

ON TRACK WITH
FINLAND

Traficomin selvityksessä tarkastellut alueelliset lisäliikenteet

LVM sidosryhmätilaisuus valtion kilpailuttaman
2030-luvun henkilöjunaliikenteen valmistelusta

Torstai 21.8.2025

Pipsa Eklund



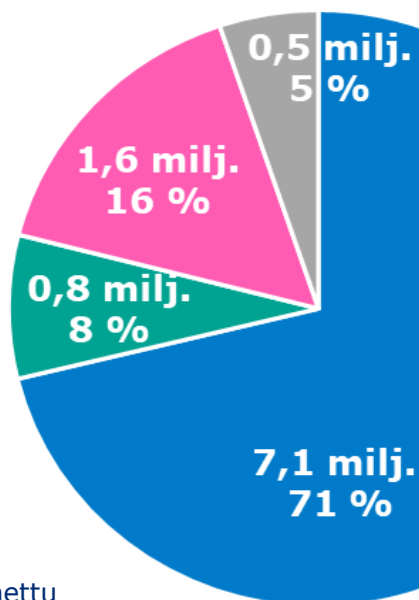
Henkilöjunien ostoliikenteen nykytilanne

Henkilöjunaliikenteen tarjonnan määrään voidaan vaikuttaa julkisin toimin ostoliikenteen kautta

- Markkinaehtoisen liikenteen tarjonta rakentuu kysyntään ja saatavissa oleviin lipputuloihin perustuen.
- Ostoliikenne täydentää markkinaehtoista liikennettä siellä missä liikennettä ei ole tarpeeksi tai ollenkaan markkinaehtoisesti.
- Ostoliikennettä hankkivat tällä hetkellä HSL (36 M€/v) ja valtio (LVM, 35 M€/v).

Valtion ostoliikenteessä 2023 noin 10 miljoonaa matkaa

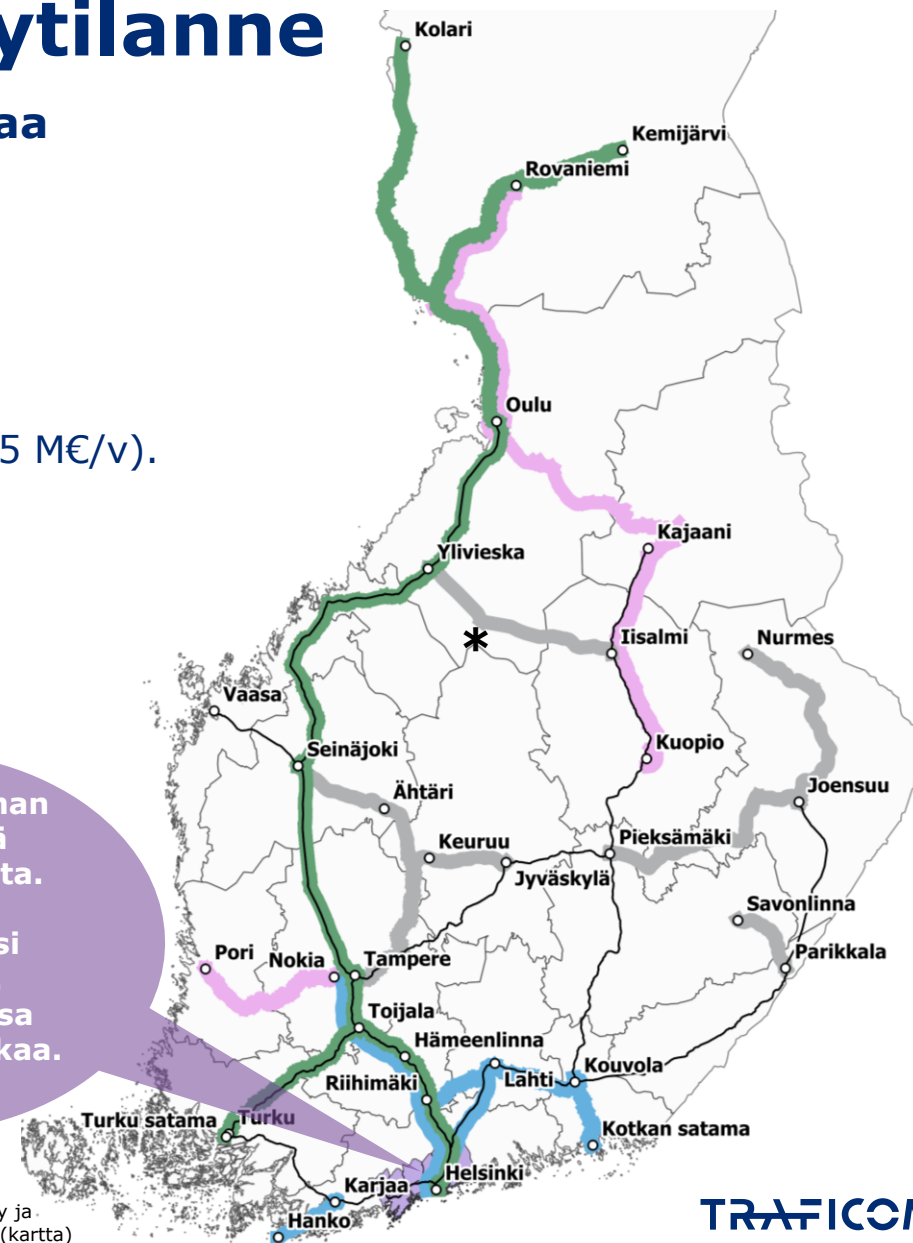
- **Etelä-Suomen taajamajunaliikenne**
*1,53 €/matka
- **Yöjunaliikenne**
*1,89 €/matka
- **Yksittäiset kaukojunaliikenteen reitit**
*6,96 €/matka
- **Kiskobussit**
*19,77 €/matka
- **Markkinaehtoinen liikenne (karttakuvassa)**



*Liikennekokonaisuuteen kohdennettu LVM:n ostoliikennekorvaus (€/matka 2023)

HSL vastaa oman liikenteensä kilpailutuksesta. Nykyinen sopimuskausi 2021-2031. HSL lähijunissa n. 60 milj. matkaa. (2023)

*Ylivieska – Iisalmi sähköistetty ja operoidaan sähköjunilla 2025- (kartta)



Lähtökohtia 2030-luvun palveluille

2030-luvun palvelujen lähtökohtana on nykyisen laajuinen ostoliikennekokonaisuus

Lisäyksenä nykyiseen hankintaan Rauman ja mahdollisesti Haaparannan liikenne.

- Vaihdonnotomat yhteydet vähenevät nykyiseen verrattuna, koska kaikki kilpailutettu liikenne ajetaan valtion kalustoyhtiön kalustolla ja ns. markkinaehtoisen ja ostoliikenteen yhdistelmäjunia ei 2030-luvulla ole.
- Nykyinen ostoliikennekalusto korvautuu osittain uudella.
- Lopulliset kilpailutuskokonaisuudet edellyttävät tarkempia selvityksiä ja jatkosuunnittelua.

Nykyisen ostoliikenteen vuorotarjontaa

Osakokonaisuus	Vuoromäärä
Etelä-Suomen liikenne	0,5–2 tunnin vuorovälin liikennettä (n. 130 vuoroparia/vrk)
Yöjunaliikenne	2–5 vuoroa/vrk suuntaansa sesongin mukaan
Pohjois-Suomen liikenne	n.10 vuoroparia/vrk
Kiskobussiliikenne	n. 16 vuoroparia/vrk



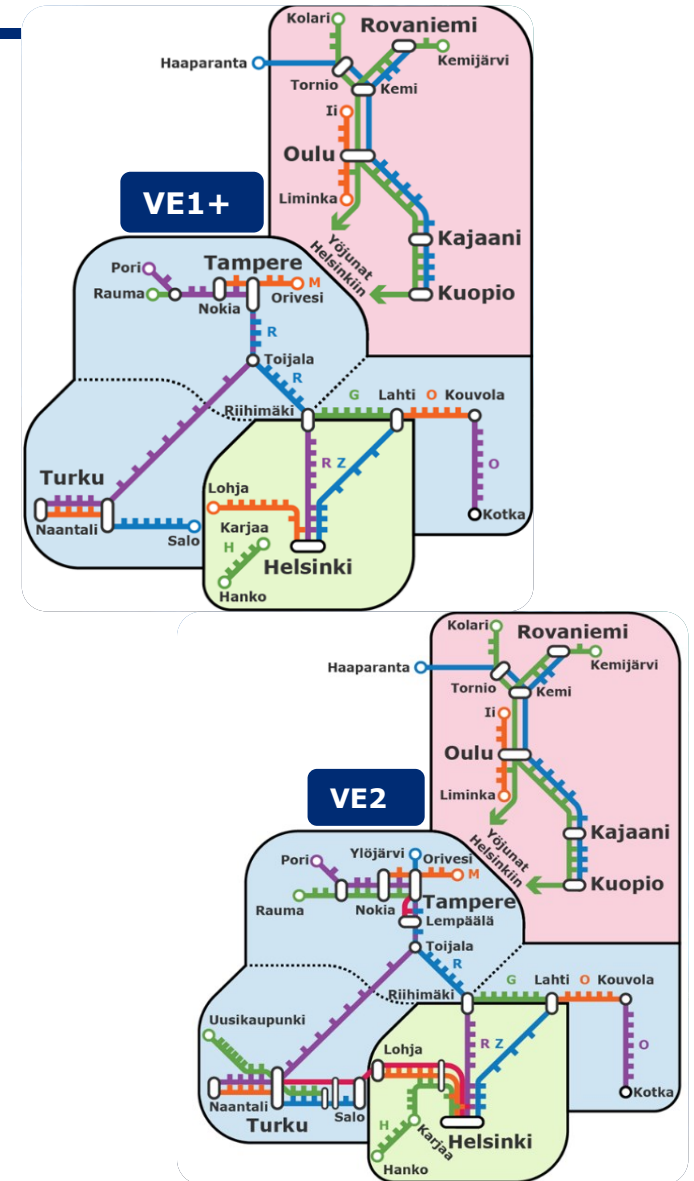
Selvityksessä tarkastellut lisäliikennevaihtoehdot

Alustavat vaihtoehdot muodostettiin alueiden kanssa kesällä 2024 käytyjen keskustelujen pohjalta

- **Kehittyvä ostoliikenne ja laajennettu yöjunaliikenne (VE1+)**
 - Huomioi alueiden toiveita liikenteen kehittämistä. Liikenteen käynnistäminen edellyttää maltillisia infran kehitystoimia ja lisäkalustoa.
 - Liikenteen bruttokustannukset arviolta 232M€/vuosi*
- **Myöhemmät 2030-luvun laajennukset (VE2)**
 - Jatkovaihtoehto myöhemmin 2030-luvulla jos VE1+ on toteutettu. Liikenne edellyttää laajempia infran kehitystoimia ja lisäkalustoa.
 - Liikenteen bruttokustannukset arviolta 299M€/vuosi*
- Vaihtoehtoja on pyritty muodostamaan realistisesti, ottaen huomioon nouseva kustannustaso, investointitarpeet ja toimintaympäristön muutokset.
- Selvityksessä tarkastellut vaihtoehdot ovat alustavia ja lopulliset kilpailutuskokonaisuudet edellyttävät tarkempia selvityksiä ja jatkosuunnittelua.

*Bruttokustannukset esitetty 2024 kustannustasossa. 2031–2040 liikennöintisopimuksen kustannustaso noin +26 % (2% vuotuisella inflaatiolla)

[Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 5/2025: Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla](#)



Helsingin seudun työssäkäyntialueen lähijunaliikenne

2031 kehittyvä liikenne (VE1+)

- Vaihtoehto muodostuu pääosin nykytasoisen lähijunaliikenteen jatkamisesta väleillä Helsinki–Riihimäki, Helsinki–Lahti ja Hanko–Karjaa.
 - Liikennöinti **Helsinki - Riihimäki** 30 min vuorovälillä, ruuhka-aikoina tiheämmin, **Helsinki - Lahti** tunnin vuorovälillä ja **Hanko -Karjaa** liikennöinti kahden tunnin vuorovälillä.
 - Lisäksi vaihtoehtoon on sisällytetty uusi **Helsinki–Lohja** lähijunaliikenne, joka voidaan toteuttaa vuosina 2032–2033, Länsiradan ensimmäisen vaiheen toteutuessa.
- Vaihtoehdon toteuttaminen edellyttää investointeja infraan ja kalustoon.

Mahdolliset laajennukset 2030-luvulla (VE2)

- Kuvaa liikennettä, jota on mahdollista käynnistää myöhemmin 2030-luvun aikana mikäli Ve1+ on toteutettu.
 - Helsingin työssäkäyntialueella voidaan tihentää Riihimäen ja Lahden liikennettä. Lisäksi Hangosta ja Karjaalta voidaan toteuttaa päivittäisiä lähijunavuoroja HSL-alueelle.
 - Edellyttää laajempia infran kehitystoimia ja lisäkalustoa.

[Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 5/2025: Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla](#)

VE1+



Alustavia tunnuslukuja	2031 kehittyvä liikenne (VE1+)	Mahdolliset laajennukset (VE2)
Investoinnit	Länsirata +1 M€	Länsirata +245 M€
Kalusto	25 Sm7	31–35 Sm7
Bruttokustannus	63 M€/vuosi	80 M€/vuosi

Bruttokustannus = liikenteen kokonaiskustannukset, joita lipputulot pienentävät arviolta 30–50 % (nettokustannukset) Lipputuloja ei voida tarkkaan arvioida.
Länsirata = Länsirata-hankkeen ensimmäisen vaiheen toteutus
Sm7 = uusi lähijunakalusto

Tampereen seudun, Satakunnan ja Kanta-Hämeen lähijunaliikenne

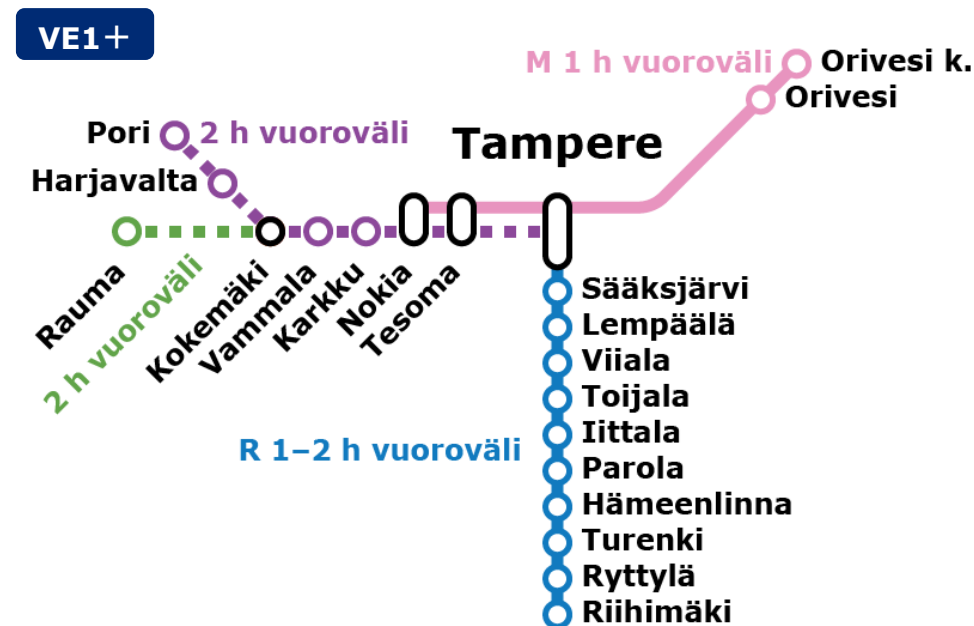
2031 kehittyvä liikenne (VE1+)

- Vaihtoehto muodostuu pääosin nykytasaisen junaliikenteen jatkamisesta väleillä Pori–Tampere–Riihimäki.
 - Liikennöinti **Tampere-Toijala** nykyisellä tunnin vuorovälillä. Lisäksi nykyistä **Tampere-Nokia**-lähijunaliikennettä mahdollista kääntää/jatkaa Orivedelle nykyisellä tunnin vuorovälillä.
 - Tampere–Pori** liikenne nykyisellä 2h vuorovälillä, lisäksi ruuhka-aikoina lisävuoroja Porista tai Sastamalasta Tampereelle.
 - Vaihtoehtoon sisältyy myös uusi **Rauma–Kokemäki** liityntäyhteys Porin juniin 2h vuorovälillä.
- Vaihtoehtoon sisältyy myös uusi **Rauma–Kokemäki** liityntäyhteys Porin juniin 2h vuorovälillä.
- Vaihtoehtoon sisältyy myös uusi **Rauma–Kokemäki** liityntäyhteys Porin juniin 2h vuorovälillä.
- Vaihtoehtoon sisältyy myös uusi **Rauma–Kokemäki** liityntäyhteys Porin juniin 2h vuorovälillä.

Mahdolliset laajennukset 2030-luvulla (VE2)

- Kuvaa liikennettä, jota on mahdollista käynnistää myöhemmin 2030-luvun aikana mikäli Ve1+ on toteutettu.
 - Rauma-Tampere välillä voidaan toteuttaa suoria vuoroja ja Tampereen seudun lähijunaliikennettä voidaan tihentää ja laajentaa.
- Edellyttää laajempia infran kehitystoimia ja lisäkalustoa.

[Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 5/2025: Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla](#)



Alustavia tunnuslukuja	2031 kehittyvä liikenne (VE1+)	Mahdolliset laajennukset (VE2)
Investoinnit	15–16 M€	30–40 M€*
Kalusto	13 Sm7	17 Sm7
Bruttokustannus	34 M€/vuosi	47 M€/vuosi

Bruttokustannus = liikenteen kokonaiskustannukset, joita lipputulot pienentävät arviolta 30–50 % (nettokustannukset) Lipputuloja ei voida tarkkaan arvioida.

**Edellyttää lisäksi toimenpiteitä Lielahdi–Kokemäki-radan ja Riihimäki–Tampere-radan kapasiteetin kasvattamiseksi, edellyttää jatkotarkasteluja Sm7= uusi lähijunakalusto*

Pohjois-Suomen junaliikenne

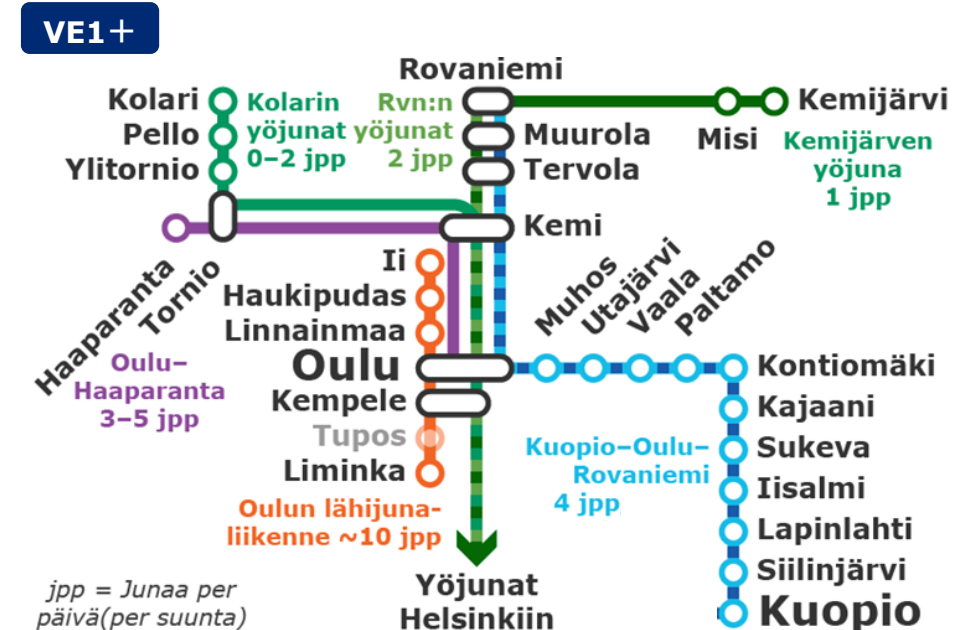
2031 kehittyvä liikenne (VE1+)

- Vaihtoehto muodostuu pääosin nykytasaisen kaukojunaliikenteen jatkamisesta väleillä Kuopio–Oulu ja Oulu–Rovaniemi sekä nykyisen yöjunaliikenteen jatkamisesta.
 - Oulun seudun uusi lähijunaliikenne** 2031 alkaen voisi toteutua epäsäännöllisellä vuorovälillä.
 - Lisäksi Päiväjunaliikennettä voitaisiin laajentaa **Oulusta Haaparantaan** 3-5 päivittäisellä junavuorolla.
- Vaihtoehdon toteuttaminen edellyttää investointeja infraan ja kalustoon.

Mahdolliset laajennukset 2030-luvulla (VE2)

- Kuvaa liikennettä, jota on mahdollista käynnistää myöhemmin 2030-luvun aikana mikäli Ve1+ on toteutettu.
 - Oulun seudun lähijunaliikennettä voi tihentää maankäytön ja infran kehittyessä. Vaihtoehdossa Pohjois-Suomeen ei esitetä muita laajennuksia
- Edellyttää laajempia infran kehitystoimia ja lisäkalustoa.

[Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 5/2025: Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla](#)



Alustavia tunnuslukuja	2031 kehittyvä liikenne (VE1+)	Mahdolliset laajennukset (VE2)
Investoinnit	8 M€	286 M€
Kalusto	9 Sm7 + yöjunat	9 Sm7 + yöjunat
Bruttokustannus	109 M€/vuosi*	110 M€/vuosi*

Bruttokustannus = liikenteen kokonaiskustannukset, joita lipputulot pienentävät arviolta 30-50 % (nettokustannukset) Lipputuloja ei voida tarkkaan arvioida.
 *Bruttokustannus sisältää myös selvityksen vaihtoehtoon kuuluneen Kainuun yöjunan.
 Sm7= uusi lähijunakalusto

Kiskobussiliikenteen vaihtoehtoja

Kiskobussiliikenne palvelee matalan kysynnän reiteillä sähköistämättömillä rataosuuksilla

- Nykyinen kalusto lähenee elinkaarensa päätä.
- Liikenteen jatkaminen 2031- edellyttää erilaisten toteuttamisvaihtoehtojen etsimistä.
- Traficomin selvityksessä tarkastelema uusia vaihtoehtoja palveluiden järjestämiseksi:
 - Uuteen akkujunakalustoon perustuva toteutus (Nykyteknologia ei vielä riittävä Suomen talvisiin olosuhteisiin)
 - Rataosien sähköistäminen ja sähkömoottorijunat
 - Linja-autoliikenteeseen perustuva toteutusmalli
- Alueilla selkeä toive säilyttää palvelut rautatieliikenteenä.
- Kalustoyhtiön johdolla tullaan selvittämään vaihtoehtoja 2030-luvulle. Sekä uuden kaluston hankinta että ratojen sähköistäminen on useampivuotisia projekteja, joten 30-luvun alkupuolella liikennöidään nykyisillä kiskobusseilla.



*Ylivieska – Iisalmi (B7) sähköistetty ja operoidaan sähköjunilla 2025->

Arvioitu aikataulu ja prosessin eteneminen

Kilpailutuksen valmistelu ja palveluiden kilpailuttaminen vie useita vuosia aikaa



8-10 vuoden sopimuksia

Ostojunaliikenteen kilpailuttaminen on pitkä ja aikaa vievä prosessi

- Traficomien tavoitteena on, että 2030- ja 2040-lukujen liikenteet kilpailutetaan omina erillisinä kokonaisuuksinaan (8-10v sopimuksia).
- 2040-luvun liikenteen kilpailutuksen valmistelu on aloitettava jo vuoden 2034 tiennoilla.
- Mikäli tarvetta lisäkilpailutuksille ilmenee, Traficom ei kykene aloittamaan lisäkilpailutuksia ennen kuin 2030-luvun kilpailutettu liikenne on käynnissä, eli aikaisintaan 2031.
- Jos jollain alueilla on tahtotiloja siihen, että liikenne alkaisi vuoden 2031 ja 2040 välisenä aikana, tulee lisäksi keskustella erikseen miten tarpeet voidaan huomioida tulevassa kilpailutuksessa ja miten kalustokysymys ratkaistaan.



Traficom RARE-yhteystiedot

» **rare@traficom.fi**

- » **Pipsa Eklund**
- » **Anna Pätynen**
- » **Jani von Zansen**
- » **Teemu Laalo**
- » **Elo Ruutu**

RARE - henkilöjunaliikenteen hankinnat uutiskirje:

<https://uutiskirjeet.traficom.fi/>

Lisätietoja myös:

<https://www.hsl.fi/en/hsl/competitive-tendering-of-passenger-rail-transport-in-finland>