



KUVA: TENGBOM ERIKSSON ARCHITECTS

KOUVOLA RRT SÄÄNTELYN PURKAMINEN JA HALLINNOLLISET RAJOITTEET

PROJEKTIN TULOSTEN YHTEENVETO 27.9.2017
MIRJA MUTIKAINEN, RAMBOLL FINLAND



Euroopan unionin osittain rahoittama
Verkkojen Eurooppa -väline

Kouvola.innovation



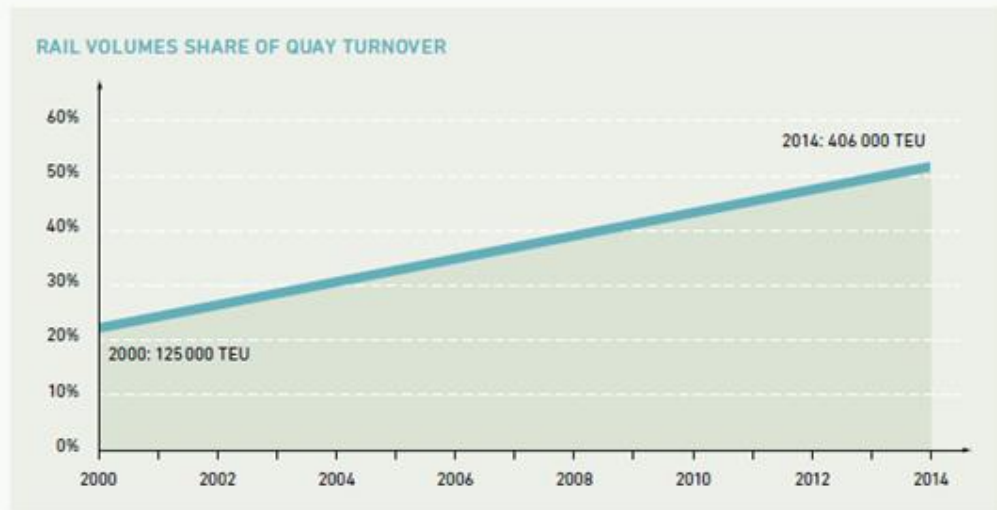
TYÖSSÄ TARKASTELTIIN KOUVOLA RRT:N JA KONTTIJUNALIIKENTEN TOIMINTAYMPÄRISTÖÄ

1. Työn lähtökohdat ja tavoitteet
2. Kansainväliset esimerkit intermodaaliliikenteen kehittymiseen vaikuttavista tekijöistä
3. RRT:n ja konttijunaliikenteen lainsäädäntöympäristö ja niihin vaikuttavat valtiosopimukset
4. Hallinnolliset prosessit ja operatiivisen toiminnan määräykset
5. Raideliikenteen (tavaraliikenteen) organisointi muuttuvassa kilpailuympäristössä
6. Rautatieoperoinnin käynnistäminen tavaraliikenteessä
7. Yhteenvedo muuttuvan toimintaympäristön vaikutuksista Kouvola RRT:hen
8. Johtopäätökset ja jatkotoimenpiteet

RUOTSISSA MALLIESIMERKKINÄ GÖTEBORGIN SATAMA: RAILPORT SCANDINAVIA-KONSEPTI, KONTTIJUNAYHTEYDET NOIN 25 TERMINAALIIN

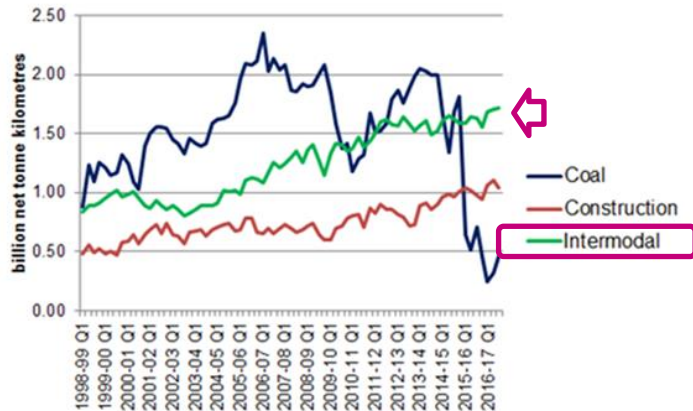


*Note: Total Volume Port of Gothenburg 840 000 TEU 2014.

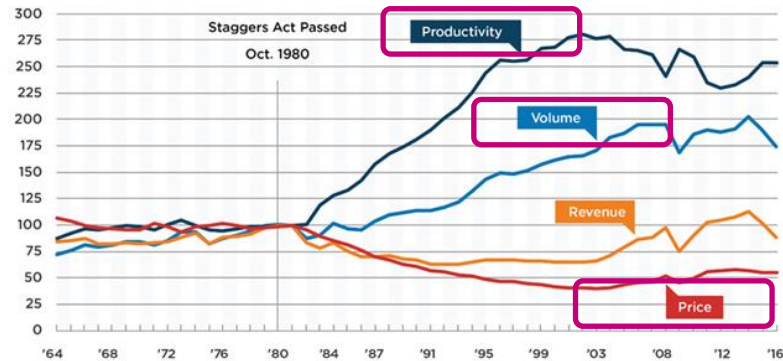


- Konseptin toimijoita ovat Göteborgin kaupunki, operaattorit ja Ruotsin liikennehallinto (Swedish Transport Administration, STA).
- Konseptin rahoitus tulee Göteborgin kaupungilta ja STA:lta sekä konseptia hyödyntäviltä kaupallisilta toimijoilta.
- Konseptin kehittämistä ja toimintaa koordinoi Göteborgin satama (The Port of Gothenburg). Taustalla on sataman ruuhkautuminen.

TAVARA- JA INTERMODAALILIIKENTEN VOLYYMIT OVAT KASVANEET UK:SSA JA USA:SSA KILPAILUN VAPAUDUTTUA

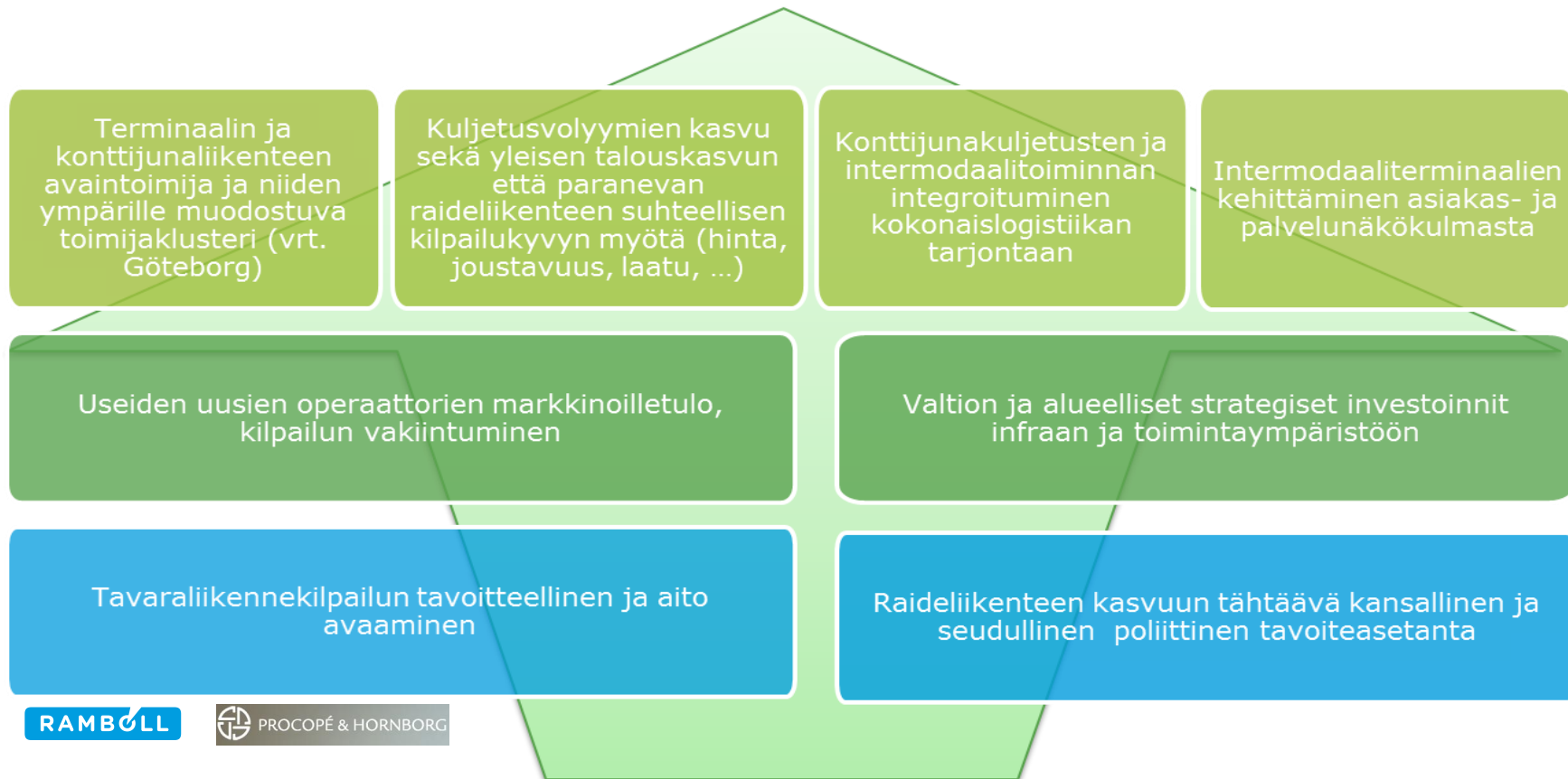


- Brittiläisen rahtijunaliikenteen markkina on yksityisen sektorin avoin kilpailuympäristö, jonka taustalla on rataverkon omistuksen ja operoinnin erottaminen. Rahtijunaliikenteen volyymit ovat nousseet 1990-luvun puolivälistä lähtien 2,5 prosenttia vuosittain (tonnikilometreinä). Vuodesta 2004 lähtien intermodaalinen rahtijunaliikenne on kasvanut 61 %. Valtio tukee rahtijunasektoria useilla rahoitusohjelmilla.



- USA:ssa vuonna 1980 voimaan tullut Staggers Rail Act laajensi liikkumavaraa rautatiesektorilla koskien mm. palvelun hinnoittelua, sopimuksia, tehostamista (esim. henkilöstön määrän optimointi ja kannattamattomien rataosuuksien lakkauttamisen), rautatieyhtiöiden fuusioitumista ja multimodaalisen toiminnan omistusta. Muutoksen seurauksena tuottavuus ja volyymit nousivat, hinnat laskivat ja alan keskittyi muutamaan keskenään kilpailevaan yritykseen: rautatieyritysten määrä vähentyi 106 (1960) → 11 (2013).

KONTTIJUNALIIKENTEN JA INTERMODAALITERMINAALIEN MENESTYSTEKIJÄT MUIDEN MAIDEN KOKEMUSTEN POHJALTA



YHTEENVETO KONTTIJUNALIIKENTEN JA KOUVOLA RRT:N KESKEISESTÄ SÄÄDÖSYMPÄRISTÖSTÄ

Kaluston (tavaravaunut ja veturit) käyttö Suomen raideliikenteessä

- Yhteentoimivuusdirektiivi (YTE), ei Suomen ja Venäjän välisessä suorassa liikenteessä
- Käyttöönottolupa (rekisteröinti Trafín kalustorekisteriin)
- Pätevä kunnossapitoyksikkö

Henkilöstö

- Veturinkuljettajan kelpoisuusvaatimukset (lupakirja)
- Muun henkilöstön kelpoisuusvaatimukset (erityisesti liikenneturvallisuustehtävät)

Ratainfra (rataverkonhaltija RRT)

- Verkkoselostus
- Vaatimukset yhteiskäyttöisyydestä, open accessista ja syrjimättömyydestä (palvelupaikkakäsite)

Operatiivinen toiminta ja liiketoiminta

- **Operaattori:** Turvallisuuastodistus, -organisaatio ja -johtamisjärjestelmä, omavalvontamenettely, toimilupa, rataverkon käyttöluva (käyttösopimus, ratamaksu), kirjanpitoa ja vastuuvakuutusta koskevat säädökset, VAK-säädökset, vienti- ja tuontikuljetusten luvat, merkittävien muutosten riskienhallinta (YTM)
- **Kouvola RRT:** Turvallisuuastolupa, -organisaatio ja -johtamisjärjestelmä, omavalvontamenettely, VAK-säädökset, merkittävien muutosten riskienhallinta (YTM), pelastussuunnitelma, riippumaton kapasiteetin jako ja hinnoittelu

SÄÄNTELYÄ OLLAAN PURKAMASSA - VAIKUTUKSIA KOUVOLA RRT:LLE JA TAVARALIIKENNEOPERAATTOREILLE

- Turvallisuusluvan ja markkinoillesaattamisluvan (aiemmin: kaluston käyttöönottolupa) hakeminen helpottuu ja yhdenmukaistuu, mikä helpottaa potentiaalisesti uusien rautatieyritysten markkinoilletuloa
- Kelpoisuussäätelyn purkaminen ja yhdenmukaistaminen korostaa toiminnanharjoittajien omaa vastuuta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmää, vähentäen hallinnollista taakkaa viranomaisuuntaan.
- Pienimuotoisen kuljettajatoiminnan rajaaminen pois liikennepalvelulain soveltamisalasta keventää yksityisraiteiden kuljettajakelpoisuus- ja toimintavaatimuksia. On mahdollista, että IV-rautatiepaketin muutokset keventävät myös yksityisraiteen haltijoiden hallinnollista taakkaa.
- Kaiken kaikkiaan Trafilta haettavien rautateiden kelpoisuuslupien määrä pienenee
- Toisaalta rataverkon haltijan ja rautatieliikenteen harjoittajan tulee jatkossa esittää omassa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään liikenteenohjaajia ja ratatyöstä vastaavia koskevat kelpoisuusvaatimukset, mikä edellyttää laaja-alaista osaamista em. toimijoilta
- Kelpoisuussäätelyn purkaminen (ja mahdollinen oikeus valita operointikieli etenkin yksityisraiteilla) antaa mahdollisuuden säätää kelpoisuudesta käytännönläheisemmin turvallisuusjohtamisjärjestelmässä, mikä saattaa helpottaa henkilöstön saamista ja siten markkinoillepääsyä.
- Kulunvalvonnan ERTMS-järjestelmien suunnitelmien tarkastuttaminen ERA:ssa lisää ratalaitteiden hankkijan hallinnollisen työn määrää. ERTMS tulee korvaamaan aikaisintaan 2020-luvulla nykyisen JKV-järjestelmän. Vaikuttaa myös rataverkolla liikkuviin vetureihin, joissa oltava ERTMS-valmius.

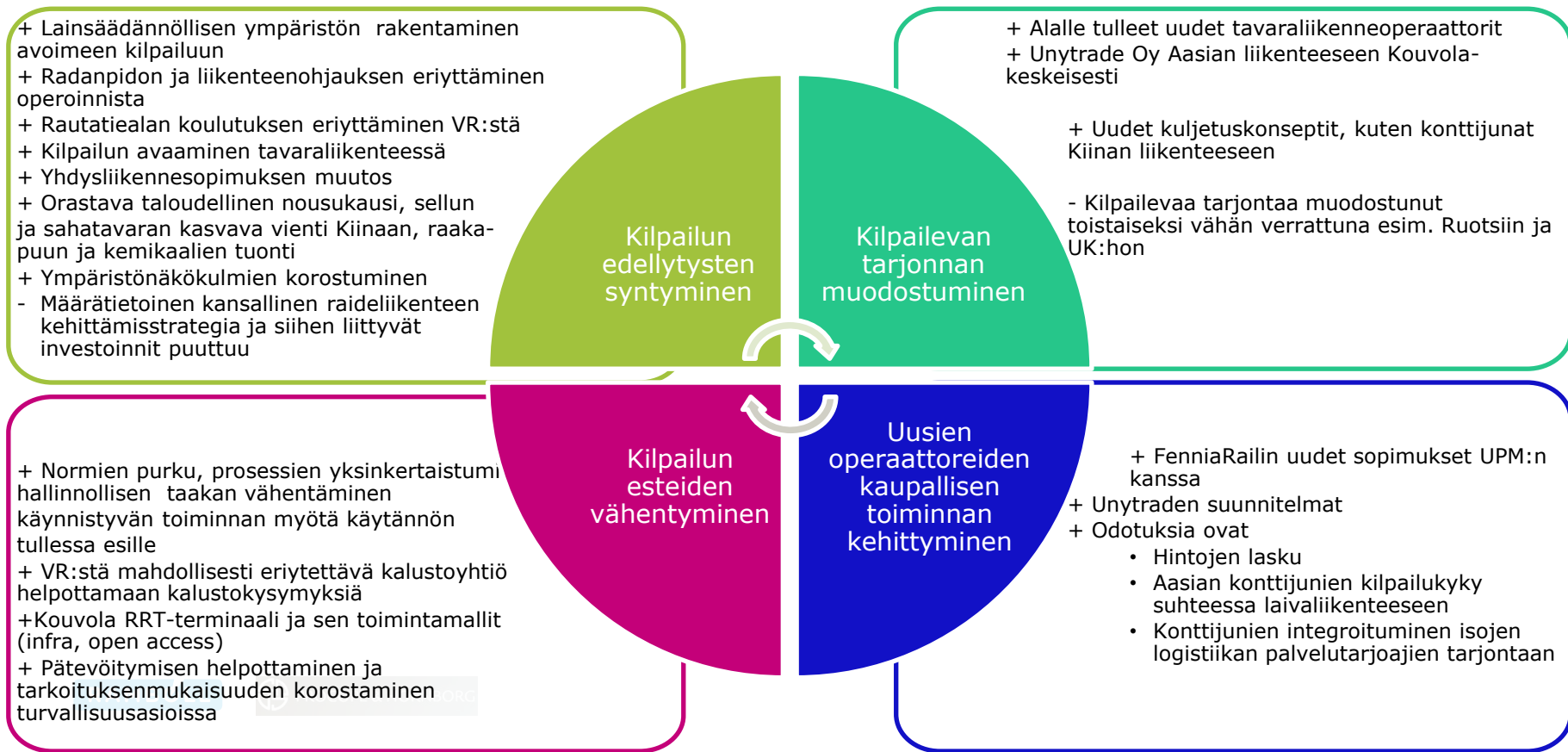
YHTEENVETO KONTTIJUNALIIKENTEN JA RRT-TERMINAALIN OPERATIIVISEEN TOIMINTAAN VAIKUTTAVISTA MÄÄRÄYKSISTÄ

Asiakokonaisuus	Yhteenveto	Suunniteltujen konttijunien tai RRT-terminaalin näkökulma
Tullisäädökset ja rajanylitys	- Toimijan EORI-rekisteröinti ja EORI-numero tarvitaan - Tullille toimitettava turvatiedot (toimija-, tavara-, kuljetus- ja reittitiedot) saapumisen/poistumisen yleis- ja esittelyilmoituksessa	Koskee konttijunakuljetuksiin liittyviä toimijoita (asiakas, huolitsija, operaattori)
Turvallisuusasiat, koskee sekä rataverkonhaltijaa että liikenteenharjoittajaa	- Merkittävien muutosten riskien arviointi (YTM:n mukainen) j - Turvallisuusjohtamisjärjestelmä (turvallisuuslupan edellytys) - ISPS-turvallisuusjärjestelmä – tarpeellisuus arvioitava Kouvola RRT:lle muodostuvan toimintakokonaisuuden mukaan	RRT-terminaali voi olla rataverkonhaltija (yksityisraiteet)
Turvallisuus / rataverkonhaltija	- Turvallisuuslupa - Käyttöönottolupa infran osajärjestelmille	RRT-terminaali rataverkonhaltijana (yksityisraiteet)
Turvallisuus / liikenteenharjoittaja (operaattori)	- Turvallisuustodistus/-lupa - Kaluston käyttöönottolupa (turvallisuusnäkökulma)	Koskee operaattoria
Liikenteenharjoittajan (operaattorin) toimintaa koskevat muut määräykset	- Trafin kansalliset vaatimukset liikennöintiin ja liikenteenohjaukseen - Rataverkon käyttö Sopimus - Kaluston käyttöönottolupa (tekninen näkökulma) - Henkilöstön kelpoisuutta koskeva sääntely ja vaatimukset - VAK-kuljetuksia koskeva sääntely ja vaatimukset - Venäläisen kaluston käyttöön liittyvät erityispiirteet (kts. erillistarkastelu) - Elintarvikekuljetuksia koskeva sääntely ja vaatimukset (kts. erillistarkastelu)	

OPERATIIVISESTA TOIMINTAYMPÄRISTÖSTÄ KAKSI ERITYIS- TARKASTELUA: VENÄLÄINEN KALUSTO, ELINTARVIKEVIENTI

Tehty erityistarkastelu	Yhteenvedo
Venäläisen kaluston tarjoamat mahdollisuudet Suomen tavaraliikenteessä	Venäläisen standardin mukaiset vaunut • Nykymallin mukainen toiminta todennäköistä: veturi vaihdetaan rajalla, vaunut jatkavat Kouvolaan • Venäjän tavaravaunukanta on monimuotoinen ja eri kuljetustarpeisiin suunniteltua kalustoa on saatavilla • Saatavuus Venäjältä parantunut: toimivat vuokrausmarkkinat, vaunuja saatavissa suhteellisen edullisesti • Kunto parempi, kalusto voi edelleen rasittaa infraa ja aiheuttaa vaatimuksia liikenteenohjaukselle (hitaus) • Venäläistä vaunukalustoa olisi mahdollista muuntaa paremmin suomalaiseen järjestelmään sopivaksi • Kevyempi lupamenettely helpottaisi uusien konttijunaoperaattoreiden kalustokysymyksiä Venäläisen standardin mukaiset veturit • Veturien muokkaus yksittäiskappaleina / pieninä sarjoina vastaamaan turvallisuus- ja teknisiä vaatimuksia olisi todennäköisesti liian kallista Tulevaisuus • Tuoko henkilöliikenteen avaamisen yhteydessä kaavailtu kalustoyhtiö pt parannusta kalusto-ongelmaan?
Elintarvikkeiden vienti Aasiaan	Vientiyrityksen tehtäviä • Rekisteröityminen viejäksi, ilmoitus vientiaikeista • Omaevalvontasuunnitelma • Eläinlääkintötodistus • Jäljitettävyyssjärjestelmä • Ilmoitus elintarvikehuoneistosta (kontit) • Viejä vastaa kohde- ja kauttakuljetusmaan tuontivaatimusten täyttymisestä. Kuljetusyrityksen tehtäviä • Omaevalvontasuunnitelma • Jäljitettävyyssjärjestelmä • Osa kuljetusvälineiden laatua määrittelevistä säädöksistä velvoittaa kuljetusyritystä, jonka oltava tietoinen kv-kuljetukselle asetuista vaatimuksista • ATP-sopimus asettaa vaatimuksia kuljetusvälineiden eristyskyvylle, jäähdytysteholle ja kuljetuslämpötiloille (pakastettujen elintarvikkeiden ja suurin osa jäähdytettyjen elintarvikkeiden kuljetuksista)

RAIDELIIKENTEEN TAVARAKULJETUSTEN KEHITTYMINEN KILPAILUN AVAUTUESSA - VAHVISTUVA KIERRE



UUDEN TAVARALIIKENNEOPERAATTORIN TOIMINNAN PERUSELEMENTIT SUOMESSA

Uusi tavaraliikenneoperaattori

Kaluston hankinta ja omistus: veturit, tavaravaunut

Kaluston kunnossapitotoimintojen järjestäminen

Pääsy varikoille ja ratapihoille (open access)

Kuljetusten myynti ja yhteistyökumppanuudet

Liikennesuunnittelu ja ratakapasiteetti

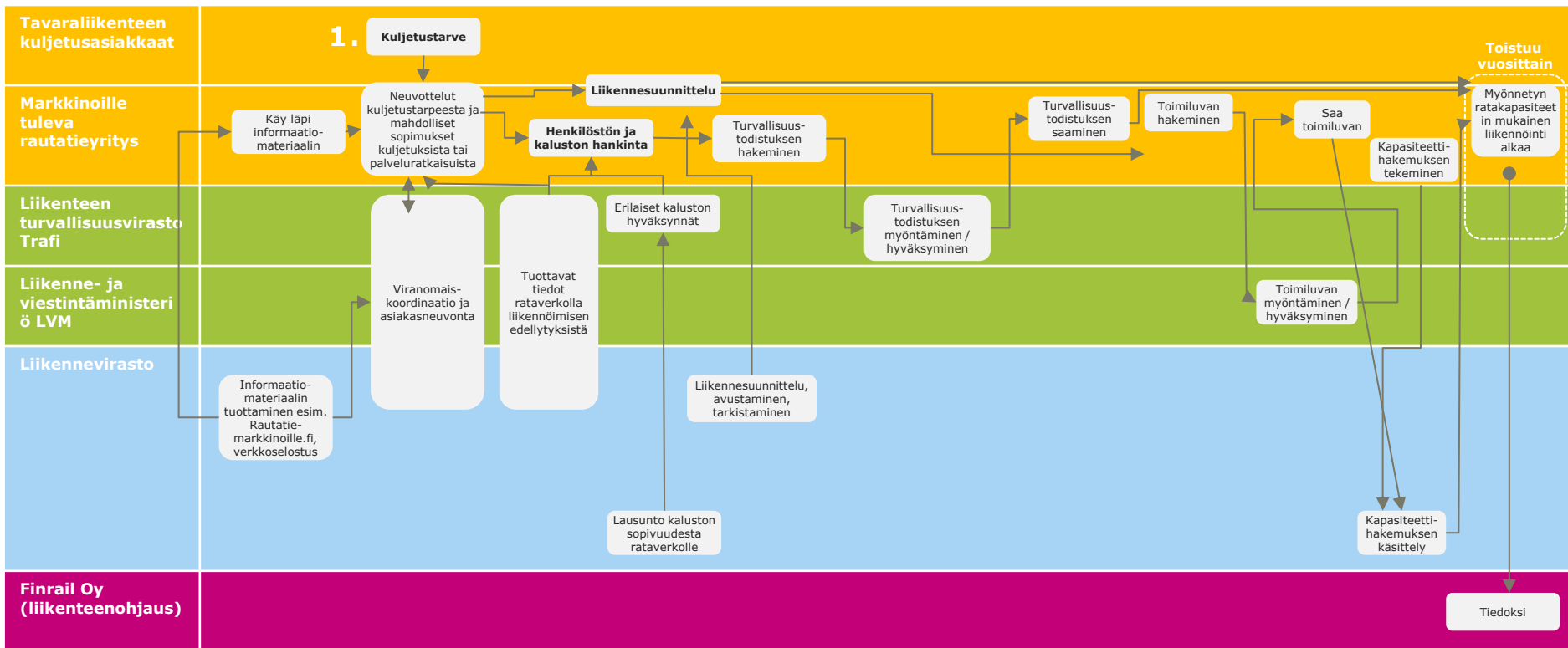
Liittyminen valtakunnalliseen liikenteenohjaukseen

Henkilöstön rekrytointi ja kelpoisuusvaatimukset

Luvat ja viranomaisraportoinnit

Turvallisuusjohtaminen, omavalvonta

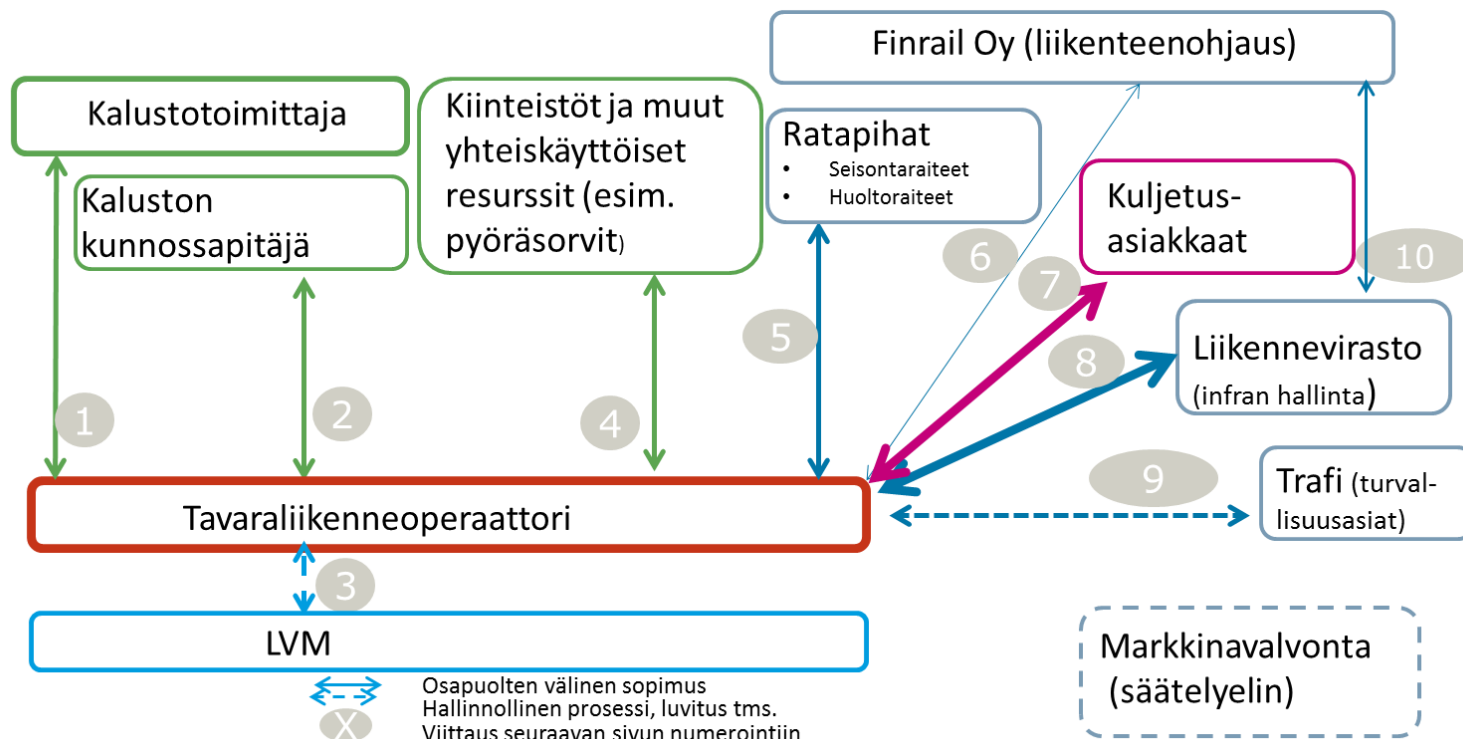
TAVARALIIKENNEOPERAATTORIN MARKKINOILLETULON PROSESSI



UUDELLE OPERAATTORILLE OLENNAISET ASIAT SÄÄDÖS- JA HALLINNOLLISESSA YMPÄRISTÖSSÄ

Noudatettavat säädökset ja ohjeet	Rautatielaki, Ratalaki, Laki rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä, Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta, Rautatiekuljetuslaki, Asetukset, Trafin määräykset, Liikenneviraston ohjeet, Kilpailulainsäädäntö
Kaupalliset sopimukset	Sopimukset kuljetusasiakkaiden kanssa, Kalustonhankintasopimus, Kunnossapitosopimus
Luvat ja todistukset	Turvallisuustodistus, Toimilupa, Kaluston käyttöönottolupa, Arviointilaitoksen hyväksymä omavalvontamenettely, Rautatieliikenteen harjoittajan vastuuvakuutus
Liikennöinnin käynnistämiseen tarvittavat sopimukset	Ratakapasiteetin haku, Rataverkon käyttö sopimus, Ratapihojen käytön ja varikoiden vaatimat erillissopimukset, Liikenteenohjaussopimus, Sopimus varikkojen käytöstä, Sopimus Finrailin kanssa erillispalveluista, RAILI/VIRVE-sopimus liikenteenohjausken tietoliikenteestä
Kalusto ja henkilöstö	Kaluston käyttöönottolupa, Kaluston kulunvalvonta- ja kommunikaatiojärjestelmät (esim. JKV, KUPLA), Henkilöstön pätevytyminen, Kuljettajan lupakirja, Työsopimukset, Ammattijärjestöasiat
Liikennöintivaihe	Ratakapasiteetin haku ja muutosten haku (LIIKE-tietojärjestelmä), Ilmoitukset viranomaisille (esim. VAK ja tulli)
Turvallisuusasioiden hoito	Turvallisuusorganisaatio ja -johtamisjärjestelmä, Merkittävien muutosten riskienhallinta (YTM), Viranomaisraportointi, Varautumissuunnitelma vaaratilanteisiin ja onnettomuuksiin, Onnettomuudesta ilmoittaminen, Turvallisuuskertomus

TÄRKEIMMÄT TAVARALIIKENNEOPERAATTORIN TARVITSEMAT SOPIMUSSUHTEET

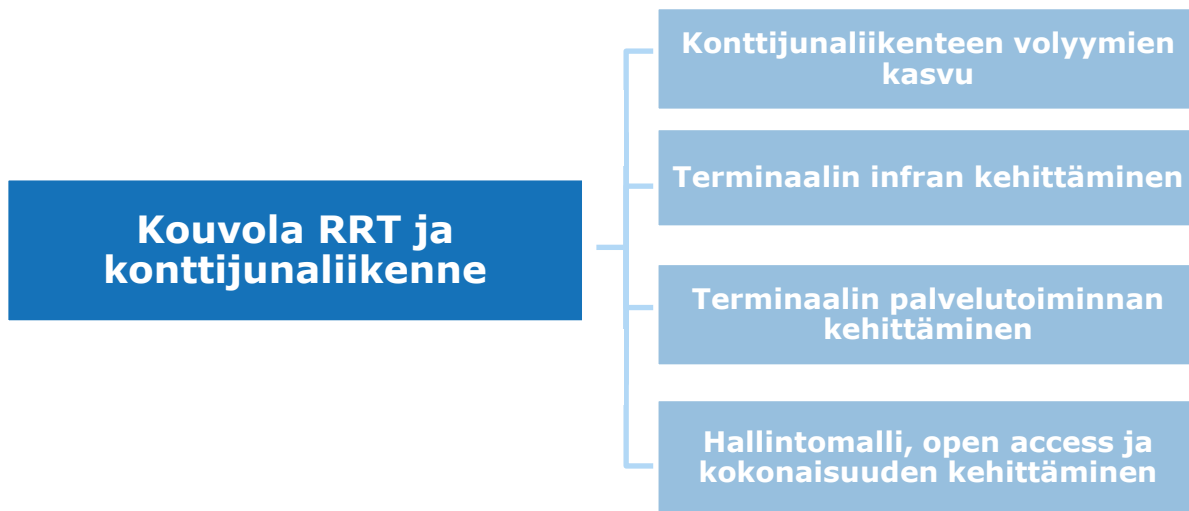


SÄHKÖISELLÄ KYSELYLLÄ TOTEUTETUN EPÄVARMUUS- JA RISKITARKASTELUJEN YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

- Sääntely ja hallinnolliset prosessit eivät ole suurimpia riskitekijöitä, ja suunniteltu sääntelyn helpottaminen parantaa tilannetta
- Tärkeimpinä epävarmuuksina ja riskeinä korostuvat
 - Riittävän kaupallisen volyymin saanti konttijunaliikenteeseen ja RRT-terminaaliin
 - Ratakapasiteetin riittävyys rajalta Kouvolaan, mikäli liikenne kasvaa merkittävästi
 - Kouvolan kaupungin mahdollisuudet toteuttaa uudentyyppinen ja laaja terminaali-investointi
- Erityisesti kahteen viimeiseen liittyen tarvitaan Kouvolan toimijoilta aktiivista, laajaa yhteistyötä ministeriön, Liikenneviraston ja Trafín kanssa

10 000 TEU/A, TOIMINTA NYKYISELLÄ KONTTIKENTÄLLÄ		100 000 TEU/A, TAVOITELTU TÄYSLAAJUUS	
Suurimmat riskit	Neutraalit / pienet riskit	Suurimmat riskit	Neutraalit / pienet riskit
Kouvola RRT:hen ei saada riittävästi volyymeja kaupallisen onnistumisen näkökulmasta	Ulkomaisen vaunukaluston liikkuminen Suomen rataverkolla estyy, koska kalusto ei täytä Suomen lainsäädännön vaatimuksia	Kouvola RRT:hen ei saada riittävästi volyymeja kaupallisen onnistumisen näkökulmasta	Ulkomaisen vaunukaluston liikkuminen Suomen rataverkolla estyy, koska kalusto ei täytä Suomen lainsäädännön vaatimuksia
Suomen kieleen ja yleensä kielitaitoon liittyvät vaatimukset ovat merkittävä hidaste ulkomaisen operaattorin toiminnan käynnistämiseksi	Konttijunien vetoon Venäjän raja – Kouvola -yhteysväliille ei löydy kiinnostunutta tavaraliikenneoperaattoria	Ratakapasiteetti Venäjän rajalta Kouvolaan muodostaa pullonkaulan konttijunaliikenteelle	Mahdollinen uusi operaattori ei saa operoinnin vaatimia lupia (turvallisuustodistus, toimilupa)
Mahdollinen uusi operaattori ei pysty järjestämään veturi- ja vaunukalustonsa huoltoa Suomessa	Mahdollinen uusi operaattori ei saa operoinnin vaatimia lupia (turvallisuustodistus, toimilupa)	Kouvolan kaupungilla ja sen yhteistyökumppaneilla ei ole riittäviä mahdollisuuksia (resursseja, osaamista, rahoitusta) toteuttaa RRT-terminaalia	Konttijunien vetoon Venäjän raja – Kouvola -yhteysväliille ei löydy kiinnostunutta tavaraliikenneoperaattoria

KONTTIJUNALIIKENTEN JA RRT-TERMINAALIN TOIMINNAN KÄYNNISTÄMISEN EPÄVARMUUKSIA ARVIOITIIN LISÄKSI JUURISYYSANALYYSILLA ("KALANRUOTOMALLI") NELJÄLLÄ OSA-ALUEELLA



TYÖSSÄ TEHTIIN MUUTAMIA EPÄVARMUUKSIA YHTEENVETÄVIÄ SKENAARIOTARKASTELUJA JOHTOPÄÄTÖKSIIN, ESIMERKKEJÄ

Reitin ja kuljetusten kaupallinen kysyntä ja kilpailukyky



Uuden konttijunaliikenteen ylösajo, näkökulmana lainsäädäntö, sopimukset, hallinnolliset prosessit

Reitin ja kuljetusten kaupallinen kysyntä ja kilpailukyky



Konttijunan ja terminaalitoiminnan ylösajo, näkökulmana konttijuna- ja terminaaliohjaajien mukaansaanti

SWOT-ANALYYSI KAAVAILLUSTA AASIAN KONTTIJUNALIIKEN- TEESTÄ PEILATTUNA TOIMINTAYMPÄRISTÖÖNSÄ

Toimintaympäristön vahvuudet

- Säädosympäristö ja hallinnolliset prosessit on Suomessa jo viritetty tavaraliikenteen monitoimijaympäristöön
- Kuljetusasiakkailla ja logistiikkakokonaisuuksien tarjoajilla on mielenkiintoa kilpailuttaa rautatie-kuljetuspalveluja niin Suomen sisäisissä kuin Suomen ja Venäjän välisissä kuljetuksissa
- Poliittinen ja keskeisten virkamiesten tahtotila on saada kilpailua raiteille Suomessa
- Kilpailua on vasta vähän (mahdollisuus "first mover advantageen")
- Kiinan suorat subventiot rautatiereitille parantavat taloudellista toimintaympäristöä
- EU:n, Venäjän, Kazakstanin ja Kiinan halu suosia rautatiekuljetuksia

Toimintaympäristön heikkoudet

- Säädosympäristö ja prosessit monimutkaisia ja tarkkoja, niitä on paljon
- Monitoimijatilanteen käytännön toteuttamisessa ollaan vasta alkuvaiheessa
- Rajaylityskäytännöt nykytilanteessa (Venäjän vaatimukset)
- Infran kotimaiset erityispiirteet – riippuvuus kotimaisesta vetokalustosta
- Henkilöstön pätevyys – kielikysymykset

Toimintaympäristön mahdollisuudet

- Markkinoiden elpymisen myötä kasvava kysyntä ja samanaikaiset konttilaivaliikenteen haasteet luovat riittävän volyymin, joka samalla vähentää hallinnollisten rasitteiden suhteellisia kustannuksia
- Kouvolan ja kansallinen tahto saada kilpailua rautateille jatkuu ja voimistuu
- Kouvolan TEN-T-statuksen hyödyntäminen kaikin mahdollisin tavoin
- Intermodaaliliikenteen tunnistetut edut suhteessa maantieliikenteeseen korostuvat
- "Normienpurku" vähentää hallinnollisia rasitteita
- Keski-Euroopan junareitin pullonkaulat lisäävät Suomen kautta Eurooppaan menevää liikennettä
- Vahva tahtotila ja sitoutuminen Kiinassa jatkuu (One Belt, One Road -ohjelma)
- VR:n kaluston ja kunnossapitotoiminnan kaavailtu siirtäminen erillisiin yhtiöihin voi lisätä uuden operaattorin toimintaedellytyksiä

Toimintaympäristön uhat

- Laivaliikenne Aasiasta Suomeen kehittyy kilpailukykyisemmäksi
- Tavoiteltu volyymikehitys ei toteudu ja liiketoimintapohja jää kapeaksi, jolloin hallinnollinen rasite korostuu
- Suomen viranomaisten tarkkuus säädösten ja prosessien soveltamisessa → uuden operaattorin toiminnan pitkä käynnistysvaihe
- VR:n tavaraliikennekaluston mahdollista "avaamista" koskevat suunnitelmat eivät toteudu
- Ratakapasiteetin riittävydestä muodostuu pullonkaula
- Valtioiden välisten suhteiden poliittiset riskit toteutuvat ja haittaavat liikennettä
- Kiinan subventioiden loppuminen 2020-luvulla

SWOT-ANALYYSI KOUVOLA RRT-TERMINAALISTA PEILATTUNA TOIMINTAYMPÄRISTÖÖNSÄ

Toimintaympäristön vahvuudet

- TEN-T-status ja sitä kautta mahdollistuva EU-rahoituskehikko
- Palvelupaikkakäsite (open access) valmiiksi määritelty monitoimijaympäristöön
- Kouvolan luonnolliset kilpailukykytekijät (sijainti solmukohtana, nykyiset toimijat ja toiminnot, rautatiealan osaaminen ja koulutus keskittyneet Kouvolaan)
- "Pre-RRT"-toiminta (toiminta ennen terminaali-investointia) on mahdollista käynnistää ilman uusia toimilupia ja operaattoreita, sillä Suomessa on tällä hetkellä kaksi operaattoria jotka voivat jo ajaa konttijunia rajalle
- Kärkihankkeella on poliittinen ja Kouvolan kaupungin johdon vahva tuki

Toimintaympäristön heikkoudet

- Pienet tavaravolyymit ja niukat henkilöresurssit alkuvaiheessa suhteessa vaadittuihin prosesseihin

Toimintaympäristön mahdollisuudet

- Kouvolan sitoutuminen ja panostus konttijunaliikenteen ja RRT-terminaalin kehittämiseen (Göteborgin tyyppinen veturirooli)
- Toteuttaminen vaiheittain: Pre RRT –toiminta vanhalla konttikentällä matalan kynnyksen toiminnan aloitus
- Yksityisraiteiden keskittäminen samalle rataverkonhaltijalle (hallinnointiyhtiö)
- Yhteistyö satamien kanssa

Toimintaympäristön uhat

- Tavoiteltu volyymikehitys ei toteudu
- Riippuen ratainfra hallinnan järjestelyistä: turvallisuus- ja ympäristöjärjestelmien hoitaminen muodostuu liian suureksi työtaakaksi ja kustannukseksi
- Liikenne ohjautuu muihin Suomen terminaaleihin tai satamiin

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ TOIMINTAYMPÄRISTÖN EDELLYTYKSISTÄ KONTTIJUNALIIKENTEELLE JA RRT-TERMINAALILLE

- Kilpailun avautuminen tavaraliikenteessä on käynnistynyt, yhdysliikennesopimuksen muutos edistää tätä, kalustokysymykset Suomen raideleveyden takia haaste muulle kuin venäläisen standardin mukaiselle kalustolle
- Lainsäädännöllinen toimintaympäristö on valmis monitoimijamalliin, mutta hyvin laaja-alainen, monimutkainen ja muuttuva. "Normienpurku" siirtää vastuuta toimijoille
 - => Kouvolan toimijoita palveleva tiedonhankintakanava?
- Verrattuna muihin maihin Suomen kansallinen/seudullinen strateginen tavoiteasetanta ja toimenpiteet ovat vaatimattomia intermodaaliliikenteen kehittämisen kannalta
 - => Kaupungin ja Kouvola Innovation Oy:n tekemällä yhteistyöllä ja viestinnällä merkittävä rooli
- Uuden Aasian konttijunan ja RRT-terminaalihankkeen suurimmat uhat liittyvät konttiliikenteen volyymeihin, joihin vaikuttaa erityisesti Venäjän ja Aasian käytävän konttijunaliikenteen kilpailukyky suhteessa laivaliikenteen kilpailukyvyn kehittymiseen
- Kouvolan kaupungin ja Kouvola Innovationin rooli ovat ensiarvoisen tärkeitä konttijunaliikenteen ja RRT-terminaalin kehittämisessä
 - Kansainväliset esimerkit vahvistavat, että eteenpäinviemiseen tarvitaan veturitoimija ja sen kanssa kiinteää samansuuntaista aktiivista yhteistyötä tekeviä kumppaneita.

KIITOS!

Ramboll Finland Oy

Procopé & Hornborg Asianajotoimisto Oy

mirja.mutikainen@ramboll.fi

p. 050 3141 521