



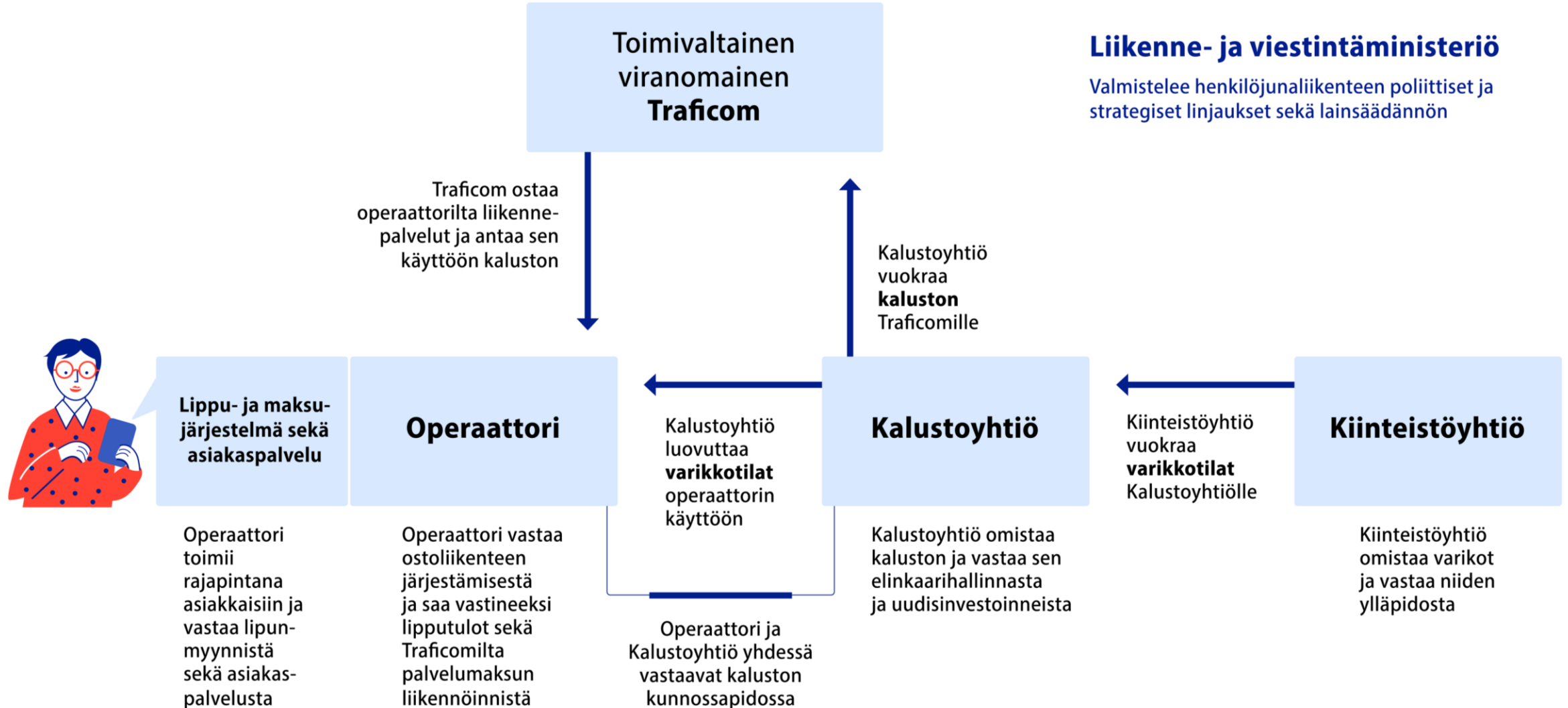
LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

2030-luvun ostoliikenteen kilpailutuksen suunnitteluperiaatteet

Hallitusohjelman henkilöjunaliikenteen toimenpiteiden valmistelua tukeva
työryhmä

25.6.2025

Tausta: julkisesti tuetun junaliikenteen järjestämismalli muuttuu



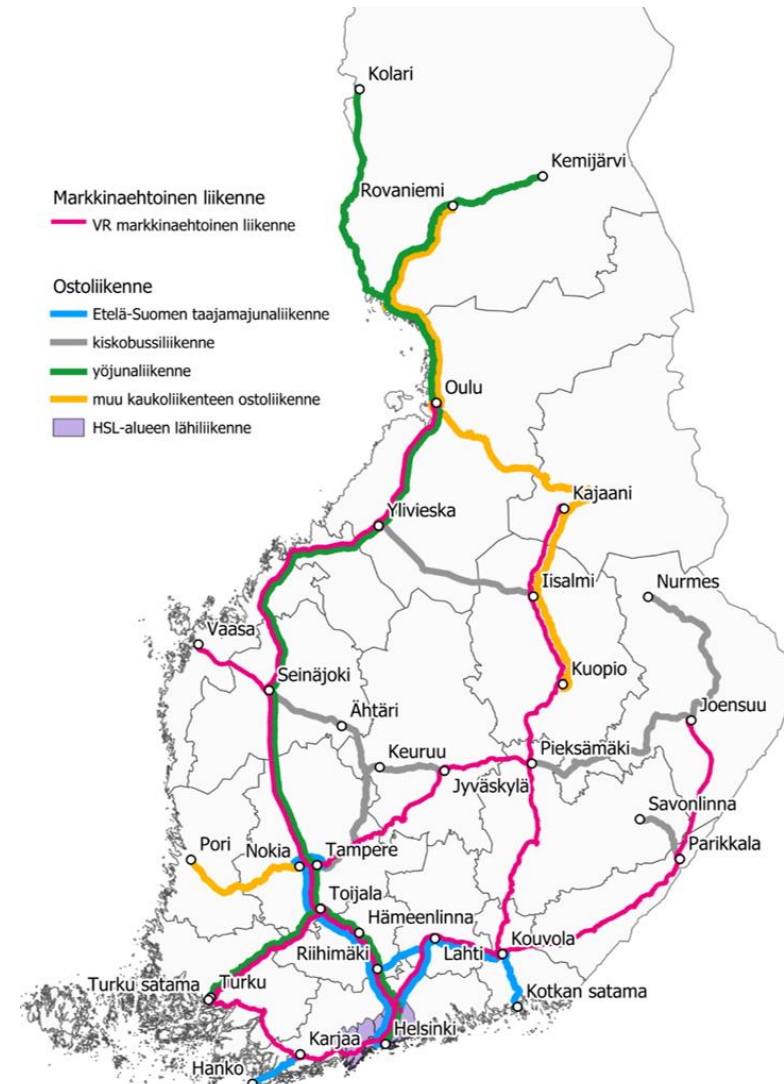


Talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjaukset 16.6.2025

Turvataan nykyisten palvelujen jatkuvuus

1. Valtion ostoliikenteellä varmistetaan yhteiskunnallisesti merkittävien, mutta markkinaehtoisesti kannattamattomien yhteysvälien henkilöjunaliikennepalvelut. Lähtökohtana valtion 2030-luvulla tukemalle ostoliikenteelle on nykyinen ostoliikennekokonaisuus, kun hankintaa valmistellaan. Turvaamalla nykyisen ostoliikenteen jatkuvuus varmistetaan, että junalla voi matkustaa yhtä laajasti koko Suomessa 2030-luvulla.

2. Uusi sopimuskausi alkaa 1.1.2031 ja on kestoltaan noin 10 vuotta. Valtio voi myöhemmin päättää laajentaa nykyistä ostoliikennekokonaisuutta, jos esimerkiksi kaupunkiseuduilla käynnistetään uutta lähijunaliikennettä. Uudet palvelut kilpailutettaisiin tällöin myöhemmin, minkä vuoksi ne voivat alkaa myöhemmin kuin 1.1.2031.



Valtion rooli ostoliikenteen rahoituksessa

3. Valtion ostoliikenne 2030-luvulla perustuu nykyisen ostoliikenteen laajuuteen. Valtio ei rahoita 2030-luvulla lisäliikennettä, joka palvelee ensisijaisesti yhden alueen liikkumistarpeita. Jos alueilla on tarpeita lisäliikenteelle, rahoitusvastuu on alueen kunnilla.

4. Liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää vuoden 2025 syksyllä keskustelut nykytason ylittävän junaliikenteen hankinnoista kiinnostuneiden kuntien ja kaupunkien kanssa. Tarkoituksena on sopia hankintojen toteuttamisen yksityiskohdista, mikäli kunnat ovat valmiita rahoittamaan hankinnat. Kuntien tulee tehdä päätökset lähijunaliikenteen hankinnoista alkuvuoteen 2026 mennessä.

Infran ja kaluston rahoitus

5. 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.

6. Nykyisen ostoliikennekokonaisuuden operointi 2030-luvulla edellyttää investointeja junakalustoon. Investoinnit voidaan mahdollisesti toteuttaa jatkamalla nykyisen kaluston elinkaarta ja/tai hankkimalla uutta kalustoa esimerkiksi VR:n tekemien Sm7- ja yöjunahankintojen optioita hyödyntämällä. Kalustoyhtiö käynnistää investointien tarkemman valmistelun ja toteuttaa ne.

Myös kiskobussiliikenteen kalustoon on investoitava, jotta liikennettä voidaan jatkaa 2030-luvulla. Kalustoyhtiö tulee käynnistämään yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston kanssa selvityksen nykyisen kiskobussikaluston korvaavista vaihtoehtoista. Liikenteen kilpailutuksessa otetaan huomioon korvaavan kaluston saatavuus ja käyttöönottoaikataulu.

Kilpailun lisääminen hankinnoissa

7. Tulevan ostoliikennesopimuksen hankinnan valmistelussa tavoitteena on lisätä kilpailua julkisesti tuetussa henkilöjunaliikenteessä. Valtio kilpailuttaa 2030-luvun ostoliikennesopimukset bruttomallisina sopimuksina.

8. Liikenne- ja viestintäministeriö neuvottelee Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän ja alueen kuntien kanssa Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen järjestämisen yhteistyömalleista, millä edistetään kilpailua, parannetaan ostoliikenteen tuottavuutta ja matkustajakokemusta. Yhteistyössä voidaan poiketa edellä mainituista linjauksista, jos yhteistyön kokonaishyödyt valtiolle ovat suuremmat kuin siinä tapauksessa, että valtio kilpailuttaa liikenteen itse.

2030-luvun ostoliikenteen valmistelun eteneminen

