. Kiinteistöjen omistus jakaantuu lähinnä VR:n ja RHK:n kesken, pääosan vilkkaimmista asemista kuuluessa VR:n omistukseen.

Asemarakennusten lisäksi asemien palvelutasoon vaikuttavat erityisesti laiturijärjestelyt ja raidejärjestelyt sekä katosjärjestelyt, joista RHK on vastuussa. Osa alueista ja erityisesti asemille tuleva tunneli- ja katuverkosto ovat kaupunkien hallinnassa ja omistuksessa. Paikoitusalueet ovat yksityisessä, kaupungin tai VR:n omistuksessa. Asemien palvelutasoon ja siellä tehtävien kehityshankkeiden käytännön toteutukseen vaikuttaa myös merkittävässä määrin asemien välittömässä läheisyydessä olevien alueiden ja toimitilojen yksityinen omistus. Esimerkiksi Helsingin asemalla Sponda Oyj on merkittävä tekijä omistaessaan asematunnelin ja suuren osan Kaivokadun korttelista.

Osassa asemia on voitu tehdä merkittäviä kehittämisinvestointeja, joilla aseman palvelutaso on parantunut (esimerkiksi Helsinki, Jyväskylä, osin Tampere) ja osassa on pitkälti kehittämissuunnitelma ja ratkaisukonsepti olemassa (Oulu). Joidenkin asemien palvelutaso ei ole riittävä ja joissakin tilanne on aseman tai siihen liittyvien kulku- tai paikoitustilojen osalta jopa huono (ns. kylmät asemat pääkaupunkiseudulla, Kirkkonummi), ja joillakin paikkakunnilla alueen kapasiteetti on kovassa paineessa asiakasvirtojen voimakkaan kasvun johdosta (Tikkurila). *Käytännössä matkaketjujen ja asemien kehittäminen edellyttää eri toimijoiden – LVM, RHK, VR ja kunnat – yhteistyötä, jolle tulisi luoda selkeät pelisäännöt ja vastuualueet.*

## 5.6 Radanpidon rajaus

---

Edellä on useissa kohdissa sivuttu kysymyksiä, jotka liittyvät ns. radanpidon rajaukseen eli kysymykseen siitä, mitä palveluita ratamaksua vastaan saadaan. RHK:n ja VR:n kesken vireillä olevien neuvottelujen kohteena ovat 1) vaihtotyöliikenteen liikenteenohjauksen korvaukset (käyttösopimuksen neuvottelut) ja 2) Ilmalan perusparannuksen yhteydessä rakennettujen huoltotasojen käytöstä suoritettavat maksut. Ensiksi mainituissa neuvotteluissa on saavutettu käytännössä yhteisymmärrys. Jälkimmäisen osalta neuvotteluissa on tavoitteena päästä molempia osapuolia tyydyttävään ratkaisuun.



# 6 Kilpailun avautuminen

## 6.1 Kilpailun avautuminen tavaraliikenteessä

---

Tavaraliikenteessä on kilpailu avattu EU-alueella ja siis myös Suomen rataverkolla vuonna 2007. VR:lle ei ole kuitenkaan toistaiseksi ilmaantunut rataverkolle kilpailijaa. Tietoa siitä, missä määrin VR:n kiinteistöjen omistus olisi ollut esteenä kilpailun syntymiselle, ei ole. Kilpailun syntymiseen vaikuttanevat enemmän muut seikat, kuten työvoiman saantiin (esimerkiksi kuljettajat) ja rautatietekniikkaan liittyvät seikat (junankulun valvonnan laitevelvollisuus, Suomen muista EU-maista poikkeava raideleveys jne).

Tavaraliikenteen suurimmat haasteet, joiden käytännön vaikutus kilpailun syntymiseen todennäköisesti on varsin suuri. Vaikutukset liittyvät teollisuuden rakennemuutokseen ja logististen ketjujen mahdollisimman tehokkaaseen yhteensovittamiseen sekä raide-, kuorma- ja terminaaliverkoston modernisointiin niin, että rautatiekuljetusten kilpailukykyä parannetaan nykyisestä.

## 6.2 Kilpailun avautuminen henkilöliikenteessä

---

EU-alueen kansainvälisessä henkilöliikenteessä kilpailu avautuu vuoden 2010 alusta. Kilpailun avaaminen sisältää myös ns. kabotaasioikeuden<sup>2</sup>. Käytännössä tämä kilpailun avaaminen ei Suomen rataverkon maantieteellisestä sijainnista johtuen koske Suomea.

Euroopan Parlamentin liikennevaliokunta on esittänyt kilpailun avaamista EU-alueen rautatiehenkilöliikenteessä. Neuvosto on kuitenkin yhteisessä kannanotossaan suhtautunut kielteisesti henkilöliikenteen kilpailun avaamiseen EU-alueen rataverkolla.

Suomessa ns. palvelusopimusasetus tulee voimaan 3.12.2010. Tähän liittyen hallitus on antanut eduskunnalle lakiesityksen uudeksi joukkoliikennelainsäädännöksi (HE 110/2009), joka sisältää palvelusopimusasetuksesta johtuvia muutoksia. Palvelusopimusasetus vaikuttaa välittömästi bussiliikenteen julkiseen kilpailuttamiseen, mutta se ei sen sijaan sisällä velvollisuutta kilpailuttaa rautatieliikennettä sen enempää lähiliikenteessä kuin kaukoliikenteessä. Kilpailun avaaminen on kuitenkin lainsäädäntötoimin mahdollista kansallisella tasolla, ja tällöin palvelusopimusasetuksen säännökset tulevat sovellettaviksi, mikäli kyse on julkisin varoin tapahtuvasta ostoliikenteestä. Lailla ei enää voida säätää monopolioikeudesta myöskään kotimaan henkilöliikenteessä.

---

<sup>2</sup> Kabotaasi tarkoittaa ulkomaisen rahdinkuljettajan suorittamaa maantiekuljetusta toisessa valtiossa. Luonnollisesti kaluston käyttöaste on merkittävä kuljetusyritysten kilpailukykyyn vaikuttava tekijä. Kansainvälisissä kuljetuksissa on usein hyvin vaikea välttää liiat tyhjät ajot ilman kabotaasia. Vanhojen EU-jäsenvaltioiden keskinäisessä suhteessa kabotaasia koskevat rajoitukset poistettiin vuonna 1998. Uusien ja vanhojen EU-jäsenvaltioiden kesken on vielä voimassa siirtymäaika. Tällä hetkellä voimassa olevat kabotaasiliiikenteen rajoitukset poistuvat viimeistään vuonna 2010.

Suomessa valtiolta ei ole päättänyt avata kilpailua rataverkolla henkilöliikenteessä. Kilpailun avaamista lähiliikenteessä ja kaukoliikenteessä on kuitenkin ollut selvittämässä kaksi työryhmää. Työryhmät ovat pyrkineet määrittelemään niitä menettelyjä, joita asiassa noudatettaisiin siinä tapauksessa, että kilpailu avattaisiin, ja sen myötä kilpailua aidosti syntyisi.

Kaukoliikenteen osalta LVM:n ja VNK:n keskinäisissä neuvotteluissa on päädytty siihen, ettei kilpailua avata ainakaan 10 vuoteen. Keskeisiksi perusteluiksi neuvoteltujen ostosopimusten kestolle on määritelty nykyisen operaattorin panokset ja vastuu kannattamattoman liikenteen hoidossa osana kokonaisratkaisua sekä operaattorin ja sitä ohjeistavan ja siltä palveluja ostavan viranomaisen keskinäiseksi neuvottelumekanismitiksi sovitut menettelytavat.

Lähiliikenteessä VR:llä on voimassa olevat sopimukset Helsingin seudun liikenneyhtymän (entinen YTV) kanssa vuoteen 2017. Taajamaraideliikennettä ei ole muualla Suomessa. Tampereella asian selvittäminen jatkuu.

Edellä selostetuin perustein kiinteistöjen omistusten kilpailuvaikutusten arvioimiseen ja sen perusteella mahdollisesti tehtäville omistusjärjestelyille on näin ollen riittävästi aikaa.

### **6.3 Rautatielain mukainen velvollisuus tarjota palveluja**

---

Rautatielain 57 §:llä pyritään varmistamaan se, että kilpailevalla operaattorilla on mahdollisuus päästä toimintansa kannalta välttämättömiin palveluihin. Säännöksen mukaan rautatieyritys, rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä ja rautatieliikenteen palveluja tarjoava yhtiö tai muu yhteisö on velvollinen tarjoamaan kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin liitteen II 2 kohdassa tarkoitettuja rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja raideyhteyksineen rautatieliikenteen harjoittajan käyttöön tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan, jos palveluja tarjoaa ainoastaan yksi yhtiö tai muu yhteisö eikä palveluja voida muutoin kohtuudella järjestää. Velvollisuutta palvelujen tarjoamiseen ei kuitenkaan ole, jos palvelu on yrityksen tai muun yhteisön omassa käytössä ja palvelu on välttämätön yrityksen tai muun yhteisön omaa tarvetta varten.

Korvauksen tulee olla tasapuolinen kaikkia rautatieyrityksiä kohtaan ja kohtuullinen ottaen huomioon palveluista aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen voitto. Palveluiden hinnoittelussa ei saa olla perusteettomia tai kilpailua ilmeisesti rajoittavia ehtoja tai rajauksia.

Rautatieyrityksellä on oikeus edellä mainitun säännöksen mukaan ja siinä mainituin edellytyksin käyttää yksityisraiteita, jotka johtavat useampaan kuin yhtä loppukäyttäjää palveleviin terminaaleihin ja satamiin, ja tarjota terminaaleissa ja satamissa asiakkailleen palveluja. Vastaava koskee mm. välttämättömiä kunnossapitopalveluita. Kuormauspaikkojen osalta säännös on jäänyt tulkinvaraiseksi – toisaalta näiden osalta kynnys toiminnan harjoittamiseen on huomattavasti alhaisempi.

RHK on rakennuttanut sekä Ilmalaan että Vuosaareen vastaavia palveluja, joita VR on saanut hallintaansa muissa kohteissa vuonna 1995. Näiden osalta RHK edellyttää VR:n ja mahdollisten uusien operaattoreiden maksavan palvelujen käytöstä maksua. RHK:n ja VR:n näkemykset ovat toistaiseksi eronneet eräiltä osin maksun sisällön suhteen. Neuvottelut asian ratkaisemiseksi ovat kesken.

## 6.4 Saatavilla olevat tilat esimerkkitalanteessa

VR on selvittänyt työryhmän työtä varten edellytyksiä tarjota tarvittaessa muille operaattoreille tiloja Helsingin asemalta. Helsingin asema on monella tapaa avainkohde, koska se on liikenteen määrältään ylivoimaisesti vilkkaain rautatieasema ja potentiaalisin kohde mahdollisten kilpailutettavien reittien määrääsemana.

Helsingin aseman kaupallisia palveluja on kehitetty voimakkaasti viimeisen 10 vuoden aikana. Tämä on tapahtunut kuitenkin siten, että junaliikenteen harjoittamisen kannalta välttämättömille toiminnoille on varattu riittävästi tilaa asemalta. Osaltaan tämän on tehnyt mahdolliseksi se, että tilojen kehittämisvastuu on ollut rautatieoperaattorilla. Suuri osa näistä tiloista on lisäksi modernisoitu viimeisen kolmen vuoden aikana.

Helsingin aseman osuus kaukoliikenteen myynnistä on noin 20 %. Matkustajamäärät ovat noin 105 000 henkilöä/vrk (kauko- ja lähiliikenne) ja junien määrä kaukoliikenteessä on noin 130 ja lähiliikenteessä noin 900. Asemalla työskentelee päivittäin useita satoja junaliikenteen palveluissa työskentelevää henkilöä. Lipun myynnissä on ns. back office -toimintoineen noin 120 henkilöä, ja päivittäin asemalla työskentelee useita satoja veturinkuljettajia ja konduktöörejä.

Useamman operaattorin tullessa markkinoille ei junaliikenteen määrä tästä syystä välttämättä kasva. Sama koskee henkilökunnan kokonaismäärää. Tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi tautoktilojen käyttäjien yhteismäärä ei merkittävästi kasva. Alla olevassa taulukossa on esitetty VR:n näkemys tilanteesta Helsingin asemalla eri vaihtoehdoissa:

	<b><u>Eri operaattoreilla yhteiset tilat</u></b>	<b><u>Eri operaattoreilla erilliset tilat</u></b>
Kuljettajilla ja konduktööreillä yhteiset tilat	+ tilojen käytön paras tehokkuus + työnjohtotilat erikseen + mahdollinen nykyisellä tilamäärällä	+/- mahdollinen nykyisellä tilamäärällä + työnjohto ja miehistötilat yhdessä
Kuljettajilla ja konduktööreillä erilliset tilat	+/- mahdollista nykyisellä tilamäärällä - ammattiryhmien erot säilyvät	- kriittinen nykytiloilla - ammattiryhmien erot säilyvät +/- työnjohto ja miehistötilat yhdessä

Taulukko 2

Pääkaupunkiseudulla tilannetta helpottaa lisäksi suhteellisen tiheä asemaverkko. Pisara-radan<sup>3</sup> mahdollisesti toteutuessa tilanne muuttuu lisäksi helpommaksi siten, että Helsingin aseman kuormitus liikennevirroissa helpottuu.

## 6.5 Vuokratasojen määrittely

---

Nykyainsäädäntö lähtee siitä, että kilpaileva operaattori maksaa tiloistaan lähtökohtaisesti markkinaehtoista vuokraa. Myös VR:n sisäinen hinnoittelu lähtee nykyään markkinahinnoittelusta. Jatkossakin vuokratasojen määrittelyn tulisi perustua markkinahintatasoon ja vuokranmäärityserusteet tulee voida tarvittaessa tarkentaa ja yksilöidä läpinäkyvyyden varmistamiseksi vastaamaan kiinteistöalalla vakiintunutta hinnoittelumekanismia.

VR:n omistajaohjauksesta vastaavan VNK:n omistajaohjausosaston ja LVM:n sekä VR:n kesken on päätetty muodostaa niiden edustajista koostuva neuvotteluryhmä, joka käsittelee VR:n toimintaan liittyviä ajankohtaisia erityiskysymyksiä sekä sopimusten edellyttämiä mahdollisia päivityksiä (ns. kolmikantatyöryhmä). Siltä osin kuin käsiteltävänä olisi myös radanpitoon liittyviä asioita, olisi syytä näiden asioiden osalta työryhmän työskentelyyn osallistua myös perustettavan Liikenneviraston edustaja.

---

<sup>3</sup> Pisara-rata on pääkaupunkiliikenteeseen tarkoitettu ja nyt suunnitteluvaiheessa oleva Helsingin keskustan alle louhittava maanalainen pisanan muotoinen raidelienki. Se mahdollistaisi idän ja lännen lähijunien koukkaamisen Helsingin keskustan kautta, jolloin lähijunia ei tarvitsisi enää pysäköidä pääteasemalle paluumatkaa odottamaan.

# 7 Työryhmän johtopäätökset ja suositukset

Työryhmä on toimeksiantonsa mukaisesti kartoittanut VR:n omistuksessa ja RHK:n hallinnassa olevat rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvät erilaiset kiinteistöt ja radanpitoon liittyvät alueet, selvittänyt näiden osalta kilpailun syntymisen mahdolliset esteet, paneutunut liikennejärjestelmien paremman toimivuuden edellyttämiin kehittämishaasteisiin sekä tehnyt vertailuja kansainvälisiin toteutusmalleihin.

## **Liikennepoliittinen näkökulma**

Tavaraliikenteessä on kilpailu avattu EU-alueella ja siten myös Suomen rataverkolla vuonna 2007. VR:lle ei ole kuitenkaan toistaiseksi ilmaantunut rataverkolla kilpailijaa. Yhtään uutta toimilupaa ei ole myönnetty muille rautatieyhtiöille. Rautatievirastossa on tällä hetkellä vireillä kolme hakemusta turvallisuustodistuksen saamiseksi. Turvallisuustodistus on edellytys, että toimilupaa voidaan hakea.

Tavaraliikenteen ja radanpidon kilpailun avautuminen edellyttää, että jatkossa sovitaan voimassa olevan lainsäädännön puitteissa myös hinnoitteluperusteista, joilla RHK:n ja VR:n huoltopisteet ja raiteistot ovat kaikkien toimijoiden käytettävissä. Kilpailun avautuessa VR saattaa joutua kapasiteettinsa puitteissa tarjoamaan tiettyjä palveluja myös kilpaileville yhtiöille. Lainsäädännön mukaan tällaisesta toiminnasta voidaan periä kohtuullinen voitto. Ensisijaisesti palvelujen hinnoista pitäisi sopia osapuolten kesken.

Vuoden 2009 joulukuussa voimaan tulevan palveluasetuksen mukaisesti LVM on päättänyt tehdä VR:n kanssa kaukoliikenteen henkilöliikenteen harjoittamista koskevan yksinoikeussopimuksen 10 vuodeksi. Sopimusta vastaan VR ottaa hoitaakseen omalla kustannuksellaan myös erikseen tarkasteltuna kannattamattomia linjoja, joiden osalta valtion ei tarvitse näin ollen suorittaa erillistä korvausta. EU:n säännöt mahdollistaisivat enintään 15 vuoden pituiset sopimusjärjestelyt.

## **Kiinteistöpoliittinen näkökulma**

Työryhmällä on ollut harkinnassa kolme vaihtoehtoa: 1) nykyinen omistuksellinen tilanne säilytetään; 2) myytäväksi luokitellut kiinteistöt siirretään käyvin arvoihin VR:ltä tai 3) VR:ään tai sen ulkopuolelle muodostetaan erillinen kiinteistöyhtiö tai -yksikkö. Jos nykyinen kiinteistöomistus säilytettäisiin VR:llä, vaatisi kiinteistötoimi joka tapauksessa jonkin asteista kehittämistä sekä tavoiteaikataulua myyntilistalla olevien kiinteistöjen luovuttamisesta tai myynnistä. Muutosehdotuksia tehtäessä on edellyttävä, että toimenpiteet ovat valtion kokonaisedun mukaisia ja ne tuottavat valtiolle lisäarvoa.

Koska henkilöliikenteen kilpailun avautuminen valtakunnallisella tasolla ei ole ajankohtainen, on työryhmä päätenyt näkemukseen, ettei kaikkiin kiinteistöihin kohdistuvia omistuksellisia järjestelyjä ole tarkoituksenmukaista tässä vaiheessa toteuttaa.

Osa VR:n kiinteistöistä on yhtiölle kaupallisesti tärkeitä. Sinänsä yhtiön ja valtio-omistajan kannalta kiinteistöjen luovuttaminen ja/tai siirtäminen ei tuota mitään taloudellista lisäarvoa, koska kiinteistötoiminnan positiivinen tulos on jo nyt nostettavissa viime kädessä osinkoina yhtiöstä valtion budjettitalouden piiriin. Yhtiötasolla liikenteenharjoittamiseen tarvittavien kiinteistöjen siirtyminen vuokrattaviksi aiheuttaisi yhtiölle kuitenkin uuden kustannusrasitteen. Suoranaista akuuttia tarvetta laajamittaiseen VR:n kiinteistöjen omistuksen muuttamiseen ei kilpailun avautumisen näkökulmasta työryhmän käsityksen mukaan ole. Lisäksi esim. kaavoitusasiat on pysytetty hoitamaan valtion ja kuntien kanssa hyvässä yhteistoiminnassa. VR:n kiinteistöjen mahdollinen luovutus yhtiön ulkopuolelle tulisi tapahtua kaupallisin ehdoin ja käyväällä arvolla muun muassa veroseuraamusten välttämiseksi osakeyhtiölle.

### **Arvio kiinteistöpoliittisen näkökulman painottamisen vaikutuksesta liikennemarkkinaan**

Rautatieliikenteen kilpailun toimivuuden kannalta on kuitenkin oleellista, että kilpailevilla operaattoreilla ja radanpidon palveluiden tuottajilla on mahdollisuus tasapuolisesti VR:n kanssa harjoittaa liiketoimintaansa. Riittävät raide-, asema-, huolto- ja kunnossapitotilat tulee olla kaikille tasapuolisesti käytettävissä korvausta vastaan. Kiinteistöjen omistus ei sinänsä ole ratkaisu, jos tasapuolisuus kyetään esim. vuokratilaratkaisuin tai muilla vastaavilla järjestelyillä varmistamaan. Kaikki kiinteistöjä koskevat omistukselliset ratkaisut tekee viime kädessä kuitenkin VR:n ainoa osakkeenomistaja Suomen valtio. Muistiossa kohdassa 6.5 mainittu ns. kolmikantatyöryhmä (VNK, LVM ja VR) vastaa siitä, että vuokrausperiaatteet hintatasoineen ovat läpinäkyvät ja tasapuoliset siten, että aiemmalle operaattorille suoritetaan sovittu ajanjakson kuluessa sen em. kohteeseen tekemistä investoinneista kohtuullinen korvaus. Määräävä tekijä kaikissa tilanteissa ja ratkaisuisissa on kuitenkin oltava rautatieyhteyksien toimiminen voimassa olevien sopimusten mukaan mahdollisimman turvallisesti ja moitteettomasti.

### **Työryhmän esitys**

Edellä mainitun perusteella työryhmä on päättänyt esittää, että

1. VM:n osoittamalle Senaatti-kiinteistöille siirretään VR:n omalla myyntilistalla olevista kiinteistöistä (liite 8) kaikki ne, jotka sopivat Senaatti-kiinteistöjen kiinteistöjen omistusta ja kehittämistä määrittelevien periaatteiden piiriin. Luovutettavilla kohteilla ei ole VR:n tulonmuodotuksen, taseen eikä omavaraisuusasteen kannalta merkittäviä vaikutuksia.
2. VR:n omistama Pasilan asemarakennus säilyy, kuten kaikki muut paitsi kohdassa yksi mainittu yhtiön omistamat asemarakennukset ja -alueet, VR:n omistuksessa, mutta Pasilan aseman rakennusoikeusalueeseen kuuluvat lisärakennusoikeudet luovutetaan VM:lle tai sen osoittamalle valtioneuvostolle. Aseman maapohjan (rata-alue ja aseman rakennuspaikka) omistaa jo tällä hetkellä valtio ja sitä hallinnoi RHK. Keski-Pasilaa koskeva asemakaavan laadinta on

vireillä ja asemalla sekä sen ympäristöllä on keskeinen rooli alueen kokonaissuunnittelussa ja kehittämistyössä. Tältä osin on hyvä, että valtiolla on yksi kaavoitusjohto alueella, kuitenkin luonnollisesti siten, että LVM ja RHK/Liikennevirasto ovat vastuullisia raideliikenteen ja liikenteen järjestelyissä ja VR:n näkemykset operaattorina otetaan huomioon valtion sisäisessä taustaryhmässä.

Työryhmä ei esitä edellä mainittujen lisäksi tässä vaiheessa muita omistuksellisia järjestelyitä, koska tähän ei ole työryhmän näkemyksen mukaan valtion kiinteistöpolitiikan kannalta erityisiä perusteita. Asiaan vaikuttavat myös yhtäältä olemassa olevat lainsäädännön mekaniimit palvelujen tarjoamisvelvollisuuden osalta ja toisaalta se, ettei useita operaattoreita Suomen rataverkolle todennäköisesti tule varsin pitkään aikaan ainakaan henkilöliikenteeseen. Kansainvälisen vertailun perusteella keskeiset asemarakennukset ovat useimmiten pääoperaattoreiden hallinnassa. Toimiva rautatieliikenteen kilpailu edellyttää, että toimialan rakenteet ovat tasapuoliset ja läpinäkyvät. Myöskään kiinteistöomistus ei saa muodostaa kilpailua vääristävää tekijää.

Työryhmän mielestä valtio-omistajan tulee kuitenkin varmistaa toimenpiteillään se, että riittävän ajoissa ennen henkilöliikenteen kilpailun avautumista voidaan osoittaa toimivat menettelytavat kaikille palvelun tarjoajille läpinäkyvästi toteutettavista tilajärjestelyistä valtion kokonaisuutena turvaten. Työryhmä on alustavasti kartoittanut erilaisia käytettävissä olevia malleja, jotka kaikki perustuvat ensisijaisesti rautatieliikenteen asiakkaiden tarpeiden tyydyttämiseen sekä liikenteen palvelutason häiriöttömään ylläpitoon ja kehittämiseen.

Kansainvälisten esimerkkien valossa yksi toimiva malli voisi olla VR:n omistamien kiinteistöjen tai osan niistä siirtäminen valtion omistaman kiinteistöyhtiön omistukseen, johon voitaisiin tapauskohtaisesti siirtää myös RHK:n käytöstä vapautuvia kiinteistöjä. VR:stä siirrettävien kiinteistöjen määrä vaikuttaisi siihen, toteutettaisiinko siirrot ensin VR-konsernin sisäisellä kiinteistötoiminnon yhtiöittämisellä ja sitä seuraavalla osittaisjakautumisella vai siirrettäisiinkö kiinteistöjä käyvin arvoin esimerkiksi valtion täysin omistamalle Governia Oy:lle. Tältä osin työryhmä suosittelee, että viiden vuoden sisällä asetettaisiin asiaa pohtimaan työryhmä tekemään esityksiä asian vaatimista konkreettisista toimenpiteistä. Yksittäisten kohteiden osalta voidaan joutua palaamaan asiaan jo aikaisemminkin, mikäli se liikennepoliittisesti tai muista rautatieliikenteen harjoittamisen sujuvan toimivuuden edellytysten turvaamiseksi on perusteltua. Tällöin asia voitaisiin viedä aiemmin mainitun kolmikantatyöryhmän käsiteltäväksi.

Pasilan aseman lisäksi työryhmä on arvioinut eräitä rautatieliikenteen sekä sen huollon- ja kunnossapidon osalta keskeisinä kohteina seuraavia kiinteistöjä: Helsingin Ilmalan alue sekä Tampereen, Turun ja Oulun asemat ja ratapihat.

Ilmalan varikkoalue tarvitsee junien kunnossapitoa varten laajentumisalueen, joskin on nähtävissä, että alueella on myös jatkossa logistiikan terminaaleja. Pääkaupunkiseudun logistiikkakeskuksen sijaintivaihtoehtoja tulisi kartoittaa. Ilmalan alueeseen liittyviä omistuksellisia muutoksia ei tässä vaiheessa esitetä, mutta kuitenkin osayleiskaavassa oleva Hakamäen tien suuntainen kannen päällinen rakennusoikeus esitetään aikanaan luovutettavaksi VM:n osoit-

tamalle taholle myös VR:n omistaman alueen päältä. Alueelle ei tule työryhmän käsityksen mukaan kuitenkaan kehittää Keski-Pasilan taikka kannen alla olevan maa-alueen käytön kanssa ristiriitaisia hankkeita. Tämän ja päällekkäisten liiketoimintojen estämisen varmistamiseksi olisi perusteltua perustaa konseptien kehittelyyn taustaryhmä, jolloin varmistetaan, ettei päällekkäisiä liiketoimintakonsepteja syntyisi ja samalla turvattaisiin varikon häiriötön toiminta sekä valtiolle nykyistä vahvempi neuvotteluasema.

Tampereen asemarakennuskiinteistön ja muiden VR-kiinteistöjen omistuksiin ei esitetä muutoksia. Mahdollinen Tampereen alueen ratapihan siirto on työryhmän käsityksen mukaan pitkälle tulevaisuuteen kohdistuva ja vaatii jatkoselvittelyä. Joka tapauksessa keskipitkällä tähtäyksellä Tampereen alueella tarvitaan nykyiset raideliikenteen alueet radanpidon tarpeisiin jatkossakin. Turun osalta jos asema-alue tai osia siitä luovutetaan, ostajan olisi otettava vastuu alueen kehittämisestä myös rautatieliikennejärjestelyt huomioon ottaen. Toisin sanoen minimiedellytyksenä on, että valtiolle koituvat kustannukset on katettava kehittämishankkeiden tuomalla arvonnousulla. Sen sijaan Turun asemarakennus on työryhmän käsityksen mukaan luovutettavissa Turun kaupungille käyvällä arvolla. Oulun asema-alueesta on laadittu valmis asemakaava ja sopimukset, joilla alueelle toteutetaan mm. matkakeskus. Tältä osin on perusteltua odottaa, että suhdanteet paranevat ja rakennushankkeet käynnistyvät.

Matkaketjuhankkeiden osalta työryhmä esittää, että ne kuuluisivat jatkossa valtion osalta perustettavan Liikenneviraston vastuulle, mutta yhteistyö LVM:n, VM:n/Senaatti-kiinteistöjen ja VR:n sekä kuntien ja maanomistajien kanssa tulee säilyttää. Työryhmän mielestä yhdistämällä kaavoitus sekä yhteiset eri toimijoiden matkaketjuja koskevat toteutusprojektit voidaan päästä nykyistä parempiin ratkaisuihin. Työryhmän käsityksen mukaan matkakeskusten taloussuunnittelu tulisi perustaa nollabudjettiin, jolloin alueen kunnat on saatava mukaan rahoittamaan hankkeita. Matkakeskusten tarkoituksena on edistää sekä raide- että linja-autoliikennettä, jolloin ne liikenteen sujuvuuden ja liikennevirtojen myötä ovat kunnille myös kilpailutekijöitä. Matkakeskusten ja muiden vilkkaiden asemien liityntäpysäköintiratkaisut on oltava käytännöllisiä.

RHK:n taloudelliset resurssit eivät ole riittäneet tarpeellisiin raitainfrastruktuurin kehittämisen edellyttämiin toimenpiteisiin, vaan se on joutunut voimakkaasti priorisoimaan kaikkein akuutimpia kohteita monien muiden jäädessä asianmukaisesti hoitamatta. Työryhmä esittää, että erilaisten rautatieliikennettä palvelevien alue- ja kiinteistöratkaisujen myynnistä tai kehittämisestä saadut tuotot kohdistettaisiin jatkossa suoraan RHK:n osoittamien kohteiden kuten liityntäpysäköinnin, laitureiden, asematunneleiden ym. rakentamiseen. Esimerkiksi kuormausalueiden hallinnan osalta tulee jatkossa toimijoiden kesken selvittää erilaisia operatiivisia ja omistuksellisia malleja. Keskeisenä päämääränä tulisi olla kuljetusjärjestelmän ja asiakkaiden kannalta tehokas ja toimiva kuormausalueverkosto. Työryhmän mielestä pitäisi rakentaa ja kehittää suurempia, mielellään ympärivuorokautisesti toimivia lastausalueita kohtiin, joihin on hyvät tieyhteydet. Vanhat lastausalueet sijaitsevat perinteisesti alueilla, joilla asutus on kasvanut lastausalueisiin kiinni ja joilla alueen laajentaminen ja volyymin kasvattaminen aiheuttaa vastustusta. Lupaprosessien käsittely on näillä alueilla hidasta ja valitusherkkää. Tältä



osin tarvittaisiin uusien toiminnallisten mallien, kuten terminaalioperaattorimalli, selvittämistä kustannusvaikutuksineen.

Työryhmän työn aikana on ilmennyt käsityksiä, joiden mukaan valtion rataverkon ja yksityisraiteiden raja tulisi sopia uudelleen kustannusvaikutuksineen. Työryhmällä ei ole ollut mahdollisuuksia toimeksiantonsa ja määräaikansa puitteissa käsitellä tätä monisyistä ja taloudellisilta vaikutuksiltaan merkityksellistä asiaa. Työryhmä suosittelee asian jatkoselvittämistä RHK:n ja VR:n kesken.

Työryhmässä on ollut esillä myös kysymys huoltopisteiden ja -raiteiden käytön sallimisesta kilpailijoille lähinnä radan kunnossapitotöissä. Työryhmän näkemyksen mukaan toimivassa järjestelmässä kunnossapidon eri toimijoilla tulisi olla huollon osalta mahdollisuus saada radanpitäjän tarjoamia palveluja tai asiasta on muutoin sovittava toimijoiden välillä.

Työryhmän muistiosta on jätetty eriävä mielipide.

## 7.1 Eriävä mielipide

---

Työryhmä on tehnyt arvokkaan pohjatyon kartoittaessaan VR:n hallinnassa olevan kiinteistövarallisuuden. Työskentely on käytännön syistä painottunut pitkälti tähän osioon, jonka vaatimasta työmäärästä valtaosa on ollut suoraan VR:ssä tehtävää.

Toimeksiantoon kuului tehdä ehdotus suunnitelmaksi, jolla VR:n kiinteistövarallisuudesta siirretään valtiovarainministeriön osoittamille toimijoille sellaiset kiinteistöt, jotka ovat valtion kiinteistöstrategian kannalta tarpeellisia ja jotka eivät ole VR:n ydinliiketoiminnan kannalta välttämättömiä.

Ryhmässä, jossa edellä todetuista käytännön syistä VR:n rooli on välttämätön ja keskeinen, on luonnollista, että tältä osin yksimielisyyttä ei ole ollut saavutettavissa vaan kysymyksiä joudutaan käsittelemään valtion ns. konsernitason omistajaratkaisuna.

Kiireellisimpiin asioihin tältä osin kuuluu Pasilan aseman omistuksen luovuttaminen Keski-Pasilan valtionalueen kaavoitusta valtion puolelta ohjaavalle Senaatti-kiinteistöille esim. vastaavilla järjestelyillä kuin Kapiteeli Oy:n omaisuuserien järjestelyissä vuonna 2006. Aseman omistuksen siirto luo Keski-Pasilan teknisesti poikkeuksellisen vaativalle toteutussuunnittelulle ja kaavoitukselle tarvittavat välttämättömät selkeät omistukselliset puitteet.

Suunnitteluun liittyvänä yksityiskohtana samalla todettakoon, että alueen raideliikenne- ja asematoimintojen turvaamisesta (millä myös VR:n omistusta on osaltaan perusteltu) valvoo Ratahallintokeskus, joka on tässä roolissaan Helsingin kaupungin asettaman valtion ja kaupungin välisen ja hyvässä yhteistyössä työskentelevän Keski-Pasilan suunnittelun ohjausryhmän tärkeä osapuoli.

Senaatti-kiinteistöjen hallintaan tulisi samoin siirtää ripeästi Hakamäentien pohjoispuolelle suunnitellut kannenvaraiset rakennusoikeudet ja niiden alle jäävät muut kuin ratakäyttöön tarvittavat maa-alat. Tämä on tarpeen, jotta myös tältä osin kaavoitusta voidaan lähteä viemään eteenpäin selkeältä pohjalta, mikä olisi tärkeää sekä valtiontaloudellisesti että alueen yhdyskuntarakenteen eheän kehittymisen näkökulmista.

Pasilan alueen kaavoituksen aiemmat vaiheet osoittavat, että valtion maanomistusten ollessa hajautuneena tullaan osittaisoptimointien kautta tilanteisiin, joissa valtion kokonaisuus ja myös yhdyskuntarakenteen kärsii. Käsillä ja näkyvissä olevissa valtiontalouden ja kansantalouden vaikeuksissa tähän ei ole varaa.

Helsingissä 30.10.2009



Pekka Pelkonen

Budjettineuvos, valtiovarainministeriö

# Liite 1 Luettelo VR:n kiinteistöistä

<b>Kiinteistö</b>	<b>Pinta-ala m<sup>2</sup></b>
Haapajärvi kuormausalue	91 400
Hamina asemakiinteistö	9 063
Hankasalmi kuormausalue	21 940
Hanko asema-alue	6 466
Helsinki finnair	477
Helsinki Pasilan konepaja-alue	133 200
Helsinki rautatieasema	20 669
Helsinki, Ilmala autovarikko-alue	13 140
Humppila kuormausalue	10 500
Hyvinkää konepaja-alue	560 500
Hyvinkää Sahanmäki	10 036
Hyvinkää Sahanmäki	2 240
Hyvinkää Sahanmäki	5 200
Hyvinkää Sahanmäki	11 120
Hyvinkään asema-alue	13 200
Hämeenlinna asema-alue	77 842
Hämeenlinna kuormausalue	8 000
Iisalmi asema-alue	20 635
Iisalmi Paloiskylä Kivirannan kuormausalue	48 400
Iisalmi varikkoalue	12 500
Imatra asema-alue	44 634
Joensuu asema-alue matkakeskus	26 380
Joensuu toimisto tontti 1	3 576
Joensuu varikko alue	27 479
Jokela asema-alue	5 292
Jokela pysäköintialue	12 380
Joutsijärvi kuormausalue	71 780
Juankoski kuormausalue	57 800
Jyväskylän terminaalikiinteistö	26 646
Järvenpää asema-alue	24 519
Kaavi Luikonlahti kuormausalue	17 930
Kaipiainen kiskohitsaamo	281 575
Kajaani asema-alue	17 510
Karjaa asema-alue	18 316
Karjaa tavara-asema-alue	15 258
Kauklahti asema-alue	20 800
Kauniainen asema-alue	8 550
Kellosele kuormausalue	71 790

<b>Kiinteistö</b>	<b>Pinta-ala m2</b>
Kemi asema-alue	26 714
Kemi varikkoalue	49 101
Kerava asema-alue	13 554
Kerava ratajäspilä	79 210
Kirkkonummi asema-alue	9 880
Kitee kuormausalue	39 600
Kittilä maa-alue	6 200
Kiuruvesi kuormausalue	41 800
Kokkola asema-alue	8 315
Kokkola terminaalikiinteistö	25 945
Kokkola terminaalikiinteistö ii	40 541
Kokkola veturitalialue	46 593
Kolari asema-alue	12 847
Kolari kuormausalue	52 860
Kolari Sieppijärvi kuormausalue 1	21 853
Kolari Sieppijärvi kuormausalue 2	471 107
Korso valu	4 870
Kotka vanha asema	4 200
Kouvola rautatieasema	19 441
Kouvola varikko	41 570
Kuopio asemansivu	5 883
Kuopio konepaja-alue	33 124
Kuopio Pohjolankatu tontti	1 961
Kuopio rautatieasema	9 864
Kuopio tavara-asema-alue	5 474
Lahti asema	68 300
Laitilanjärvi maa-alue	39 380
Lapinlahti kuormausalue	30 550
Lappeenranta asema	9 694
Lappeenranta huolinta	49 818
Lappeenranta tavara-asema	22 873
Lappeenranta uusi pys.alue	4 930
Lappeenranta öljysäiliö	14 212
Lapua Liuhtari maa-alue	24 170
Levin edustusmajakiinteistö	2 180
Mikkeli kuormausalue	9 414
Mikkeli maaliikenneasema/kuormausalue	38 804
Mikkeli Mannerheimintie tontti	7 574
Märkäjärvi kuormausalue	45 170

<b>Kiinteistö</b>	<b>Pinta-ala m2</b>
Niirala kuormausalue	28 402
Niirala rautatieasema	9 165
Nuppulinna puutarha	45 656
Nurmes yhtporo kuormausalue	11 367
Oulainen asema-alue	5 660
Oulainen kuormausalue	27 800
Oulainen kuormausalue	8 060
Oulu asema-alue	11 900
Oulu kesla-alue	15 000
Oulu varikkoalue	76 310
Oulunkylä kerrostalo	21 186
Parkano asema	52 250
Pasila tavaraterminaali-alue	221 551
Pello kuormausalue	79 000
Pieksämäki asema-/kuormausalue	86 258
Pieksämäki konepaja	11 200
Pieksämäki konepaja-alue	283 947
Pieksämäki tahintie tontti	16 964
Pori asema-alue	12 800
Pori sampola	859
Pori tavara-asema alue	16 656
Pori terminaalialue	21 344
Pori veturitallialue	46 730
Pyhäjärvi Komu kuormausalue	32 600
Rauma kuormausalue	20 290
Rauma tavara-aseமாகিinteistö	10 400
Riihimäki asemakiinteistö	2 304
Riihimäki terminaalialue	96 670
Riihimäki varikkoalue	19 200
Rovaniemi asema-alue	18 452
Rovaniemi tavara-asema-alue	68 951
Seinäjoki asema-alue	23 384
Seinäjoki pesuhalli maa-alue	2 208
Seinäjoki terminaalialue	52 700
Seinäjoki varikkoalue	26 380
Siilijärvi kuormausalue	18 510
Siilijärvi siiliasema-alue	4 430
Soinlahti kuormausalue	48 400
Suomussalmi Leino kuormausalue	28 810

<b>Kiinteistö</b>	<b>Pinta-ala m<sup>2</sup></b>
Suomussalmi Lippo kuormausalue	45 430
Suonenjoki yläkoski kuormausalue	40 080
Sysmäjärvi kuormausalue	11 460
Tampere Kivisillan pysäköintialue	1 441
Tampere Peltokatu	1 612
Tampere ratatalokiinteistö	20 788
Tampere rautatieasema	17 200
Tampere Sorinalue	4 800
Tampere terminaali	139 577
Tampere vaunukorjaamo	7 282
Toijala asema	8 440
Tornio Pudas kuormausalue	40 706
Turku asema-alue	32 687
Turku konepaja-alue	150 008
Turku tavara-asema-alue	45 447
Vaasa konepaja-alue	25 274
Vaasa Peukalopotti maa-alue	5 712
Vaasa tavara-asema alue	60 336
Vaasa varastoalue	17 694
Vainikkala asema	25 868
Vammala kuormausalue	27 222
Vantaa Tikkurila asema-alue	9 000
Varkaus keskusliikenneasema	9 927
Varkaus kuormausalue	27 440
Vartius asema-alue	23 620
Vihanti kuormausalue	17 430
Vuokatti kuormausalue	52 730
Ylivieska asema-alue	12 000
Ylivieska tavara-asema-alue	29 267
Ämmänsaari kuormausalue	52 100

## Liite 2 RHK:n hallinnoimat kiinteistöt

<b>Rakennukset</b>	<b>brm2</b>
Haapajärven tukikohta	266
Ilmalan sähkötalo	2 440
Jyväskylän huoltorakennus	845
Jyväskylän työkonehalli	262
Kouvolan hitsaushalli	796
Kouvolan huoltorakennus	1 614
Kuopion sähkötalo	611
Lappeenrannan huoltorakennus	954
Oulun vaihteenkorjaushalli	670
Pasilan pohjoinen veturitalli	2 500
Perkiön kiskohitsaamo	702
Pieksämäen huoltorakennus	972
Vilppulan sosiaalirakennus	120
Ylivieskan huoltorakennus	1 034
Ylivieskan varasto	349

<b>Junatoimistot</b>	<b>brm2</b>
Hovinsaaren junatoimisto	470
Joensuun junatoimisto	430
Kokkolan toimisto- ja huoltorakennus	1 040
Kouvolan junatoimisto	1 600
Kuopion junatoimisto	210
Mussalon junatoimisto	n/a
Oulun junatoimisto	676
Pieksämäen junatoimisto	1 153
Riihimäen junatoimisto	718
Sköldvikin junatoimisto	119
Tampereen junatoimisto	1 910

<b>Liikenteenohjauskeskukset</b>	<b>brm2</b>
Helsingin liikenteenohjauskeskus	1 142
Kouvolan liikenteenohjauskeskus	1 830
Oulun liikenteenohjauskeskus	918
Pieksämäen liikenteenohjauskeskus	1 292
Tampereen liikenteenohjauskeskus	1 280

<b>Tontit</b>	<b>m2</b>
Hakkilan teollisuus- ja varastoalue	230 425
Hangon satama-alue	104 000
Huoltoasema Viinikka	6 175
Härkämäen teollisuusalue	n/a
Ilmalan bussivarikko	10 700
Jyväskylä Seppälänkangas	17 040
Kirkkonummen liike- pysäköintialue	6 240
Koverharin teollisuusalue	53 475
Käpylän pysäköintialue	4 500
Lahden teollisuusalueet	12 600
Karjaan liiketontti	8 080
Nummelan liike- ja toimistoalue	n/a
Pohjankurun telakka-alue	21 600
Porin teollisuusalue	13 822
Sahanmäen teollisuusalue	62 000





# Liite 3 Sopimus yksityisraide liittymistä ja niiden ylläpidosta

1 (5)

RHK 38/76/01



## SOPIMUS YKSITYISRAIDELIITTYMISTÄ JA NIIDEN YLLÄPIDOSTA

### 1. Sopijapuolet

*Ratahallintokeskus,*  
jäljempänä RHK

*VR-Yhtymä Oy,*  
jäljempänä VR (k:nro 616.681)

PL 185  
00101 HELSINKI

PL 488  
00101 HELSINKI

### 2. Sopimuksen tarkoitus

Tämä sopimus on valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetun lain (21/1995) 12 §:n mukainen sopimus yksityisraide liittymien ylläpidosta. Tämän lisäksi sopimuksessa on sovittu investointiperiaatteista sopimuksessa tarkoitetuilla yksityisraiteilla.

Tämä sopimus on tehty RHK:n ja VR:n välillä 14.6.2000 radanpidon rajauksesta tehdyn sopimuksen tavoitteiden mukaisesti.

### 3. Sopimuksen kohde

#### 3.1. Sopimus koskee VR:n yksityisraiteiden ylläpito- ja investointivastuuta.

VR:n yksityisraiteeksi katsotaan sellainen raide, jota ei voi VR:n suostumuksesta erkanemisvaihteesta lähtien käyttää muuhun kuin VR:n terminaali-, konepaja- tai varikkoliikenteeseen tai muuhun vastaavaan VR:n omaan liikenteeseen.

#### 3.2. VR:n yksityisraiteen raja on erkanemisvaihteen takajatkospään rajamerkki, raiteensulku tai turvavaihteen etujatkos (erkanemiskohta valtion rataverkosta). Yksityisraiteet erkanemiskohtineen on luetteloitu tämän sopimuksen liitteessä (liitteet 1–53).

### 4. Raiteiden omistus yksityisraidealueella

Raiteiden ja niiden rakenteiden, mukaan lukien sähköratarakenteet ja turvalaitteet, omistus VR:n yksityisraidealueella jakaantuu RHK:n ja VR:n kiinteistörajan mukaan, jollei jäljempänä 6.2 kohdasta muuta johdu.

## 5. Yksityisraiteen kunnossapito

- 5.1. VR pitää kunnossa tässä sopimuksessa tarkoitetut yksityisraiteet, myös siltä osin kuin raide on RHK:n alueella. RHK sallii ilman eri korvausta yksityisraiteessa olevan raitteen ja niiden rakenteiden, mukaan lukien sähköratarakenteet ja turvalaitteet, käytön ao. raitteen osana.
- 5.2. VR:n vastuulla oleva kunnossapito käsittää radan päällysrakenteiden peruskunnossapidon sekä sähköratarakenteiden peruskunnossapidon ja liikennöinnin edellyttämät lumi- ja vastaavat työt.

Päällysrakenteen peruskunnossapitoon kuuluu lähinnä turvallisen liikennöinnin edellyttämät tarkastukset, pölkkyjen hajavaihto, kuluneiden yksittäisten kiskojen vaihto, kiinnitysten vaihto- tai vahvistus, tukikerroksen täydennys sekä vaihteen huoltotyöt, vaihteenosien vaihto, kielisovitukset, vaihteen tuenta, vaihteen harjaukset, vaihdepölkkyjen vaihto ja vaihteen täydennyspelöinti.

- 5.3. VR:n yksityisraiteen sopimuksen tekoheikellä käytössä olevat akselipainot ja käytettävät nopeudet ilmenevät liitteistä 1–53.
- 5.4. VR ilmoittaa RHK:lle yksityisraiteella arvioitujen kuljetusmäärien merkittävistä muutoksista sekä vaarallisten aineiden kuljetusten alkamisesta ja päättymisestä siten kuin asiasta on säädetty tai määrätty ja raiteella tehtävistä muutoksista tai muista vastaavista seikoista. Muutosten mahdollisesta vaikutuksesta kunnossapitotasoon sovitaan erikseen.

## 6. RHK:n osallistuminen investointeihin

- 6.1. RHK vastaa tässä sopimuksessa tarkoitetuilla, RHK:n kiinteistöillä sijaitsevilla yksityisraiteilla toteutettavista investoinneista valtion talousarviossa olevien määrärahojen puitteissa. Nämä investoinnit koskevat raiteita, turvalaitteita ja sähköistystä.
- 6.2. Investointia toteutettaessa RHK luovuttaa vastikkeetta VR:n käyttöön investointeihin tarvittavan raide- ja muun materiaalin sekä kustannuksellaan rakennuttaa VR:n käyttöön tarvittavan raide-, sähkö- ja turvalaiterakentamisen siihen liittyvine töineen. VR:n käyttöön luovutetun materiaalin omistusoikeus säilyy RHK:lla, ellei muuta sovi.
- 6.3. RHK tekee tässä tarkoitetuista investoinneista erilliset toteuttamispäätökset neuvoteltuaan asiasta VR:n kanssa. Aloitteen investoinnista voi tehdä joko VR tai RHK.

## 7. Vahingonkorvausvastuu

Sopijapuolet vastaavat kunnossapitovastuunsa laajuudessa vastuullaan olevista raiteista ja -rakenteista, mukaan lukien sähköratarakenteet ja turvalaitteet, tai niillä tehtävistä töistä mahdollisesti aiheutuvista henkilö- ja esinevahingoista.

RHK vastaa sopimuksen kohdan 6 toteutus päätösten mukaisista töistä, jollei toisin ole sovittu.

## 8. Sopimuksen voimaantulo

Tätä sopimusta on laadittu kaksi samansisältöistä kappaletta, yksi kummallekin sopijapuolelle. Sopimus tulee voimaan 1.5.2001 alkaen.

## 9. Sopimuksen siirtäminen, voimassaolo ja irtisanominen

- 9.1. Tätä sopimusta ei saa siirtää toisen sopijapuolen suostumuksetta kolmannelle, jos sopimus ei siirry liiketoiminnan tai sopimuskohteen kiinteistöjen luovutuksen perusteella. Jos VR siirtää sopimuksen kolmannelle, siirronsaajan ja RHK:n kesken ei sovelleta sopimuksen 6. luvun ehtoja.

Sopimuksen siirtymisestä sekä sopijapuolen nimen ja yhteystietojen muutoksista ilmoitetaan toiselle sopijapuolelle.

- 9.2. Tämä sopimus on voimassa toistaiseksi. Jos jompikumpi sopijapuoli haluaa irtisanoa jonkin liitteessä mainitun yksityisraiteen ylläpitämistä koskevan sopimuksen päättymään, on irtisanominen tehtävä kirjallisesti noudattaen 12 kuukauden irtisanomisaikaa.
- 9.3. Sopijapuolet vastaavat yksityisraiteen purkamisesta omistuksensa mukaisesti, ellei muuta sovita.
- 9.4. Tätä sopimusta koskevat mahdolliset erimielisyydet ratkaistaan Helsingin käräjäoikeudessa, jos sopijapuolet eivät neuvotteluyrityksistä huolimatta pääse asiassa yhteisymmärrykseen.

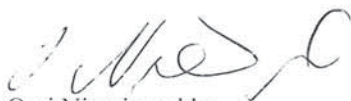
Hyväksymme sopimuksen ehdot ja sitoudumme niitä noudattamaan.

Ratahallintokeskus

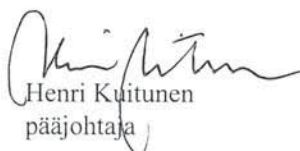
VR-Yhtymä Oy

Helsingissä, 27.4.2001,

Helsingissä, 27.4.2001,



Ossi Niemimuukko  
ylijohtaja



Henri Kuitunen  
pääjohtaja



Markku Nummelin  
apulaisjohtaja



Pertti Saarela  
hallintojohtaja

## ILMALA, VR-YHTYMÄ OY:N YKSITYISRAIDELIITTYMÄ

Liittyy Ratahallintokeskuksen ja VR-Yhtymä Oy:n väliseen sopimukseen 38/76/01 yksityisraideliittymistä ja niiden ylläpidosta.

### Erkanemiskohta valtion rataverkosta on

liikennepaikalla kunnossapitorajan ollessa	<i>Ilmala Ratahallintokeskuksen raideopastimilla T716, T715, T714, T712, T711, T710, T709, O709, O710 ja O714 sekä vaihteiden V791, V787 ja V784 takajatkoksilla, sähköratarakenteiden osalta kuitenkin Ratahallintokeskukselle kuuluvilla ryhmityseristimillä vaunuhallin ovilla (kytkentäryhmä 104 VR:llä). (Kartta- liite on viitteellinen; rajausta perustuu maasto- katselmukseen.)</i>
---	--

### Kunnossapitotason mukaisena

suurimpana sallittuna nopeutena akselipainon ollessa kiskotyypinä on sitä, että vaarallisia aineita	<i>35 km/h, 22,5 tonnia, 54EI, kuljetetaan.</i>
--	---

**ILMALA, VR-YHTYMÄ OY:N YKSITYISRAIDELIITTYMÄ**

Liittyy Ratahallintokeskuksen ja VR-Yhtymä Oy:n väliseen sopimukseen 38/76/01 yksityisraideliittymistä ja niiden ylläpidosta.

**Erkanemiskohta valtion rataverkosta on**

liikennepaikalla  
kunnossapitorajan ollessa

*Ilmala  
raiteella R773 Ratahallintokeskuksen raide-  
opastimilla T773 ja O753, sähköataraken-  
teiden osalta kuitenkin hallin ovilla. (Kartta-  
liite on viitteellinen; rajausta perustuu maasto-  
katselmukseen.)*

**Kunnossapitotason mukaisena**

suurimpana sallittuna nopeutena  
akselipainon ollessa  
kiskotyypinä on  
sitä, että vaarallisia aineita

*35 km/h,  
22,5 tonnia,  
54E1,  
ei kuljeteta.*

## ILMALA, VR-YHTYMÄ OY:N YKSITYISRAIDELIITTYMÄ

Liittyy Ratahallintokeskuksen ja VR-Yhtymä Oy:n väliseen sopimukseen 38/76/01 yksityisraideliittymistä ja niiden ylläpidosta.

### Erkanemiskohta valtion rataverkosta on

liikennepaikalla  
kunnossapitorajan ollessa

*Ilmala  
vaihteen V674 suoran raiteen rajamerkillä,  
vaihteen V663 etujatkoksella, vaihteen 657  
suoran raiteen rajamerkillä, vaihteen V408  
poikkeavan raiteen rajamerkillä, Ratahallin-  
tokeskukselle kuuluvilla raideopastimilla  
O754, O055, O054 sekä vaihteiden V626  
poikkeavan raiteen rajamerkillä, vaihteen  
V627 suoran raiteen rajamerkillä (V699  
kuuluu kuitenkin kokonaisuudessaan VR:n  
kunnossapitoon), V689 rajamerkeillä (siten,  
että vaihde on VR:n kunnossapidossa), vaih-  
teen V660 poikkeavan raiteen rajamerkillä,  
vaihteen V255 suoran raiteen rajamerkillä ja  
vaihteen V682 etujatkoksella, sähköratara-  
kenteiden osalta kuitenkin kytkentäryhmät 67,  
74, 76, 116, 114, 115, 117, 118, 140, 141 ja  
142 sekä hallin sisällä olevat ryhmät kuulu-  
vat VR:lle mutta RHK:n rajalla olevat ryh-  
mityseristimet RHK:lle. (Karttaliite on vii-  
teellinen: rajausta perustuu maastokatselmuk-  
seen.)*

### Kunnossapitotason mukaisena

suurimpana sallittuna nopeutena  
akselipainon ollessa  
kiskotyypinä on  
siten, että vaarallisia aineita

*35 km/h,  
22,5 tonnia,  
K43,  
kuljetetaan.*

**ILMALA, VR-YHTYMÄ OY:N YKSITYISRAIDELIITTYMÄ**

Liittyy Ratahallintokeskuksen ja VR-Yhtymä Oy:n väliseen sopimukseen 38/76/01 yksityisraideliittymistä ja niiden ylläpidosta.

**Erkanemiskohta valtion rataverkosta on**

liikennepaikalla  
kunnossapitorajan ollessa

*Ilmala  
vaihteiden V703 ja V224 etujatkoksilla, sähköratarakenteiden osalta kuitenkin VR:lle kuuluu kytkentäryhmä 131 mutta RHK:n rajalla sijaitsevat ryhmityseristimet RHK:lle.  
(Karttaliite on viitteellinen; rajausta perustuu maastokatselmukseen.)*

**Kunnossapitotason mukaisena**

suurimpana sallittuna nopeutena  
akselipainon ollessa  
kiskotyypinä on  
sitä, että vaarallisia aineita

*35 km/h,  
22,5 tonnia,  
54E1,  
ei kuljeteta.*

# Liite 4 Kansainvälinen vertailu

1		2		3		4
Country	Number of stations	Station definition or station perimeter	Owner	Operator (including security and cleaning)	Maintenance	Decision about the building of new stations or the extension or renovation of existing ones
Austria	1300	Buildings (structure)	ÖBB-Infrastruktur Bau AG		ÖBB- Immobilien GmbH	Project propositions can come from all stakeholders. Proposition for realisation : ÖBB-Infrastruktur Bau AG Final decision : Ministry of Transport
	-	Buildings (interior and technical) Platforms	ÖBB-Infrastruktur Bau AG	ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG – Management Verkehrsstationen	ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG	
Denmark	220	Intercity and regional stations	DSB	DSB Ejendomme (DSB Real Estate)		DSB for new stations or renovation of existing stations on the existing network.
	80	S-train stations (Copenhagen area network)	DSB	DSB Ejendomme (DSB Real Estate)		In case of creation of a new line, the transport ministry Trafikstyrelsen, will build tracks and stations. After completion, the tracks will go to the infrastructure manager Banedanmark and the stations to DSB.
Finland	194	Total				
	45	Major stations, all with ticket offices	Finnish Railways VR Group Ltd	Finnish Railways VR Group Ltd	Finnish Railways VR Group Ltd	Existing stations : Owner  New stations : Finnish Rail Administration in conjunction with City administration
	30	Other stations	Finnish Rail Administration			Project realisation : Operator with some or all of the following actors : Finnish Rail Administration, City administration, Finnish Railways VR Group Ltd, eventually other (private) partners.
	119	Other stations	Senate Properties (government owned company)			
	All stations	Platform areas and tracks, platform roofs, platform access, ramps etc	Finnish Rail Administration			



5		6	7		Other remarks
Who designs the stations ?	Who manages the construction of stations ?	Who gives the budget for station construction work ?	Use of public-private partnerships or participation of commercial investors for station construction financing	Examples for PPP and/or private investor participation	
ÖBB-Infrastruktur Bau AG, sometimes with outside architects or consultants	ÖBB-Infrastruktur Bau AG, sometimes with outside architects or consultants	Ministry of Transport	Not for the moment. In addition to national financing (Ministry), local and/or regional co-financing exists. No private financing in infrastructure.		Possible fusion of ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG (operator) and ÖBB-Infrastruktur Bau AG (owner) to a new Infrastruktur AG. Law is in examination in parliament.
If DSB builds on its own, it is DSB who designs and manages the construction. DSB Architects (now Public Arkitekter) would be the architect.			Rare	Integration of a privately financed shopping center into Copenhagen Central station, during the DSB-financed general station renovation in 1990	Private financing can be involved in redevelopment of empty railway land around stations
If it is a new line, there will be a public tender among architects and engineers.				New Carlsberg- City S-Train station.	It is not decided yet if Carlsberg Brewery will construct the Carlsberg City station by their own or give it over to infrastructure owner Banedanmark. Public Arkitekter is the architect.
Finnish Railways VR Group Ltd with private architect offices or City administration with private architect offices or Finnish Rail Administration with private architect offices or a combination of the above	Owner with outside consultants or Finnish Railways VR Group Ltd with inhouse and/or outside consultants	(Future) owner of the station, alone or in conjunction with : Finnish Rail Administration, Finnish Railways VR Group Ltd, City administration	Possible	City of Oulu station development (offices and shops)	In 2012, the Helsinki area commuter traffic will become an independent company, owned by the towns of Helsinki, Espoo, Vantaa and the Regional Traffic Office.  This company will also buy and own their own trains (So far all trains in Finland are owned by VR).  A general re-organisation of stations is now under way in Finland.

1		2		3		4	
Country	Number of stations	Station definition or station perimeter		Owner	Operator (including security and cleaning)	Maintenance	Decision about the building of new stations or the extension or renovation of existing ones
France	3000	Station building		French National Railways SNCF	SNCF Gares&Connexions (Station department)	SNCF Gares&Connexions (Station department)	Project initialisation : SNCF Gares&Connexions, in conjunction with regional and/or local authorities Project realisation : SNCF Gares&Connexions New stations on high speed lines : RFF
		Platforms, platform roofs, platform access		National Rail Infrastructure Owner RFF	SNCF Gares&Connexions for RFF (from 2010 on)	SNCF Gares&Connexions for RFF (from 2010 on)	Reorganisation under way
Germany	5400	Traffic stations (intermodal transfer complex)		DB Station&Service AG	DB Station&Service AG	DB Station&Service AG	Regional Transport authorities, DB Station&Service AG, city, other parties (federal government etc)
		Station building (station services and commercial area)					DB Station&Service AG, city, sometimes other parties involved (investors etc)
Great Britain	18	Largest British stations ("Managed stations")		Network Rail	Network Rail	Network Rail	Combination of Central Government, Local Government, Train Operating Companies, Redevelopment Agencies or Passenger Transport Executives.
	2500	All other British stations except below			Train Operating Companies (on lease by Network Rail)		
	4	Stations on HS 1 line : London-St Pancras, Stratford, Ebbsfleet, Ashford International			London and Continental Railways		
Netherlands	387	General	Station areas for commerce and station operations	NS	NS		
			Transfer areas	ProRail			
		Perimeter 1	Stationbuilding as conglomerate of functions	NS		NS	
		Perimeter 2	Stationbuilding as waiting area for NS concessions	ProRail		ProRail	
		Perimeter 3	Stationbuilding as waiting area for other concessions	ProRail		ProRail	

5		6	7		Other remarks
Who designs the stations ?	Who manages the construction of stations ?	Who gives the budget for station construction work ?	Use of public-private partnerships or participation of commercial investors for station construction financing	Examples for PPP and/or private investor participation	
SNCF Gares&Connexions with AREP	SNCF Gares&Connexions, with SNCF Infrastructure and AREP	SNCF, sometimes with state, regional and/or local authorities	Today : No PPP, but partnership with commercial operators for some station developments  Tomorrow : possible PPP projects under study for 2010	Private investor participation : Paris-St Lazare, Paris-Nord, Paris-Est, Lyon-Part Dieu	SNCF Gares&Connexions will be fully operational (including ownership) only in January 2010
RFF and/or SNCF Gares&Connexions with AREP, for RFF	RFF and/or SNCF Gares&Connexions, with SNCF Infrastructure and AREP, for RFF	RFF, sometimes with state, regional and/or local authorities			
Private architects, DB inhouse architects	DB Station&Service AG	Several partners, see "Decision making"	No	No	
			Yes	Freiburg, Leipzig, Aschaffenburg, Hildesheim, Münster	Comercial partnerships through cooperation models where DB S&S AG stays the owner and the right to operate goes to a private partner for 20 or 30 years. After this period, the project comes back to DB.  In contrary to early projects (Leipzig, Freiburg), today shop leasing and facility management is totally managed by DB S&S AG.
Network Rail manages the delivery of design and construction		Combination of sources including Central Government, Local Government, Passenger Transport Executives, Train Operators and Redevelopment Agencies	Yes	Network Rail Commercial Property Group has set up one partnership agreement with a developer for six station site projects around London. Similar program expected in Autumn 2009.	Partnership contracts in preparation for the development of large termini (e.g. Euston and Victoria) but due to market conditions at the moment this has slowed down.
Third parties under contract with NS and/or ProRail	Third parties under contract with NS and/or ProRail	Client NS, ProRail and/or third party, including local and/or national authorities	No	No	

1		2		3		4
Country	Number of stations	Station definition or station perimeter	Owner	Operator (including security and cleaning)	Maintenance	Decision about the building of new stations or the extension or renovation of existing ones
Spain	1706	Total	ADIF Administrador de Infraestructuras ferroviarias (Railway infrastructure manager)			
	95	Multi-operator stations in main cities		ADIF-Estaciones de Viajeros (Passenger Stations)		ADIF in principle, except where the Public Works Ministry (Ministerio de Fomento) takes the lead (e.g. Orense-Santiago or Coruña-Vigo).  ADIF-Grandes Proyectos de Alta Velocidad (Big HS Projects) is responsible for new station projects and buildings associated to new HS lines (except those built by the Ministry). ADIF-Estaciones cooperates, but does not make the final decision.
	489	Commuter stations		Renfe Cercanías (Commuter trains operator)		Some specific projects, usually refurbishments and enlargements of existing stations, are managed by ADIF-Estaciones de Viajeros (e.g. Barcelona Sants).
	434	Stations located in small towns, out of urban agglomerations and of suburban networks, with low or very low passenger service provided by regional trains		Circulación (Traffic Control)		Circulación (Traffic Control)
	137	Freight terminals		Terminales de Mercancías (Freight Terminals)		Terminales de Mercancías (Freight Terminals)
	551	No passenger service		Patrimonio (Real Estate)		Patrimonio (Real Estate)
	Switzerland	800		Commercial installations  Acces to the train : Platforms, platform roofs, acces ramps, etc)	SBB-Immobilien (Real Estate), responsible for maintenance and projects	SBB-Immobilien (Real Estate), functions as building administrator and landlord to internal tenants from Passenger / Cargo / Infrastructure
						Project initialisation as above. Realisation : SBB-Infrastruktur
						Mixed projects : Realisation managed mostly by SBB-Immobilien

5		6	7		Other remarks
Who designs the stations ?	Who manages the construction of stations ?	Who gives the budget for station construction work ?	Use of public-private partnerships or participation of commercial investors for station construction financing	Examples for PPP and/or private investor participation	
<p>Almost 100% of projects are designed by engineering firms, architectural studios or an association of both, under the strict control of each ADIF department responsible.</p> <p>Ineco-Tifsa (engineering firm whose capital is partly hold by ADIF) participates in most of the projects.</p>	Engineering firms and Ineco-Tifsa, under surveillance of ADIF	ADIF or the Public Works Ministry	<p>Several examples of PPP, built and operated by NECSA (60% Riofisa - a private real estate developer - and 40% ADIF), originally established by RENFE in the early 90's.</p> <p>Riofisa and Metrovacesa won a public tender in 2000 to develop other stations, constituting two new companies (both 60% / 40%) with Renfe.</p> <p>As a consequence of the current crisis, one of the two companies (NEFSA) has disappeared. ADIF has taken the lead on the remaining projects and will finance them on its own budget, leaving Riofisa, the former partner, as a consultant.</p>	Salamanca, Malaga	
Various actors, see "decision making"	Various actors, see "decision making"	Various actors, see "decision making"	Yes	Aarau, Basel, Zürich	<p>Reorganisation of certain responsibilities under way.</p> <p>Building heritage / historical monument issues treated for all SBB by a transversal structure (positioned within SBB-Infrastructure)</p>

# Liite 5 Henkilöliikenneasemat

## VR-yhtymä Oy:n asemarakennukset

Espoo Kauklahti  
Hamina Hillo  
Hanko  
Helsinki  
Helsinki Malmi  
Helsinki, Pasila  
Hyvinkää  
Hämeenlinna  
Iisalmi  
Joensuu  
Jokela  
Järvenpää  
Kajaani  
Karjaa  
Kauniainen  
Kemi  
Kemijärvi  
Kerava  
Kirkkonummi  
Kokkola  
Kolari  
Kotka  
Kouvola  
Kuhmo Vartius  
Kuopio

Lahti  
Lappeenranta  
Lappeenranta Vainikkala  
Mikkeli  
Oulainen  
Oulu  
Parkano  
Pieksämäki  
Pori  
Riihimäki  
Rovaniemi  
Seinäjoki  
Siilinjärvi  
Tampere  
Toijala  
Turku  
Turku Kupittaa  
Vantaa Tikkurila  
Värtsilä Niirala  
Ylivieska

## Liite 6 Kuormauspaikat

<b>Nimi</b>	<b>KokAla</b>
Haapajärvi kuormausalue	91 400
Hankasalmi kuormausalue	21 940
Humppila kuormausalue	10 500
Hämeenlinna kuormausalue	8 000
Iisalmi Paloiskylä Kivirannan kuormausalue	48 400
Soinlahti kuormausalue	48 400
Juankoski kuormausalue	57 800
Kaavi Luikonlahti kuormausalue	17 930
Kerava Ratajäspilä	79 210
Kitee kuormausalue	39 600
Kiuruvesi kuormausalue	41 800
Kolari Sieppijärvi kuormausalue 1	21 853
Kolari Sieppijärvi kuormausalue 2	471 107
Sysmäjärvi kuormausalue	11 460
Joutsijärvi kuormausalue	71 780
Joutsijärvi kuormausalue	n/a
Lapinlahti kuormausalue	30 550
Lapua Liuhtari maa-alue	24 170
Mikkeli kuormausalue	9 414
Nurmes Yhtporo kuormausalue	11 367
Oulainen kuormausalue	27 800
Oulainen kuormausalue	8 060
Parkano kuormausalue	n/a
Pyhäjärvi Komu kuormausalue	32 600
Rauma kuormausalue	20 290
Märkäjärvi kuormausalue	45 170
Märkäjärvi kuormausalue	n/a
Kellosekä kuormausalue	71 790
Kellosekä kuormausalue	n/a
Siilijärvi kuormausalue	18 510
Vuokatti kuormausalue	52 730
Ämmänsaari kuormausalue	52 100
Ämmänsaari kuormausalue	n/a
Suomussalmi Lippo kuormausalue	45 430
Suomussalmi Leino kuormausalue	28 810
Suonenjoki Yläkoski kuormausalue	40 080
Tornio Pudas kuormausalue	40 706
Vammala kuormausalue	27 222
Varkaus kuormausalue	27 440
Varkaus kuormausalue	n/a
Vihanti kuormausalue	17 430
Niirala kuormausalue	28 402

# Liite 7 Kunnossapidon tukikohdat

## RHK:n kunnossapidon tukikohdat **brm2**

Haapajärven tukikohta	266
Ilmalan sähkötalo	2 440
Jyväskylän huoltorakennus	845
Jyväskylän työkonehalli	262
Kouvolan hitsaushalli	796
Kouvolan huoltorakennus	1 614
Kuopion sähkötalo	611
Lappeenrannan huoltorakennus	954
Oulun vaihteenkorjaushalli	670
Pasilan pohjoinen veturitalli	2 500
Pieksämäen huoltorakennus	972
Ylivieskan huoltorakennus	1 034
Ylivieskan varasto	349

## VR:n varikot ja kunnossapidon tukikohdat **brm2**

Kouvola Varikon toimisto	226
Hamina Hillo veturitalli	400
Helsinki Ilmala it. varikkorak	24 222
Helsinki Ilmala kaukojunien pesulai	590
Helsinki Ilmala länt varikkorak	14 152
Helsinki Ilmala pyöräsorvaamo	572
Helsinki Ilmala uusi kaukojunahalli	29 855
Helsinki Ilmala varastohalli	1 076
Helsinki Ilmala veturien pesuhalli	n/a
Helsinki Vallila kokoonpanohalli	10 418
Helsinki Vallila kkp:N huolto ja sos	100
Helsinki Vallila konepajan tsto	2 594
Helsinki Vallila kulj.-ja siiv.os.	157
Helsinki Vallila maalausosasto	5 443
Helsinki Vallila porttivaadin rak.	n/a
Helsinki Vallila ruokalarakennus	2 577
Helsinki Vallila sähköjunahalli 1	1 955
Helsinki Vallila sähköjunahalli 2	4 235
Hyvinkää kattilapaja + vss-s	13 943
Hyvinkää koekäyttörakennus	520
Hyvinkää konepaja materiaalivarasto	2 170
Hyvinkää konepaja pyörävarasto	706
Hyvinkää porttivahtik	70
Hyvinkää puutyöos.mallivar	1 650
Hyvinkää saken halli 1	826
Hyvinkää saken halli 2	484
Hyvinkää saken halli 3	600
Hyvinkää saken halli 4	600
Hyvinkää saken halli 5	689
Hyvinkää saken halli 6	826
Hyvinkää takomo	3 110
Hyvinkää telihalli	578
Hyvinkää veturikorjaamo	27 085
Hyvinkää voimalaitos	2 520
Iisalmi varikkorakennus	3 322
Imatra veturitallirakennus	1 424
Joensuu huoltohalli	480
Joensuu uusi veturitalli	4 712
Kaipiainen erikoiskiskohalli	230
Kaipiainen hitsaamorakennus	562
Kaipiainen hitsaushallirakennus	494
Kaipiainen huoltorakennus	740



Kaipiainen jälkikäsitteilyhalli	431
Kaipiainen oikaisuhalli	200
Kaipiainen tutkimushalli	400
Kaipiainen työhuonerakennus	n/a
Kaipiainen vaihteenkokoamisrakennus	1 080
Kemi veturitalli	1 458
Kokkola vaunukorjaamo	639
Kokkola veturitalli	900
Kotka veturitallirakennus	1 260
Kouvola korjauspaja vesitorni	150
Kouvola lepohuonerakennus	467
Kouvola varikon huoltorakennus	1 752
Kouvola vaunukorjaamo	1 869
Kouvola veturitalli vanhatalli	2 076
Kouvola veturitallirakennus	3 174
Kouvola veturitallirakennus	2 710
Kuopio konepaja	8 479
Kuopio pintakäsittelyhalli; maalaamo	773
Kuopio veturitalli	1 972
Lahti autovarikko	697
Oulu huoltorakennus	1 365
Oulu tavaravaunujen pesu	478
Oulu vaunukorjaamo	1 668
Oulu veturitallirakennus	4 745
Oulu veturitallirakennus	1 976
Pieksämäki aluskehysosastorak	1 090
Pieksämäki esikäsitteilyhalli	1 736
Pieksämäki hiekkapuhallushalli	335
Pieksämäki kaasukeskusrak	93
Pieksämäki konepaja + tsto	17 308
Pieksämäki lasti ja. Purkuk.	809
Pieksämäki lämpökeskus	618
Pieksämäki maalaamo knp	568
Pieksämäki pintakäsittelyhalli	1 197
Pieksämäki romutuskatos	607
Pieksämäki suojahalli/konep	1 011
Pieksämäki säiliövaunujen pesu	31
Pieksämäki tarkastus-ja korjaa	1 240
Pieksämäki vaihdehalli	2 828
Pieksämäki vaihto-osakorjaamo	2 133
Pieksämäki varasto ja tstorak	4 830
Pieksämäki vetokalustohalli	3 735,5
Pori veturitalli	2 770
Riihimäki veturim huoltorak	741
Riihimäki veturitalli	5 049
Seinäjoki veturitalli+huoltor	6 337
Seinäjoki öljykellari	108
Tampere perkiö veturihalli	5 267
Tampere viinikka vaunukorjaamo	1 548
Turku dm-hallirakennus	712
Turku esikäsitteilyhallirakennus	2 430
Turku henkilövaunujen huoltohalli	7 480
Turku junanpesuhallirakennus	318
Turku korjaamorakennus	620
Turku pääporttikoppirakennus	10
Turku veturitallirakennus	3 935
Vaasa huoltorakennus (varasto)	n/a
Vaasa konepaja+konttori	2 612
Vaasa muuntajarakennus	56
Vaasa pajarakennus	n/a
Vaasa porttirakennus	n/a
Vaasa veturitalli	1 674

# Liite 8 VR:n myyntilistalla olevat kiinteistöt 15.11.2009

<b>Nimi</b>	<b>Vuokra-ala</b>	<b>Vuokrattu</b>
Helsinki Malmi asemakiinteistö	426	426
Hyvinkää Laitilanjärvi		
Hyvinkää Sahanmäki	0	0
Hyvinkää Sahanmäki	0	0
Järvenpää liityntäpysäköinti	0	0
Kauniainen asemakiinteistö	244	244
Kemijärvi Joutsijärvi kuormausalue	0	0
Kemijärvi Joutsijärvi kuormausalue	0	0
Kolari Sieppijärvi asemanseutu	0	0
Kotka Vanha asema	764	726
Naantali terminaalikiinteistö	0	0
Niirala rautatieasema/kuormausalue	643	588
Nuppulinnan puutarhakiinteistö		
Oulainen asemakiinteistö	511	196
Parkano asemakiinteistö	176	152
Pello asemakiinteistö	0	0
Pori Sampola	0	0
Salla Kellosekä kuormausalue	0	0
Salla Kellosekä kuormausalue	0	0
Salla Märkäjärvi kuormausalue	0	0
Salla Märkäjärvi kuormausalue	0	0
Siilinjärvi siiliasema	490	490
Toijala asemakiinteistö	1 533	1 364
Varkaus keskusliikenneasema	390	390



Valtioneuvoston kanslia  
Omistajaohjausosasto  
PL 23, 00023 Valtioneuvosto  
Fabianinkatu 31 D, Helsinki  
Puhelin (09) 16001  
[www.vnk.fi](http://www.vnk.fi)

ISBN 978-952-5807-77-6 (nid.)  
ISBN 978-952-5807-78-3 (PDF)



9 789525 807776



441 697  
Painotuote