

24.2.2025

## **2030-luvun junaliikenne vaatii vahvoja päätöksiä kevään aikana**

**Hallituksen tulee kevään aikana päättää ostoliikenteen rahoituksesta, jotta alueellinen liikenne voi kehittyä 2030-luvulla. Kalustoyhtiön pääomittamiseen on varattava erillinen määräraha. Traficomien esittämää junaliikenteen tarjonnan karsimista ei pidä tehdä.**

### **Taustaa**

Hallitus valmistele parhaillaan rautatieliikenteen niin sanotun ostoliikenteen kilpailuttamista. Suomessa tavaraliikenne on ollut kilpailulle avointa vuodesta 2007 lähtien. Kaukoliikenne avautui kilpailulle (open access) vuonna 2021, kun VR:n yksinoikeussopimus päättyi. Helsingin seudun eli HSL-alueen lähiliikenteen kilpailusopimus on voimassa VR:n kanssa vuoteen 2031 asti.

Hallitus valmistele LVM:n johdolla parhaillaan alueellisen junaliikenteen kilpailuttamista. Se koskee alueellista liikennettä eli nykyistä HSL-liikennettä sekä nykyistä ostoliikennettä sekä mahdollisesti uusille kaupunkiseuduille laajennettavasta alueellista junaliikenteestä. Kilpailuttaminen tapahtuu vuosien 2026–2027 aikana ja liikennöinti alkaa vuonna 2031.

Kilpailuttamisprosessit ovat pitkiä, joten hallituksen on kevään aikana päätettävä, kuinka laajan ostoliikennepaketin se kokoa kilpailutusta varten. Hallituksen on linjattava, kuinka suuren euromäärän kilpailusta on kyse: mille yhteysväleille se aikoo ostaa liikennettä ja kuinka tiheillä vuoroväleillä sekä määriteltävä toivottu palvelutaso.

Tänä vuonna tehdään siis merkittäviä päätöksiä 2030-luvun rautatieliikenteestä.

### **Junaliikenteen kilpailun lisääminen edellyttää riittävää rahoitusta ostoihin ja pääomittamiseen**

Nykyinen ostoliikennesopimus on 35 miljoonan euron arvoinen. Traficomien tuoreen selvityksen mukaan nykylaajuinen palvelutaso edellyttää 220–280 miljoonan euron rahoitusta vuonna 2031.

Hallitus perustaa ostoliikenteen kalustoyhtiön houkutellessaan Suomen rautatiemarkkinoille ulkomaisia toimijoita. Vaikka yhtiöön siirretäänkin nykyistä kalustoa, tulee yhtiön tehdä myös mittavia kalustoinvestointeja. Etelä-Suomen taajamajunakalusto (1 kpl=12miljoonaa euroa) ja kiskobussit (1 kpl=2–3 miljoonaa euroa) on uusittava. Yhtiö tarvitsee vahvan taseen.

Hallitus ei ole varannut julkisen talouden suunnitelmaan eli niin sanottuun määräraha-kehäyksiin yhtiön pääomittamiseen lainkaan rahaa. Riittävä kalustoyhtiön pääomitus on välttämätöntä.

### **Riittämätön määräraha palveluiden ostoon tai liian matala kalustoyhtiön pääomittaminen johtavat junaliikenteen sopeuttamistoimiin:**

- vuorojen vähentämiseen yhteysväleillä
- liikenteen lopettamiseen kokonaan joillakin reiteillä
- palvelutason alentamiseen esim. siirtämällä liikenne junista busseihin.
- lippuhintojen nostamiseen
- rahoitusvastuun siirtämiseen kunnille

## **Rautatiekilpailua ei pidä tehdä henkilöstön selkänahasta**

Suomessa on uhka, että rautatiekilpailun liikkumavara kaventuu vain henkilöstökustannuksiin etenkin, kun kalustokin taataan yhteiskunnan toimesta. Kalusto ja matkustusmukavuus olisivat olleet tärkeitä erottuvuustekijöitä.

Nyt riskinä on, että rautatieoperaattorit hakevat kilpailuetua ja kustannustehokkuutta henkilöstön selkänahasta. HSL:n kilpailun kokemuksia tulee välttää. Siinä operaattori otti sopimuksen liian halvalla hinnalla ja nyt tiukentuvaa taloutta vyörytetään henkilöstön kärsittäväksi.

RAU suhtautuu kilpailun avaamiseen lähtökohtaisesti avoimesti, mutta mikäli kilpailuetua lähdetään hakemaan työehdoista, rautatietäisten peukku kääntyy alas.

Kilpailutuksissa tulee noudattaa liikkeenluovutusperiaatetta eli työntekijät siirtyvät kilpailun voittaneen operaattorin palvelukseen vanhoina työntekijöinä.

### **RAU:n viestit päättäjille:**

- *Hallituksen on varattava vähintään 300 miljoonaa euroa junaliikenteen ostoihin ja sekä tehtävä riittävä pääomitus kalustoyhtiöön.*
- *Ostoliikennettä ei pidä vähentää Traficomien esityksen mukaisesti Riihimäki-Lahti, Kotka-Kouvola ja Lahti-Kouvola-yhteysväleillä.*
- *Kiskobussiliikenteen siirtäminen bussiliikenteen hoidettavaksi olisi palvelutason mittavaa laskemista.*
- *Kalustoyhtiön pääomitusta ei pidä tehdä VR:n taseesta tai tuloksesta tulouttamalla, koska se lisäisi paineita henkilöstöön suuntaan. Jo nyt HSL:n sopimuksen alhainen hinta on johtanut jatkuviin VR:n ja henkilöstön välisiin kärhämiin.*
- *Ostoliikenteen rahoitus tulee säilyttää pääosin valtion vastuulla eikä säilyttää sitä uutena tehtävänä kunnille.*
- *Kilpailutuksissa tulee noudattaa liikkeenluovutusperiaatetta eli työntekijät siirtyvät kilpailun voittaneen operaattorin palvelukseen vanhoina työntekijöinä.*