

Ostojunaliikenne ja kilpailun lisääminen

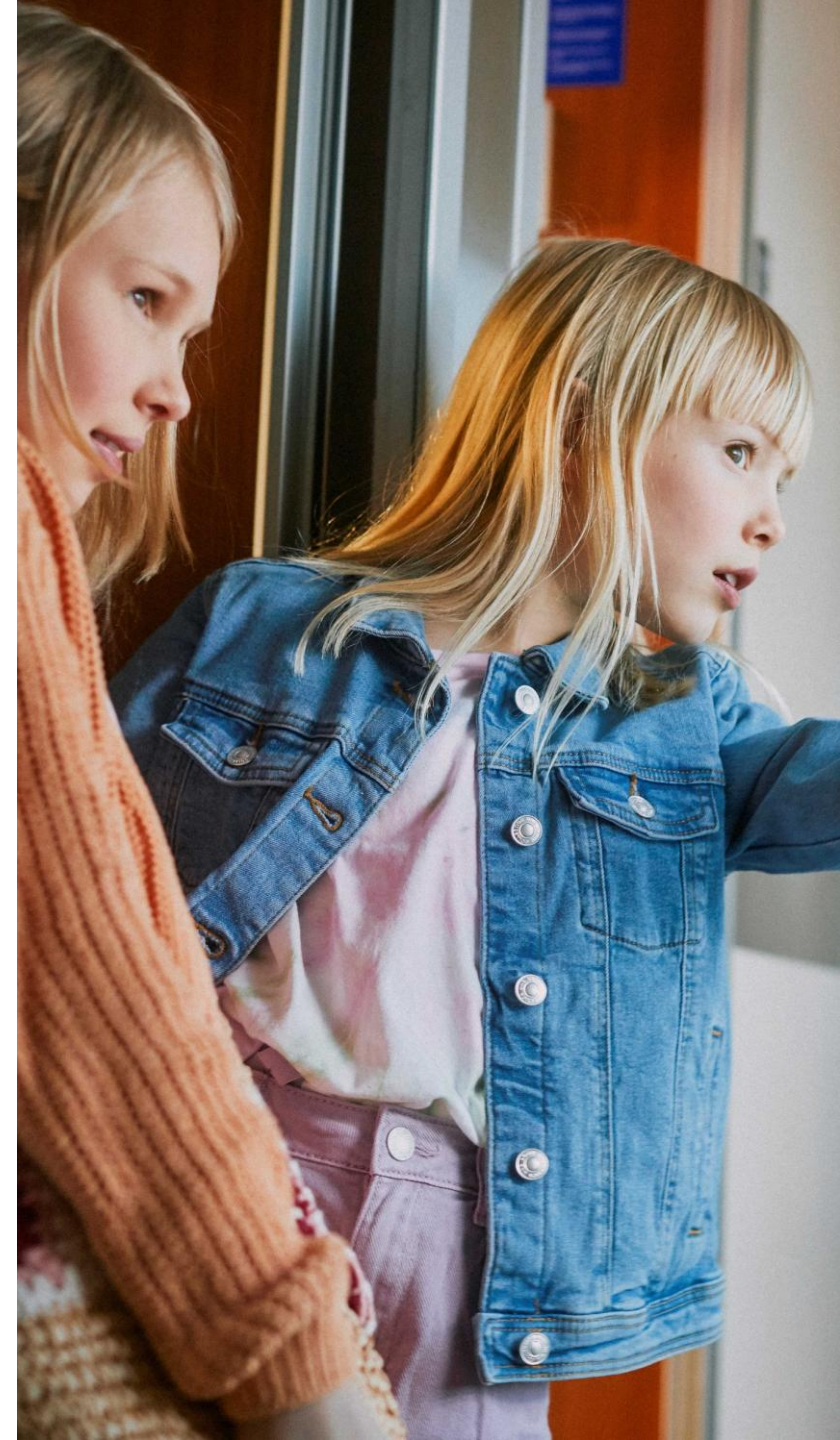
Pro Rautatie ry:n webinaari to 28.8.:
Valmistautuminen 2030-luvun henkilöjunaliikenteeseen

28.8.2025 Juho Hannukainen



Suomen hallituksen raideliikennekirjaukset – VR kannattaa

- Hallitus lisää **tosiasiallista kilpailua** raideliikennemarkkinalla.
- **Julkisesti tuettu liikenne kilpailutetaan.**
- Julkista rahaa ei käytetä markkinaehtoisesti toimiville reiteille.
- Perustetaan **ostoliikenteen kalustoyhtiö** julkisesti tuetulle ostoliikenteelle.
- **Mahdollistetaan** kunnille, kuntayhtymille ja alueille **ostoliikenteen järjestäminen.**
- **Kilpailuneutraali toimintaympäristö**, kaluston ja varikoiden saatavuus puolueettomasti.
- Junien tietoliikenneyhteyksien nopeutta ja toimintavarmuutta edistetään.



VR keskittyy ydinliiketoimintaansa ja jatkaa kilpailua edistäviä toimiaan

○ Olemme perustaneet ostoliikenteen kalustoyhtiön, jonka siirrämme valtiolle.

VNK–VR–LVM-projektiryhmä käynnissä. Siirtyvän kaluston lähtökohtana on nykyinen ostoliikennekokonaisuus.

○ Tuemme markkinaehtoista kilpailua myymällä kaukoliikenteeseen soveltuvaa kalustoa.

Uudistimme myyntiprosessiamme. Myimme huutokaupassa liikennekelpoisia dieselvetureita – tuomme lisää kalustoa myyntiin.

○ Tuemme ostoliikenteen toimivallan mahdollistamista kunnille ja alueille

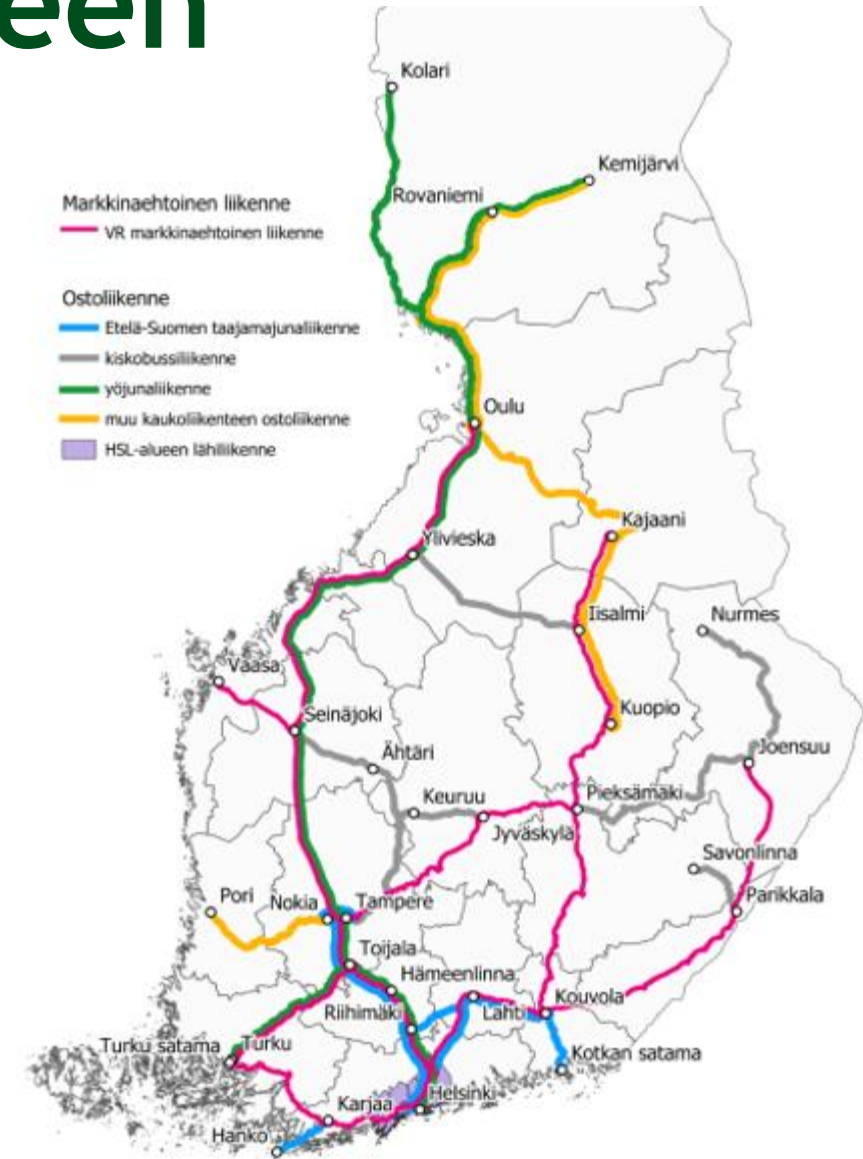
Kilpailutettavien alueiden tulisi tukea junaliikenteen kasvua, olla houkuttelevan kokoisia, edistää maantieteellisesti järkeviä vaihdottomia yhteyksiä ja riskien tulisi jakautua oikeudenmukaisesti.

○ Edistämme raideliikenteen kilpailuneutraliteettia.

Luovumme asemistamme, yksityisraiteistamme, infraan liittyvistä laitteista ja varikkokiinteistöistämme.

Henkilöjunien ostoliikenteen nykytilanne

- Ostojunaliikenne täydentää markkinaehtoista junaliikennettä siellä missä junaliikenne ei ole kaupallisesti kannattavaa.
- Liikenne- ja viestintäministeriö LVM on tehnyt VR:n kanssa sopimuksen junaliikenteen hankinnasta vuosille 2022–2030. Määräraha on 34,87 milj. euroa vuodessa.
- Tämä on lajissaan viimeinen suorahankintasopimus.
- VR on vastannut liikennöinnistä kokonaisuutena ja kantanut mm. lipputulo-, kustannustaso-, kalusto- ja henkilöstöriskit.
 - VR on kantanut huomattavasti normaalia operointisopimusta laajemmat riskit sekä rahoituskustannukset.



Hallituksen linjaus: ostojunaliikenne jatkuu 2030-luvulla nykyisessä laajuudessaan

- Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti, että ostojunaliikenne jatkuu 2030-luvulla yhtä laajana kuin nykyisin.
 - Hallitus päätti keväällä 2025 alkaa rahoittaa myös Raumanliikennettä vuodesta 2027 alkaen nykyliikenteen lisäksi
- Hallitus linjasi kesällä 2024, että ostoliikenteen kilpailutusta varten perustetaan kalustoyhtiö. Prosessin helpottamiseksi VR on perustanut ostoliikenteen kalustoyhtiön (Suomen Ostoliikennekalusto Oy), jonka on määrä siirtyä valtion omistukseen vuoden 2025 aikana.
- Kalustoyhtiöön on tarkoitus siirtää VR:n nykyisin omistama, ostoliikenteessä käytössä oleva kalusto eli lähijunat, kiskobussit ja yöjunavaunut. Tarkempia päätöksiä siirtyvistä kalustoyksiköistä ei ole vielä tehty.



Ostoliikenteen kalustoyhtiö tukee kilpailutuksia

Nykyinen ostojunaliikenteen suorahankinta ei ole enää mahdollista EU-lainsäädännön ja hallitusohjelman mukaan. Julkisesti tuettu junaliikenne tulee kilpailuttaa ja kilpailutuksen järjestämiseen tarvitaan julkista kalustoyhtiötä.

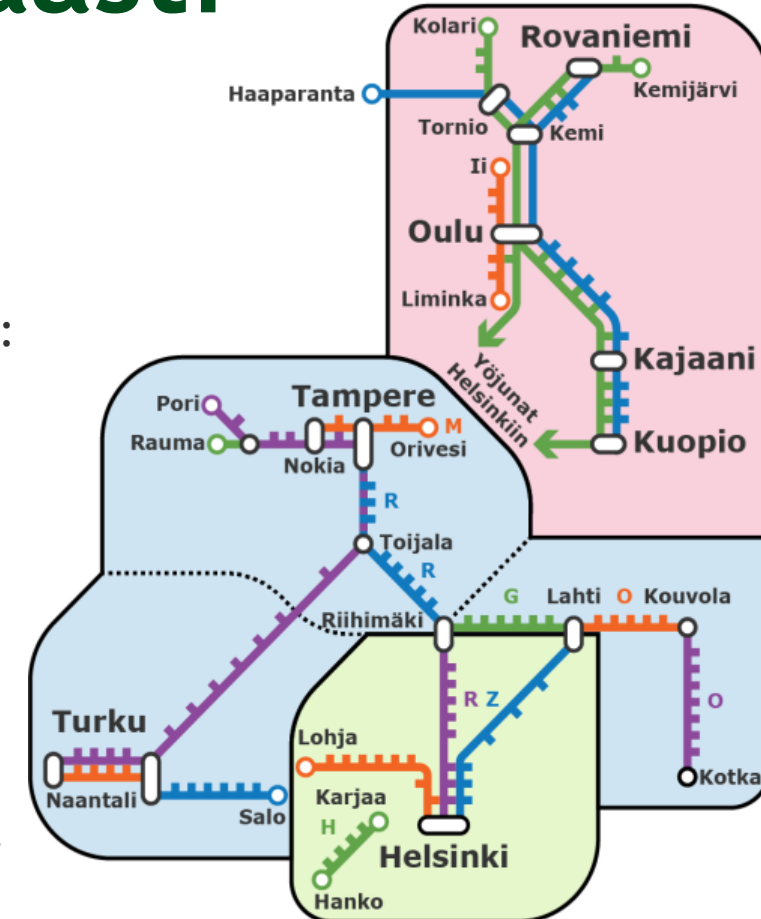
Valtion 2030-luvun ostoliikenteen kilpailutuksen ja tarvittavien kalustoinvestointien valmistelu jatkuu talouspoliittisen ministerivaliokunnan 16.6.2025 tekemien linjausten perusteella.

Ostoliikenteen kalustoyhtiön perustaminen on iso rakenteellinen uudistus, jolla Suomi edistää kilpailua ja näyttää suuntaa Euroopan raidemarkkinalle Ruotsin vanavedessä.



Ostojunaliikenne järjestettävä 2030-luvulla kustannustehokkaasti

- Traficomin mukaan ostojunaliikenteen uusi järjestämistapa nostaa julkisen sektorin vastuita ja kustannuksia ostojunaliikenteen järjestämisestä.
- Traficomin [selvitys](#) 2030-luvun ostoliikenteestä on oikeansuuntainen.
- Kilpailutettavien liikennekokonaisuuksien tulisi tukea junaliikenteen kasvua:
 - Houkutteleva koko, jotta kilpailua syntyy
 - Asiakasnäkökulmasta maantieteellisesti järkevät vaihdottomat yhteydet
 - nykyisiä asiakkaiden vaihdottomia junareittejä ei tulisi katkoa aluejaolla (esim. kuvassa pääradan R-junalinja on katkaistu Riihimäeltä kahteen eri osaan)
 - Riskien tulisi jakautua oikeudenmukaisesti.
 - Varikoiden sijainti kannattaa huomioida kustannusten minimoimiseksi
- Kustannustehokkuutta voidaan lisätä jatkamalla nykyisen kaluston elinkaarta.
- VR kannattaa kiskobussiliikenteen jatkamista myös vuoden 2030 jälkeen.
- HSL-kilpailutuksen onnistumisista ja haasteista on otettava oppia.



Kuvalähde: Traficomin selvitys Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla; jatkovaihtoehdoksi ehdotettu VE1+

28.8.2025

