

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 45/2026 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen raideliikenteen kilpailutuksesta

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimitannut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Jenni Pitkon /vihr. näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 45/2026 vp:

Aikooko hallitus tarkastella raideliikenteen kilpailutusta uudelleen tavalla, joka mahdollistaisi yhtenäisemmät matkaketjut ja vähentäisi etenkin pohjoisen Suomen junaliikenteen vaihtoja?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Valtion nykyinen ostoliikennesopimus VR:n kanssa päättyy vuoden 2030 lopussa. Nykyinen valtion ostoliikennesopimus kattaa kaiken yöjunaliikenteen, eteläisen Suomen taajamajunaliikenteen, kiskobussiliikenteen sekä kaukojunayhteydet reiteillä Kuopio-Kajaani-Oulu-Rovaniemi ja Pori-Tampere. Vuoden 2026 täydentävässä talousarviossa kohdistetaan rahoitus Tornion ja Haaparannan välisen liikenteen käynnistämiseen ja lisätään Helsingin ja Hangon välisiä suoria junayhteyksiä. Lisäksi vuosien 2026–2029 julkisen talouden suunnitelmassa henkilöjunaliikenteen käynnistämiseen Tampereen ja Rauman välillä kohdistetaan 2,5 miljoonan euron määräraha vuodesta 2027 alkaen.

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa luodaan lähtökohdat valtion julkisesti tukemalle ostoliikenteelle 2030-luvulla. Hallitusohjelman mukaan hallitus lisää tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä. Kilpailua markkinaehtoisessa liikenteessä lisätään kilpailuttamalla julkisesti tuettua liikennettä. Julkista tukea ei osoiteta markkinaehtoisesti toimiville reiteille. Lisäksi hallitusohjelmassa linjataan kalustoyhtiön perustamisesta julkisesti tuetulle liikenteelle.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi 16.6.2025, että valtion 2030-luvun ostoliikenteen hankinnan valmistelun lähtökohtana on nykyinen ostoliikennekokonaisuus. Turvaamalla nykyisen ostoliikenteen jatkuvuus tavoitteena on varmistaa, että junalla voi matkustaa yhtä laajasti koko Suomessa myös 2030-luvulla. Talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa linjattiin 18.11.2025, että edellä mainitut nykyiseen ostoliikennekokonaisuuteen lisätyt yhteydet Haaparannalle, Raumalle ja Hankoon sisältyvät valtion tukemaan ostoliikenteeseen myös 2030-luvulla.

Julkisesti tuettua henkilöjunaliikennettä säännellään suoraan sovellettavalla rautateiden ja maanteiden henkilöliikennejärjestelyistä annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella 1370/2007, muutettu asetuksella (EU) 2016/2338, eli niin sanotulla PSA-asetuksella. PSA-asetukseen sisältyi poikkeus, jonka nojalla nykyinen ostoliikenneliikennesopimus on tehty suoraan hankintana, mutta sen voimassaoloaika on päättynyt. PSA-asetuksen mukaan toimivaltaisten viranomaisten on hankittava julkisesti tuetun henkilöjunaliikenteen palvelut pääsääntöisesti kilpailuttamalla. Kilpailutukselle on luotavat syrjimättömät olosuhteet, mikä tarkoittaa muun muassa sen varmistamista, että kilpailuun osallistuville rautatieyrityksille on sopivan liikkuvan kaluston käyttöön todellinen ja syrjimätön pääsy. Jotta yrityksille olisi syrjimätön pääsy liikkuvan kaluston käyttöön, valtion ostoliikenteen kalusto vuokrataan valtion omistamalta kalustoyhtiöltä. Talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi 26.6.2024 päättäessään kalustoyhtiön perustamisen lähtökohdista, että markkinaehtoiisiin reitteihin liittyvää kalustoa ei siirretä kalustoyhtiöön.

Suoria päiväjunayhteyksiä pohjoiseen on ollut vain verrattain lyhyen aikaa. Kyseiset yhteydet perustuvat siihen, että VR hyödyntää pieneltä osin samaa kalustoa markkinaehtoisessa ja ostoliikenteessä, mikä on mahdollistanut sen, että esimerkiksi Rovaniemeltä Helsinkiin on ollut viime vuosina myös suoria päiväjunayhteyksiä. Yöjunaliikenne on kokonaan valtion ostoliikennettä. PSA-asetuksen nojalla suorat päiväjunayhteydet pohjoiseen voisivat olla mahdollisia ainoastaan kilpailuttamalla koko reitti, mukaan lukien nykyisin markkinaehtoisesti toimiva osuus. Markkinaehtoisten reittien jatkojen kilpailuttaminen siten, että operaattori käyttäisi omaa kalustoaan ei käytännössä ole Suomessa mahdollista, koska kilpailutukseen voisi osallistua vain yksi tarjoaja (VR). Syrjimättömien olosuhteiden varmistaminen edellyttäisi, että kalustoyhtiön tulisi tarjota kalusto koko reitille, mikä tarkoittaisi lisäinvestointeja kalustoon. PSA-asetus edellyttää myös arvioimaan kilpailutettavan liikenteen osalta, voisiko palvelu toteutua markkinaehtoisesti ja onko riittäviä perusteita markkinaehtoisesti toimivan liikenteen sisällyttämiselle kilpailutuksen piiriin.

Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltainen viranomainen, joka vastaa valtion ostoliikenteen kilpailutuksesta. Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto ja kalustoyhtiö selvittävät parhaillaan Sm7-kaluston muokkausmahdollisuuksia kaukoliikenteeseen ja muokkausten vaikutuksia kaluston toimitusaikatauluihin. Tavoitteena on, ettei palvelutaso huonone kilpailutuksen yhteydessä. Lisäksi ostoliikenteen suunnittelulla voidaan varmistaa, että ostoliikenteestä ja markkinaehtoisesta henkilöjunaliikenteestä muodostuisi toimivia matkaketjuja. Markkinaehtoisesti toimivien reittien sisällyttäminen tulevaan ostoliikenteen kilpailutukseen olisi kuitenkin vastoin hallitusohjelman linjauksia. Lisäksi kalustoyhtiön perustamista ja ostoliikenteen kilpailutuksen valmistelua koskevien linjausten muuttaminen tässä vaiheessa aiheuttaisi todennäköisen ja merkittävän riskin kilpailutuksen aikataululle ja palveluiden saumattomalle jatkumiselle nykyisen ostoliikennesopimuksen päättyessä vuonna 2030. Näistä syistä ei ole tarkoituksenmukaista muuttaa edellä mainittuja talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa tehtyjä linjauksia.

Helsingissä 13.3.2026

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

VN/6387/2026-LVM-3

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: