



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Aluetilaisuus: 2030-luvun ostoliikenteen hankinnan suunnitteluperiaatteet

21.8.2025

Agenda

- Tilaisuuden avaus
- Muutokset valtion järjestämässä henkilöjunaliikenteessä 2030-luvulla
- Valtion 2030-luvun ostoliikenteen hankinnan valmistelun eteneminen
- Hallituksen linjaukset valmistelun suunnitteluperiaatteista
- Vaihtoehdot kuntien rahoittamalle lisäliikenteelle
- Kuntien mahdollisesti rahoittaman lisäliikenteen hankinnan valmistelu
- Traficomien selvityksessä tarkastellut alueelliset lisäliikenteet
- Kysymykset ja keskustelua



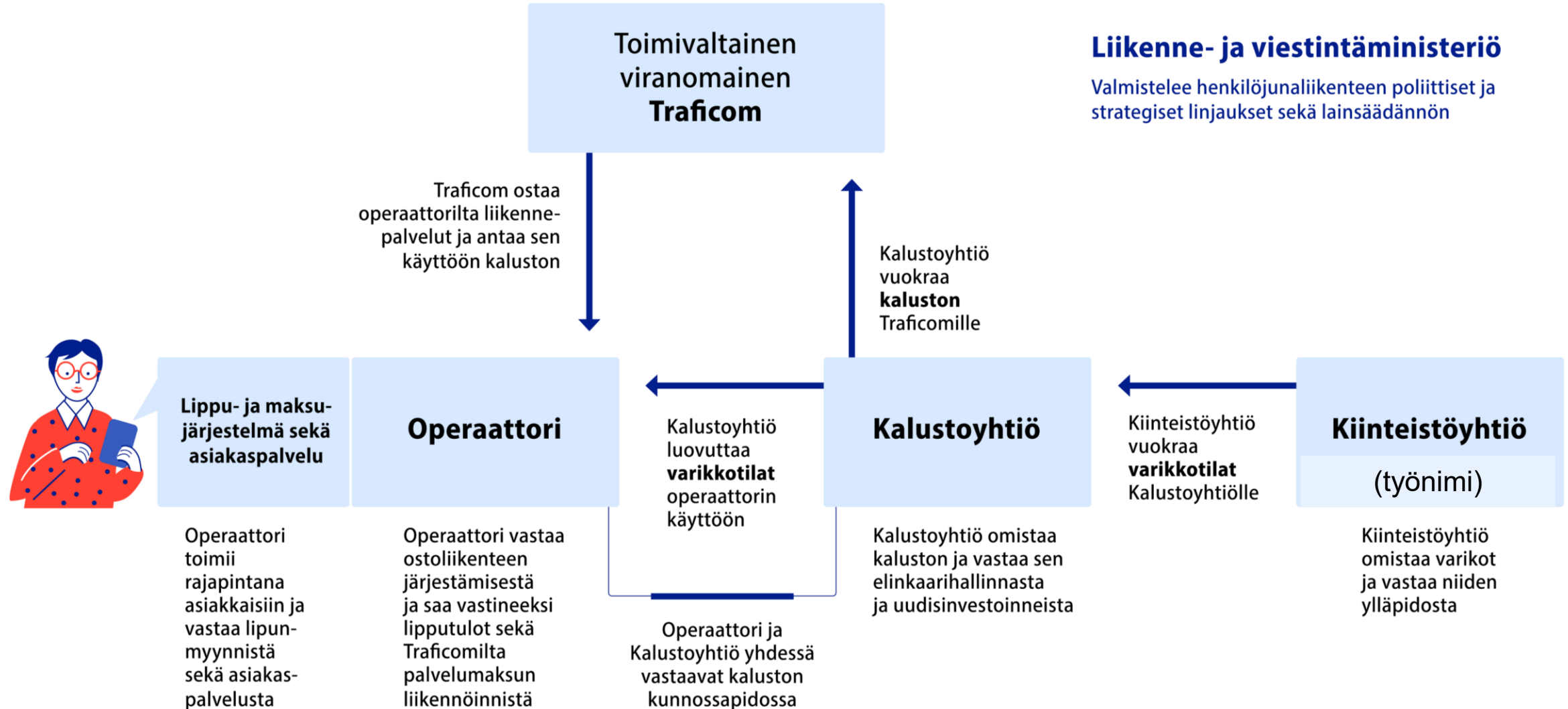
Tausta: valtion ostoliikenteen kustannukset tulevaisuudessa

- **Kokonaisuutena ostoliikenteen kustannukset nousevat merkittävästi 2030-luvulla.**
- Kustannusten nousun taustalla ovat erityisesti kalustoinvestoinnit. Lisäksi tulevaisuudessa kustannuksia nostavat markkinaehtoisen ja ostoliikenteen välisten synergioiden purkaminen sekä yleinen hintatason nousu.
 - Myös uudet hallintorakenteet nostavat kustannuksia jonkin verran. Lisäksi ratkaistavana on lippujärjestelmästä aiheutuvat mahdolliset kustannukset ja niiden sisällyttäminen osaksi kilpailutettavia palveluita.
- **Kaluston investointikustannuksia tulee jo 2020-luvulla, mutta liikennöinnin kustannukset toteutuvat 2030-luvulla. Kilpailuttaminen on keino hillitä liikennöintikustannusten nousua.**
- Eräiden arvioiden mukaan nykyisen palvelutason mukaisen liikenteen kustannukset ylittävät oletetut lipputulot 70 –142 miljoonalla eurolla vuosittain. Kustannusarvioihin liittyy huomattavia epävarmuuksia.

Tausta: valtion ostoliikenteen hankinnan keskeisiä suunnitteluperiaatteita

- **Valtion ostoliikenteen kalusto vuokrataan valtion kalustoyhtiöstä.**
 - Jatkossa valtion kilpailuttamassa liikenteessä ei voida käyttää operaattorin omaa kalustoa, jolloin markkinaehtoisien liikenteen reittien jatkaminen ostoliikenteenä ei ole mahdollista (vrt. nykyisen ostoliikenteen tietyt vuorot Helsinki-Rovaniemi – reitillä)
- **Tulevissa valtion ostoliikennesopimuksissa ns. lipputuloriski on tilaajalla**, mikä tarkoittaa sitä, että liikenteen kustannukset voivat olla ennakoitua suuremmat, jos lipputulot jäävät odotettua pienemmiksi.
 - Myös kuntien tulee kantaa lisäliikenteestään lipputuloriski, jos se kilpailutetaan osana valtion tekemää hankintaa.

Hahmotelma eri toimijoiden rooleista valtion ostoliikenteessä 2030-luvulla



Yleistä hankinnan valmisteluaikataulusta

- Hankintojen valmistelu vaatii linjauksia ostoliikenteen laajuudesta 2030-luvulla. Hallitus on tehnyt valtion linjaukset talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa 16.6.2025. **Seuraava ostoliikennesopimus kilpailutetaan alkamaan 1.1.2031.**
- Tulevan ostoliikenteen laajuus vaikuttaa suoraan tarvittavaan kalustoon.
 - Kalustoinvestoinnit ovat välttämättömiä, mikäli ostoliikennettä jatketaan nykyisessä laajuudessa. **Myös lisäliikenne edellyttää kalustoinvestointeja.**
 - Mikäli esimerkiksi nykyisen kaluston elinkaarta päätettäisiin tarkemman teknisen arvioinnin perusteella jatkaa, on **elinkaarihankkeen toteutukseen varattava keskimäärin 5-6 vuotta.**
 - Toisaalta, jos uutta Sm7-kalustoa tarvitaan lisää, **VR:n tekemän Sm7-tilauksen edullisin optiomahdollisuus päättyy vuoden 2026 alussa.**
- **Ostoliikenteen laajuuden tulisi olla tiedossa mahdollisimman pian, jotta voidaan varmistaa, että liikenteeseen on käytössä tarvittava kalusto ja hankintaan osallistuminen on mahdollista myös uusille operaattoreille.**

Valtion rooli ostoliikenteen rahoituksessa

- **Valtion rahoittama ostoliikenne 2030-luvulla perustuu nykyisen ostoliikenteen laajuuteen ja palvelutasoon.**
 - Julkista tukea ei osoiteta markkinaehtoisesti toimiville reiteille. Lähtökohtaisesti käynnistyvässä hankinnassa valtion rahoittamia ostoliikenteen reittejä, pysähdyksiä tai vuoroja ei lisätä.
 - Nykyisen ostoliikenteen rahoitukseen osallistuvat myös HSL-kuntayhtymä ja Tampereen kuntaseudun kunnat. Jos em. tahot eivät osallistu liikenteen rahoitukseen 2030-luvulla, palvelutasoa jouduttaisiin vastaavasti laskemaan.
 - Vuorojen aikataulut voivat muuttua tulevalla sopimuskaudella, eikä niitä voida tässä vaiheessa ennakoida.
 - Kiskobussiliikenteen kilpailutuksessa otetaan huomioon korvaavan kaluston saatavuus ja käyttöönottoaikataulu. Kalustoyhtiö tulee käynnistämään yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston kanssa selvityksen nykyisen kiskobussikaluston korvaavista vaihtoehtoista.
 - Esityksen liitteessä on kuvattu nykyisen ostoliikennesopimuksen mukaiset reitit.

Kunnat voivat rahoittaa lisäliikennettä

- Kunnilla, kaupunkiseuduilla ja työssäkäyntialueilla on **mahdollisuus hankkia lisäliikennettä, jonka alueen kunnat rahoittaisivat. Kunnat vastaisivat myös lisäliikenteen vaatiman kaluston rahoituksesta sopimuskauden ajan.**
- **Lisäliikenne voidaan kilpailuttaa osana valtion ostoliikennekokonaisuutta.**
- **Nyt käynnistyvän kilpailutuksen osalta kuntien tulee tehdä päätökset lähijunaliikenteen hankinnoista alkuvuoteen 2026 mennessä, jolloin valtio tekee sopimukset lisäkaluston hankinnoista.**
- Valtio ja kunnat voivat tehdä myös myöhemmin päätöksiä lisäliikenteistä, mutta tällöin ne kilpailutetaan erikseen ja liikenne voisi alkaa vasta myöhemmin kuin 1.1.2031.
 - **Mahdollisesti myöhemmin käynnistyvissä liikenteissä** tulee huomioida kaluston saatavuus ja infran parannustarpeet. Jollei liikenteessä voida käyttää olemassa olevaa kalustoa, kalustohankinnat vievät useita vuosia. **Aikataulu on arvioitava tapauskohtaisesti.**
- **Vaihtoehtoisesti** kunnilla on mahdollisuus ehdottaa rautatieliikenteen toimivaltaa itselleen ja hankkia itse oma henkilöjunaliikenteensä (HE 66/2025 vp), jolloin esimerkiksi voi olla mahdollista, että kuntien hankkimaa ostoliikennettä liikennöidään operaattorin omistamalla kalustolla.

Mahdollisten lisäliikenteiden hankinnan valmistelu

- Mikäli kunnat ovat valmiita rahoittamaan lisäliikennettä alueellaan, **tulee ensin kartoittaa halutun palvelutason edellyttämä kalusto ja infra.**
 - LVM on kutsunut **alueellisiin valmisteluryhmiin** alueen kunnat, maakuntaliitot, Väyläviraston ja Traficomin.
 - **Tausta-aineistona Traficomin selvitys** Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla.
 - Tarvittaessa lisäselvityksistä sovitaan erikseen, samoin infratoimenpiteistä tarvittaessa tehdään erilliset päätökset. Todennäköisesti liikenteen hankinta tällöin siirtyy myöhemmäksi.
- **Valtion 2030-luvun liikenteen hankinnassa painopiste on 1.1.2031 alkavan liikenteen kilpailutuksen valmistelussa.**
 - Resurssit rajalliset, **useita hankintoja ei voida valmistella yhtä aikaa.**

Infran rahoitus

- Nykyinen infrastruktuuri asettaa reunaehdoja liikenteelle. **Mikäli lisäliikenne edellyttää infraparannuksia, niiden aikataulu on huomioitava liikenteen hankinnassa.**
 - Lähtökohtaisesti nyt valmisteltavaan hankintaan voidaan sisällyttää sellaista liikennettä, jota voidaan liikennöidä olemassa olevan infran puitteissa. Kilpailutukseen on mahdollista sisällyttää optioita, jos infrainvestoinnit ovat realistisia tulevan sopimuskauden aikana.
- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti. Erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa. Investoinnit edellyttävät, että tulevaisuuden palveluihin on pitkäjänteinen näkymä.
- **Mahdollisesta valtion rahoituksesta tehtävä erilliset päätökset, lukuun ottamatta jo tehtyjä investointipäätöksiä.**
- Väyläviraston investointiohjelma 2025–2032 on Väyläviraston ehdotus investoinneiksi valtion väyläverkolla.

Kalusto

- Talouspoliittisen ministerivaliokunnan kesäkuussa 2024 tekemän linjauksen mukaan kalustoyhtiön perustamisen lähtökohta on nykyinen ostoliikennekokonaisuus.
 - Jos lisäkalustoa tarvitaan, se otetaan huomioon kilpailutuksen jatkovalmistelussa.
 - Lisäkaluston tarpeen arvioinnissa otetaan huomioon kalustokierron mahdollisuudet sekä jo nyt tulossa oleva uusikalusto.
- VR:n Sm7-hankinta sisältää myös optiotilausmahdollisuuden.
 - **Optio 1:** Eräpäivä 30.6.2026. Minimitilausmäärä 1 juna. Toimitusaika 15-24 kk.
 - **Optio 2:** 1.7.-2026-2032. Minimitilausmäärä 5 junaa. Hinta kasvaa, toimitusaika 18-36 kk.
 - **Optio 3:** 2032-2036. Minimitilausmäärä 10 junaa. Hinta kasvaa, toimitusaika 36-48 kk.

Vaihtoehdot kuntien rahoittamalle lisäliikenteelle

Kunnat eivät rahoita lisäliikennettä

Kunnilla on rautatieliikenteen toimivalta ja hankkivat itse lisäliikennettä

Kunnat rahoittavat lisäliikennettä, joka kilpailutetaan osana valtion hankintaa

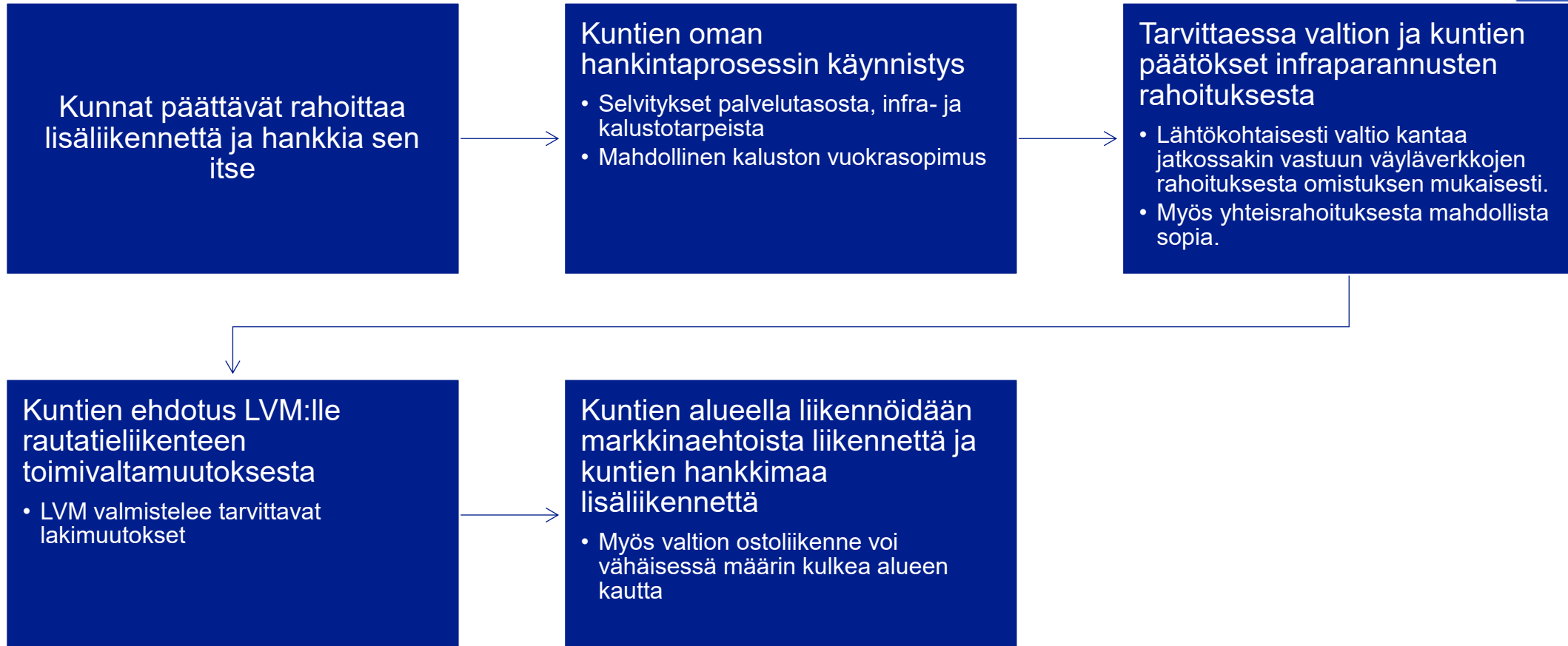
Kunnat eivät rahoita lisäliikennettä

Kunnat päättävät, että alueella ei ole tarpeita julkisesti tuetulle henkilöjunaliikenteelle, jonka kunnat rahoittaisivat.

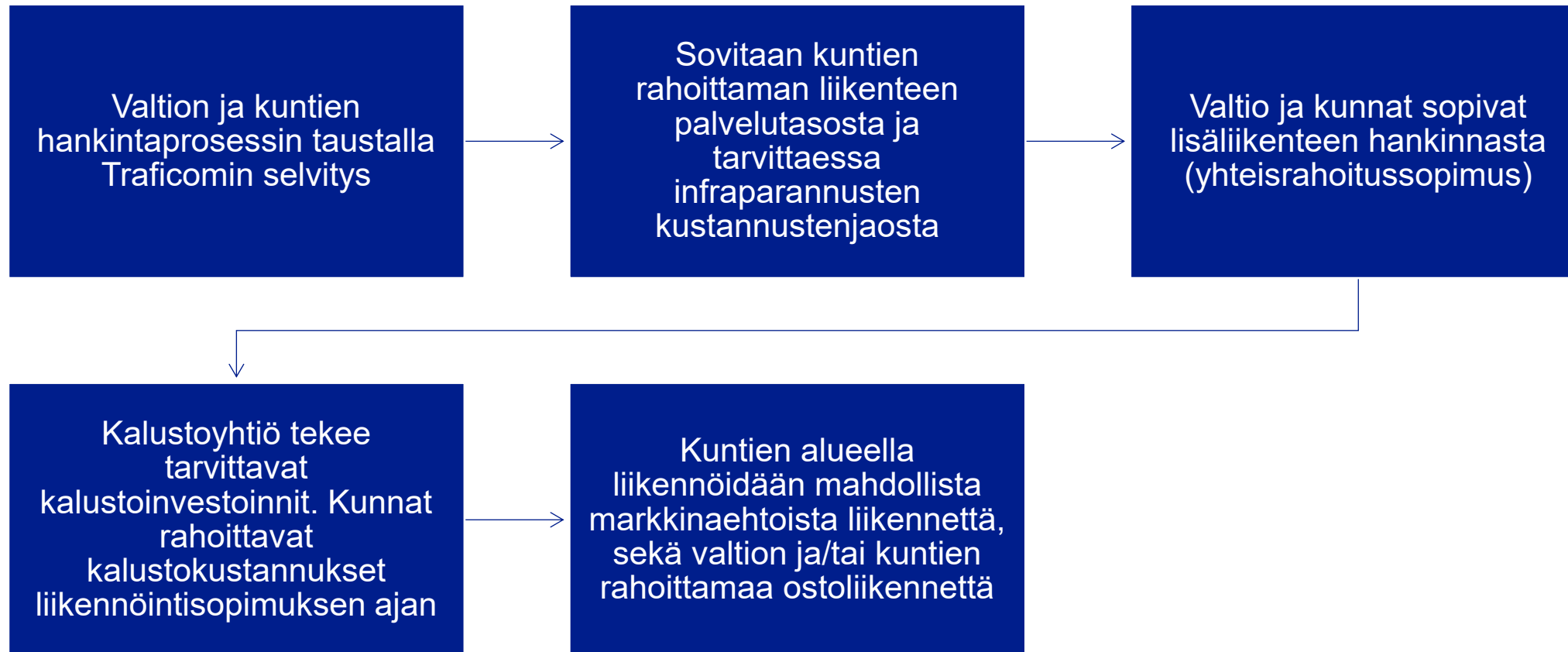


Kuntien alueella liikennöidään mahdollista markkinaehtoista liikennettä ja valtion rahoittamaa ostoliikennettä, jos se sisältyy nykyiseen valtion rahoittamaan ostoliikennekokonaisuuteen

Kunnat rahoittavat lisäliikennettä, jonka kunnat hankkivat itse



Kunnat rahoittavat lisäliikennettä, joka kilpailutetaan osana valtion hankintaa



Mitä seuraavaksi?

- Valmisteluryhmissä kartoitetaan tarpeet alueiden rahoittamalle lisäliikenteelle.
 - Aineistona hyödynnetään lähtökohtaisesti Traficomien tammikuussa 2025 valmistunutta selvitystä. Vertailukelpoisen tiedon saamiseksi mahdollisissa lisäselvityksissä on käytettävä samoja taustaoletuksia kuin Traficomien tammikuussa 2025 tekemässä selvityksessä. Huomioitava myös mahdollisten lisäselvitysten vaatima aika.
 - Tässä vaiheessa lisäliikenteen hintaa ei voida tarkasti määrittää. Kaikkien selvitysten tulokset ovat arvioita. Lopullisten kustannusten osalta on huomioitava myös, että liikenteen rahoittaja vastaa lipputuloriskistä.
- Tarpeiden pohjalta selvitetään, onko lisäliikenne infran puolesta mahdollinen, sekä infran vaatima kalusto. Tarvittaessa neuvotellaan infraparannusten rahoituksesta.
- Käynnistetään valmistelu sopimuksista koskien kuntien rahoitusta Traficomien kilpailuttamalle alueelliselle lisäliikenteelle, sekä sen vaatimalle kalustolle.
- Kunnat tekevät päätökset lisäliikenteen rahoituksesta.

Alustava aluejako

- **Etelä-Suomen työssäkäyntialue:** HSL-kuntayhtymä, Lohja, Hyvinkää, Riihimäki, Lahti, Raasepori, Järvenpää, Orimattila, Iitti, Mäntsälä, Inkoo ja Vihti
- **Pirkanmaa, Satakunta ja Hämeenlinnan seutu:** Orivesi, Lempäälä, Tampere, Kangasala, Ylöjärvi, Nokia, Nysse, TKS, Pori, Rauma, Sastamala, Eura, Eurajoki, Hämeenlinna, Janakkala, Hausjärvi, Hattula
- **Varsinais-Suomi:** Turku, Uusikaupunki, Salo, Raisio, Naantali, Loimaa, Pöytyä, Aura, Urjala, Lieto, Humppila, Vehmaa, Mynämäki, Masku, Nousiainen, Kaarina ja Paimio
- **Oulun seutu ja Oulu-Kajaani:** Oulu, Tornio, Raahе, Hailuoto, Ii, Kempele, Liminka, Lumijoki, Tyrnävä, Muhos, Kemi, Utajärvi, Vaala, Paltamo, Kajaani, Sotkamo, Kuhmo
- **Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seutujen ulkopuoliset alueet:** Rovaniemi, Kuopio, Jyväskylä, Kotka, Kouvola, Vaasa
- **Kiskobussiliikenne:** Tampere, Jyväskylä, Seinäjoki, Joensuu, Orivesi, Juupajoki, Vilppula, Keuruu, Petäjävesi, Ähtäri, Alavus, Iisalmi, Kiuruvesi, Pyhäjärvi, Haapajärvi, Nivala, Ylivieska, Parikkala, Lieksa, Nurmes, Varkaus, Heinävesi, Liperi, Pieksämäki
- Lisäksi ryhmiin voivat osallistua alueen maakuntaliitot.



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kiitos!