

21.10.2025

Julkinen

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunta
Liikennejaosto

Asia: HE 99/2025 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026

VR-Yhtymän lausunto julkisesti rahoitetun henkilöjunaliikenteen ostoista ja ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamisesta

VR-Yhtymä Oyj (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksensä hallituksen esityksestä valtion ensi vuoden talousarvioksi. Toteamme seuraavaa:

Tiivistelmä

- Suomen raidemarkkinaa tulee kehittää EU-säätelyyn ja asiakaskokemukseen perustuvan markkinaehtoisen liikenteen pohjalta samalla vahvistaen alueellista ostojunaliikennettä.
- Valmisteilla oleva julkisesti rahoitetun henkilöjunaliikenteen uusi järjestämismalli on merkittävä rakenteellinen uudistus. Alueiden saavutettavuuden kannalta julkisesti rahoitetun henkilöjunaliikenteen jatkaminen ja kehittäminen 2030-luvulla on välttämätöntä siellä missä liikennettä ei voida ylläpitää markkinaehtoisesti.
- Hallitusohjelman linjaus julkisen ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamisesta mahdollistaa tulevat ostojunaliikenteen kilpailutukset ja edistää kilpailua henkilöjunaliikenteessä.
- VR on valmis käynnistämään nopealla aikataululla henkilöjunaliikenteen Suomen ja Ruotsin välillä Oulun ja Haaparannan sähköistetyllä rataosuudella, mutta liikenteen käynnistäminen edellyttää ostoliikenteen rahoitusta.
- VR on sitoutunut edistämään kilpailua raideliikenteessä tavoitteenaan asiakaslähtöinen ja kestävä raideliikennemarkkina, johon on syntynyt lisää kilpailua ja uusia palveluja niin markkinaehtoiseen matkustajajuna- ja tavarajunaliikenteeseen kuin ostojunaliikenteeseenkin.

Julkisesti rahoitettuun henkilöjunaliikenteeseen merkittäviä rakenteellisia uudistuksia

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee parhaillaan julkisesti rahoitettavaan henkilöjunaliikenteeseen eurooppalaisittain hyvin merkittävää ja kauaskantoista rakenneuudistusta, jolla Suomi edistää kilpailua ja näyttää suuntaa Euroopan raidemarkkinalle Ruotsin vanavedessä. Nykyisen ostojunaliikenteen suorahankinnan sijaan valtion ostama henkilöjunaliikenne seuraavalle 1.1.2031 alkavalle sopimuskaudelle tullaan kilpailuttamaan. Näiden kilpailutusten mahdollistamiseksi on perustettu ostoliikenteen kalustoyhtiö. Samalla hallitus selkiyttää säätelyä, jolla kunnat, kuntayhtymät ja alueet saavat enemmän

21.10.2025

Julkinen

päätösvaltaa henkilöjunaliikenteen järjestämiseen alueellaan. Toimenpiteet lisäävät kilpailua raideliikenteessä ja helpottavat markkinoille pääsyä.

VR kannattaa näitä muutoksia ja on edistämässä niitä aktiivisesti.

Nykyinen liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oyj:n sopimus junaliikenteen hankinnasta jatkuu vuoden 2030 loppuun asti. Vuoden 2026 valtion talousarvioesityksessä liikenne- ja viestintäministeriön pääluokassa julkisen henkilöjunaliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen on varattu 34,87 miljoonan euron määräraha. Vuodelle 2026 hallitus esittää määrärahaan 10,3 miljoonan euron korotusta kattamaan valtiolle kalustoyhtiölle kertyviä kustannuksia.

VR katsoo, että ostojunaliikenne täydentää hyvin markkinaehtoista kaukojunaliikennettä. Tällä hetkellä 84 % kaukoliikenteen matkustajista matkustaa junissa, jotka liikennöidään markkinaehtoisesti. Valtion tavoitteena henkilöjunaliikenteen hankinnassa on ylläpitää junaliikenteen palvelutasoa ja joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Ostojunaliikenne parantaakin alueellista saavutettavuutta ja sillä mahdollistetaan junaliikenne reiteillä, joissa palveluja ei pystyttäisi tuottamaan markkinaehtoisesti.

Julkinen rahoitus 2030-luvun ostojunaliikenteelle tulee varmistaa

Ruotsiin verrattuna Suomen nykyinen ostojunaliikennemarkkina on merkittävästi pienempi, koska laajempaan ostojunaliikenteeseen ei ole löytynyt tarvittavaa rahoitusta. Nykyisin vain pieni osa henkilöjunaliikenteestä HSL-alueen ulkopuolella Suomessa rahoitetaan julkisella tuella. Lisäksi nykyinen valtion ostojunaliikennesopimus perustuu vuoden 2030 loppuun saakka tasarahoitukseen ilman inflaatio- tai indeksikorjausta, mikä käytännössä tarkoittaa kutistuvaa rahoitusta ostojunaliikenteelle.

Lähijunaliikenne on kaikkialla Euroopassa poikkeuksetta pelkillä lipputulolla kannattamatonta liikennettä. Lähijunaliikennettä on kuitenkin pitkällä tähtäimellä taloudellisesti järkevää kehittää ja tukea, sillä kaupungit ja kunnat hyötyvät muun muassa maan arvon ja taloudellisen toimeliaisuuden lisääntymisestä, paremmasta saavutettavuudesta, tehokkaasta maankäytöstä ja pienemmistä hiilidioksidipäästöistä. Ostoliikenteen kasvattaminen edistäisi myös raideliikenteen kilpailua ja madaltaisi uusien toimijoiden kynnyksiä tulla Suomen markkinalle. VR pitääkin tärkeänä, että julkisesti rahoitetun henkilöjunaliikenteen uudistuksen toteutuksessa varmistetaan riittävä julkinen rahoitus lipputulolla kannattamattomalle alueelliselle ostoliikenteelle 2030-luvulla.

Rahoituksen varmistamisen ohella on olennaista, että julkisin varoin hankittava ostojunaliikenne kilpailutetaan järkevinä, tehokkaina ja operaattoreille houkuttelevan kokoisina kilpailutuksina. Tämä edesauttaa, että tilaaja saa kilpailuunsa tarpeeksi tarjouksia. Asiakasnäkökulman kannalta kilpailutettavat alueet tulisi muodostaa siten, ettei nykyisiä vaihdottomia tai muuten hyvin toimivia reittejä katkaistaisi, sillä ylimääräinen vaihto on aina este joukkoliikenteen harkinnalle matkustusmuotona. Kilpailutukset on määrää toteuttaa vuosina 2025–2026 liikenne- ja viestintävirasto Traficomin toimesta.

21.10.2025

Julkinen

Alueilla on halua käynnistää alueellista junaliikennettä

Ostojunaliikenteessä on kasvupotentiaalia, sillä useilla alueilla on halua käynnistää alueellista henkilöjunaliikennettä. Näin on jo tapahtunut Pirkanmaalla, jossa Tampere, Nokia, Lempäälä ja Akaa ovat rahoittaneet M-lähijunaliikenteen lisäliikennettä.

Viisi Itä-Lapin kuntaa tekivät äskettäin päätöksen jatkaa Kemijärven päiväjunan rahoittamista kahdelle seuraavalle vuodelle. Rahoituksen myötä Kemijärvelle liikennöidään yöjunaliikenteen lisäksi päiväjunavuoroja joulun, hiihtolomien, pääsiäisen, kesälomakauden, ruskan ja syyslomien ajaksi, mikä tulee alueen matkailua.

Myös Rauman kaupunki on tehnyt päätöksen henkilöjunaliikenteen käynnistämiseksi Tampereen ja Rauman välillä vuodesta 2027 alkaen. Valtio tukee liikennettä 2,5 miljoonalla eurolla vuodessa 2027 alkaen.

Esimerkiksi Raision, Lappeenrannan, Raahen ja Kajaanin suunnalta sekä Tampereen ja Turun välisten kuntien toimesta on toivottu uusia ostojunareittejä tai -vuoroja olemassa olevalle rataverkolle. Myös VR on tunnistanut monia kohteita, joissa jo nykyisellä radalla ja nykyisellä junakalustolla eli jo tällä vuosikymmenellä nykyisen ostoliikennesopimuksen aikana voisi palvella työssäkäyntialueen sisäistä liikkumista ja ulkoista saavutettavuutta uusilla junavuoroilla, jotka kuitenkin pelkillä lipputuloilla eivät ole kannatettavia.

Yksi esimerkki tällaisesta on yöjunaliikenne Kajaanista ja Kuopiosta (tai Joensuusta) Helsinkiin tarjoamaan yhteys aikaiselle aamulennolle Helsinki-Vantaalta eteenpäin tai klo 9 Helsingissä alkavaan kokoukseen. Paluuvuoro ajoittuisi niin, että noin klo 23 mennessä Helsinki-Vantaalle laskeutuvilta lennoilta olisi yöjunayhteys takaisin Savon ja Kainuun suuntiin. Tämä tapahtuisi kestävästi ja vähäpäästöisesti arkipäivisin jo nykyisellä yöjunakalustolla, joka on täyskäytössä pääsääntöisesti vain viikonloppuisin. Näin sekä olemassa oleva rataverkko että vain ostoliikenteen käytössä oleva yöjunavaunukalusto saataisiin tehokkaampaan käyttöön.

Henkilöjunaliikenne tulisi käynnistää Suomen ja Ruotsin välillä

Keminmaan Laurilan ja Ruotsin Haaparannan välisen rataosuuden sähköistys valmistui tammikuussa 2025. Rataosuudella ei ole kuitenkaan lainkaan henkilöjunaliikennettä, koska matkustajamääräennusteiden mukaan liikennöinti ei olisi pelkästään lipputuloilla kannattavaa ja tällä hetkellä ostoliikenteeltä puuttuu rahoitus. Radan sähköistämisestä ei ole matkustajajunaliikenteelle hyötyä, ellei sille hankita myös liikennettä.

VR:llä olisi valmius aloittaa Suomen ja Ruotsin välinen matkustajaliikenne Oulun ja Haaparannan välillä. Kyseessä olisi historiallinen, ensimmäinen EU:n sisäinen kansainvälinen henkilöjunayhteys Suomen ja Ruotsin välillä.

VR on esittänyt alueen kunnille ja LVM:lle kolme vaihtoehtoista vuorotarjontaa, joiden rahoitustarve on 0,3–2,1 miljoonaa euroa vuodessa. Ruotsissa ostoliikenteelle on jo rahoitus ja Haaparannan ja Luulajan välillä liikennöidään kolme

21.10.2025

Julkinen

vuoroa päivässä. Matkustajajunaliikenteen aloittaminen Oulu–Haaparanta välillä yhdistäisi Pohjois-Suomen suurimman kaupungin ja sitä kautta koko Suomen junaliikenteen Ruotsin junaverkostoon.

Ostoliikenteen kalustoyhtiö on tärkeä askel kilpailun lisäämisessä

Osana ostojunaliikenteen uudistusta liikenne- ja viestintäministeriö, valtioneuvoston kanslia ja VR ovat vuodesta 2024 lähtien valmistelleet yhteistyössä ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamista valtiolle hallitusohjelman ja hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunnan päättämien periaatteiden pohjalta.

Hankkeen valmisteluvaiheessa VR perusti Suomen Ostoliikennekalusto Oy:n, jonka koko osakekannan VR-Yhtymän ylimääräinen yhtiökokous 9.10.2025 suunnitellusti päätti siirtää pääomanpalautuksena valtion suoraan omistukseen. Siirto tapahtuu 1.11.2025. Seuraavaksi Suomen Ostoliikennekalusto Oy:lle on suunniteltu siirrettävän VR:n nyt omistama, valtion tilaamassa ostoliikenteessä käyttämä kalusto. Tämä siirto on suunniteltu toteutettavan alkuvuonna 2026. VR ei jää kalustoyhtiöön omistajaksi, eikä osallistu sen päätöksentekoon.

Hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunta on aiemmin linjannut, että markkinaehtoihin reitteihin liittyvää kalustoa ei siirretä kalustoyhtiöön, eikä näitä reittejä kilpailuteta ostoliikenteen. Tavaraliikennekalustoa ei myöskään siirretä kalustoyhtiöön.

Julkinen kalustoyhtiö soveltuu hyvin julkisesti rahoitettuun ostoliikenteeseen. Kalustoyhtiön myötä mahdollistetaan kaikille toimijoille tasapuolinen pääsy ostoliikennekalustoon. Kalustoyhtiö vastaa jatkossa ostojunaliikenteen kaluston hallinnasta, vuokraamisesta sekä investointien valmistelusta ja toteutuksesta.

VR on sitoutunut edistämään raidemarkkinan kilpailua

VR tukee tavoitteita raideliikenteen kilpailun lisäämiseksi ja jatkaa aktiivisesti konkreettisia toimenpiteitä edistääkseen kilpailua ja markkinoille pääsyä. HSL kilpailutti pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen ensimmäistä kertaa vuonna 2018. Kilpailutuksen voitti VR, ja uusi sopimus astui voimaan vuoden 2021 alussa.

VR:n yksinoikeus matkustajakaukojunaliikenteessä päättyi 31.12.2020, josta lähtien kilpailu on ollut auki ja kaikilla halukkailla operaattoreilla on ollut vapaa pääsy rataverkolle (Open Access).

Hallitusohjelmaan mukaan julkista tukea ei osoiteta markkinaehtoisesti toimiville reiteille. VR tukee tätä kirjausta ja katsoo, että kaukoliikenteen ja tavaraliikenteen tulee antaa kehittyä markkinaehtoisesti ilman julkista tukea.

Lisäksi VR haluaa edistää raidemarkkinan kilpailuneutraliteettia keskittymällä rautatieoperaattorin ydinliiketoimintaan luopumalla asemista, jäljellä olevista yksityisraiteista (~60 km) ja varikkokiinteistöistä.

VR-Yhtymä Oyj

21.10.2025

Julkinen

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet, vastuullisuus ja viestintä