

Päiväys/ 17.11.2025
Datum

Dnro/Dnr TRAFICOM/555291/03.06.03/2025

Viite/
Referens

Rautateiden tavaraliikennepalvelun käyttäjien edustajien kuuleminen 2025: Rautatiemarkkinoiden nykytila ja kehittäminen

Lausunnon antajat

Rautatiealan sääntelyelin pyysi lausuntoja syksyllä 2025 tavaraliikennepalveluiden toimivuudesta Lausuntopalvelu.fi:n kautta. Lausuntoja antoivat Keskuskauppakamari, Metsäteollisuus ry, Palvelualojen työnantajat Palta ry sekä Huoltovarmuuskeskus.

Seuraavassa käydään läpi lausunnoissa esitettyjä kommentteja aihepiireittäin.

Lausunnot

Palveluiden toimivuus

Rautateiden tavaraliikennepalvelut nähdään edelleen vahvasti keskittyneiksi suuriin volyymeihin ja erityisesti teollisuuden massatavara- ja bulkkikuljetuksiin. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että palvelut on suunniteltu lähinnä suurille teollisuuslaitoksille, jotka pystyvät lastaamaan kokonaisia junia suoraan tehdasalueelta satamiin tai jatkojalostukseen. Kappaletavaraliikenteen tai yhdistettyjen kuljetusten puuttuminen rajoittaa huomattavasti raideliikenteen houkuttelevuutta pienemmille yrityksille ja kuljetustarpeille.

Rataverkon kapasiteettiongelmat nousivat toistuvasti esiin saaduissa lausunnoissa. Yksiraiteiset osuudet aiheuttavat pullonkauloja, joissa tavara- ja henkilöjunaliikenne kilpailevat samoista aikatauluista. Tämä heikentää liikenteen joustavuutta ja luotettavuutta. Rataverkon korjausvelka on kasvanut merkittäväksi, ja joitakin rataosuuksia on jouduttu sulkemaan kokonaan huonon kunnon vuoksi. Paino- ja nopeusrajoitukset lisäävät kuljetuskustannuksia ja heikentävät Suomen rautateiden kilpailukykyä ja tehokkuutta. Satamayhteydet toimivat monin paikoin hyvin, mutta niidenkin toimivuus kärsii rataverkon pullonkauloista.

Palveluiden saatavuus ja asiakaslähtöisyys

Kaluston saatavuus ja investointien riskit nousivat lausunnonantajien mukaan keskeisiksi haasteiksi. Suomen poikkeava raideleveys tarkoittaa, että kalustoa voidaan käyttää vain kotimarkkinoilla, eikä sille ole toimivia jälkimarkkinoita. Tämä

kasvattaa investointien riskiä, koska kaluston jälleenmyyntiarvo jää vähäiseksi.

Joidenkin lausuntojen mukaan pienemmät kuljetukset ohjautuvat helposti maantieliikenteeseen, sillä raideliikenteen palvelutarjonta on suunnattu pääosin suurille asiakkaille ja volyymeille. Koska liikenne pitää sovittaa ratakapasiteettiin, muuhun liikenteeseen ja saatavilla olevaan kalustoon, liikenne on pitkäjänteisempää ja lyhyen aikavälin kuljetusjärjestelyt ovat poikkeuksellisia. Useat lausunnot korostivat tarvetta osajunakuljetusten yhdistämiseen kokojuniksi sekä pidempiaikaisiin sopimuksiin, jotka voisivat luoda investointivarmuutta ja madaltaa kynnystä hyödyntää raideliikennettä myös pienemmissä kuljetuksissa.

Palveluiden hinnoittelu

Hinnoittelun kilpailukyky nähtiin lausunnoissa vaikeasti arvioitavana, koska markkinoilla on edelleen rajallinen määrä toimijoita. Kilpailun lisääntyminen voisi tuoda uusia palveluja ja alentaa rahtihintoja, mutta tällä hetkellä vertailua voidaan tehdä lähinnä vaihtoehtoihin kuljetusmuotoihin kuten maantieliikenteeseen. Tämä vertailu ei kuitenkaan ole täysin luotettava erilaisten kustannusrakenteiden ja verotuksellisten erojen vuoksi.

Ratamaksujen voimakas nousu viime vuosina oli joissain lausunnoissa noussut keskeiseksi huolenaiheeksi. Korotukset, joiden suuruus on ollut lähes 50 prosenttia kolmen vuoden aikana, heikentävät selvästi raideliikenteen asemaa suhteessa maantiekuljetuksiin.

Terminaalipalvelut

Lausunnoissa terminaalipalveluiden kehittäminen nähtiin tärkeänä erityisesti intermodaalikuljetusten ja raakapuun lastauksen kannalta. Raakapuun lastauspaikkojen kehittämiskohteena nostettiin esiin kattava lastausverkosto ja riittävä raidepituus, jolla juna voidaan lastata kokonaisuutena ilman vaihtotyötä. Myös riittävä varastointimahdollisuus sekä lastauspaikkojen turvallinen ylläpito ovat tärkeitä kehittämiskohteita. Nykyisin monissa terminaaleissa raiteet ovat liian lyhyitä ja varastointikapasiteetti puutteellinen, mikä luo tehottomuutta koko kuljetusketjuun.

Tulevaisuuden näkymät

Lausunnoissa nähtiin merkittävää kasvupotentiaalia rautatieliikenteelle, erityisesti ilmastotavoitteiden näkökulmasta. Metsäteollisuuden selvitysten mukaan raakapuun kuljetukset raiteilla voisivat kasvaa merkittävästi, mikä vähentäisi kuljetusten päästöjä ja vahvistaisi Suomen logistiikan kestävyyttä. Myös muun raskaan teollisuuden, kuten metallin, kaivosten ja kemianteollisuuden kuljetukset sopisivat hyvin raiteille.

Lausunnoissa todettiin, että kasvun edellytyksenä on kuitenkin rataverkon kunnon parantaminen, kapasiteetin lisääminen sekä kaluston ja terminaalien kehittäminen. Erityisenä huolena mainittiin niin sanottujen itävaunujen poistuminen käytöstä vuoden 2028 jälkeen. Korvaava kalusto ei nykyiselläkään liikennemäärällä riitä, mikä tekee uudet investoinnit välttämättömiksi.

Digirata-hankkeen eteneminen tuo mukanaan suuria kalustoinvestointeja rautatieyrityksille. Lausuntojen mukaan valtion tulee luoda kulunvalvontalaitteiden hankintaan tukimalli mahdollisimman pian toimialan tulevaisuuden näkymän turvaamiseksi. Perusteluna on esitetty, että mikäli investointeja ei kompensoida

osittain valtion tuella, kustannukset siirtyvät rahdin hintoihin ja heikentävät junaliikenteen kilpailukykyä.

Lisäksi lausunnoissa tuotiin esiin tarve uudistaa veturinkuljettajien koulutusta ja siirtää se opetus- ja kulttuuriministeriölle, jolloin koulutus toteutettaisiin ministeriön ohjauksella ja rahoituksella ammatillisena koulutuksena. Siten koko ala hyötyisi tasapuolisista koulutusmahdollisuuksista ja tutkintopohjaisesta järjestelmästä.

Muut näkökulmat

Huoltovarmuuden näkökulmasta korostettiin tarvetta varmistaa, että rautatieliikenteen palvelut toimivat myös häiriö- ja poikkeusoloissa. Digitalisaatio lisää riippuvuutta teknisistä järjestelmistä, joten jatkuvuuden varmistaminen nähtiin välttämättömäksi kaikissa olosuhteissa.

Lisäksi lausunnoissa esitettiin, että infrastruktuuriin liittyvät palvelut – kuten varikot, tankkaus, hiekotus, jarrujenkoettelu ja vaa'at – tulisi siirtää riippumattoman tahon hallintaan. Tämä parantaisi markkinoiden tasapuolisuutta ja vahvistaisi toimijoiden yhdenvertaisia mahdollisuuksia käyttää kriittisiä palveluja.