

Miten kasvua Suomeen raideliikenteen avulla?

1. TAVOITTEEKSI SHIFT TO RAIL NIIN KUIN MUISSAKIN MAISSA – SUOMESSA METSÄ-, KAIVOS- JA METALLITEOLLISUUDEN KULJETUKSIA VOIDAAN SIIRTÄÄ RAUTATEILLE JA SAMALLA SÄÄSTÄÄ TEITÄ JA ESTÄÄ ILMASTOMUUTOSTA
2. RAIDELIIKENTEEN KASVU ONNISTUU VAIN MONITOIMIJAMALLILLA – VALTION YLLÄPITÄMÄ RAKENTEELLINEN MONOPOLI ON PURETTAVA JA LUOTAVA TASAVEROINEN TOIMINTAKENTTÄ KAIKILLE TOIMIJOILLE
3. UUDISTUKSET ON TEHTÄVÄ NOPEASTI JA NE TARVITSEVAT POLIITTISEN SELKÄNOJAN

Suomessa paljon kehitettävää

- Suomessa liikennemuoto-osuus 6,2 %. Vrt. Ruotsi 12,2 %, Sveitsi 20 %
- Monissa maissa kaupallisten toimijoiden rooli merkittävä: Ruotsi 50 % matkustajaliikenteessä, Ranska 60 %, Espanja 57 %. Suomessa 3 % (Ramboll: Study on passenger rail markets)
- Tutkimus toteaa **Open access ei toimi Suomessa**
 - **Kalustokysymys** niin keskeinen, ettei markkinoille tule toimijoita (eri raideleveys, ei jälkimarkkinaa)
 - Henkilöliikennemarkkinoille **ei ole näkyä investoinnin kannattavuudesta** (puuttuu poliittinen linjaus)
 - Tavaraliikennemarkkinassa **monopolihinnoittelu estää yksittäistapauksissa markkinoille tulon** (yksityinen sektori ei investoi)
- Visio:
 - Henkilöliikenne hyvällä palvelutarjonnalla yhdistettynä muihin liikennemuotoihin tarjoaisi **toimivan liikkumisverkoston**
 - Kuljetuksissa **kustannuskilpailukyvy**n säilyttäminen. ”Sisämaan teollisuudelle” tuotettaisiin kuljetuspalveluja kumipyöräkuljetusten vaihtoehtona. Suomeen tarvitaan aito markkinakilpailu - useampi toimija, vrt. Ruotsissa 5 isoa, noin 30 keskeistä toimijaa.

Henkilöliikenne kilpailutettava osissa - Kalustoyhtiö mahdollistamaan kilpailutus ja operointi

- Tarvitaan **poliittinen ”selkänoja”** LVM:n Henkilöliikenteen palvelut 2030-luvulla esitykselle ja nopea toimeenpanon käynnistys (vaatii projektihankkeen ja osa-alueiden työstön)
 - Edellinen hallitus katkaisi kilpailutusten valmistelun. EU ei salli enää poikkeuksia kilpailutukseen.
- **Kalustoyhtiö keskeinen instrumentti** toteutuksessa: mahdollistaa operoivien yhtiöiden kilpailuttamisen osakokonaisuuksissa. RAINE esittää valtion omistaman kaluston siirtämistä kokonaan valtio-omisteisen kalustoyhtiön hallintaan. Henkilöliikenteessä yhtiö tekee uusinvestointeja, tavaraliikenteessä roolina vanhan kaluston vuokraus ja ylläpito elinkaaren loppuun.
- Henkilöjunaliikenteen kasvun tueksi kannattaa huomioida **työmatkaliikenteen** kysymyksiä (pyörä/juna, isot työnantajat, etätyöntekijät, matkailu). **Alueelliset toimijat** hyvä ottaa mukaan palvelutavoitteiden ja tavoiteltavan liikenneverkon ja lippumallin määrittelyyn
- **Kilpailuvirasto analysoinut** millä yhteysväleillä toimisi markkinaehtoisesti (myös open access mahdollinen), millä yhden toimijan malli ja millä tuettava liikennettä
- Myös muut palvelut **kilpailutettava: varikot, ylläpito/huolto, tukipalvelut**
- Valtio saa tulonsa myös kalustoyhtiön kautta, ei ainoastaan ”operoivan” VR:n tuloksena

Tavaraliikenne vaatii myös kalustoyhtiön

- Nykytilanteessa valtion yhtiöllä horisontaalinen ”valta-asema”: raide- ja kumipyöräliikenne, kokonaisketjun hinnoitteluvapaus, pääomakuoletettu kalusto. Arvioina: hinnoittelussa noin 15-20 % monopolilisiä, tehottomuutta kaluston käytössä. Palvelun tarjonta puuttuu pienemmiltä kuljetuksilta. Viikonloppuina palvelut heikompia.
- **Valtion kalustoyhtiö** edesauttaisi markkinoille pääsyä ja vaihtoehtojen luomista. Vuokraushinnoittelu oltava tasavertainen toimijoille, esim. huutokauppamenettely pidennetyillä hinnan määräytymisjaksoilla.
- **GOST-vaunujen käyttömahdollisuus** on jatkettava 2026 jälkeenkin pysyvänä mallina. Kotimaan toimijat ovat valmiita luomaan rungoille ylläpidon/huollon. **ILMAINEN TEHOSTAMISKEINO!**
- Kansallisten kuljetusten kasvanut tarve kriisissä!

Lopuksi

Osana Digirata-hanketta operoiville rautatieyhtiölle luodaan **tuki- tai vuokrausmalli uusien kulunvalvontalaitteiden käyttöönottoon** ja samassa yhteydessä varmistetaan kulunvalvonnan toiminta myös radioverkoista riippumatta.

Valtion omistajaohjaus uudistetaan rautatietoimintojen osalta tavoitteena, että valtion toimeenpanema raidealan toiminta palvelee markkina-neutraalisti kaikkia raidealan toimijoita.



Hyvä tästä
tulee, kun
aletaan vain heti
tekemään!

