LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

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

Julkinen henkilöjunaliikenne

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto 21.10.2025
Hallitusneuvos Emmi Nykänen

Mom. 31.20.21 Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen

- Määräraha on tarkoitettu liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaisiin menoihin sekä eräisiin muihin joukkoliikenteen palvelujen tuottamiseen ja joukkoliikenteen edistämiseen ja kehittämiseen sekä liikkumisen ohjaukseen osoitettaviin menoihin.
- Momentille on esitetty yhteensä 107,324 MEUR vuodelle 2026.
- Junaliikenteen osalta ehdotetaan, että määrärahaa saisi käyttää junaliikenteen palvelujen ostoihin sekä kaluston vuokrauksesta ja kunnossapidosta aiheutuviin kustannuksiin.
- Junaliikenteen osalta momentille esitetään yhteensä 45,17 MEUR vuodelle 2026.
  - Momentille ehdotettu määräraha jakautuu jatkossa VR:n ja Kalustoyhtiön välillä.
  - Ostoliikenteen järjestämisestä aiheutuu kustannuksia valtiolle kalustoyhtiölle maksettavasta kalustovuokrasta, kaluston kunnossapidosta sekä ostoliikennesopimuksen mukaisista palvelumaksuista VR:lle.

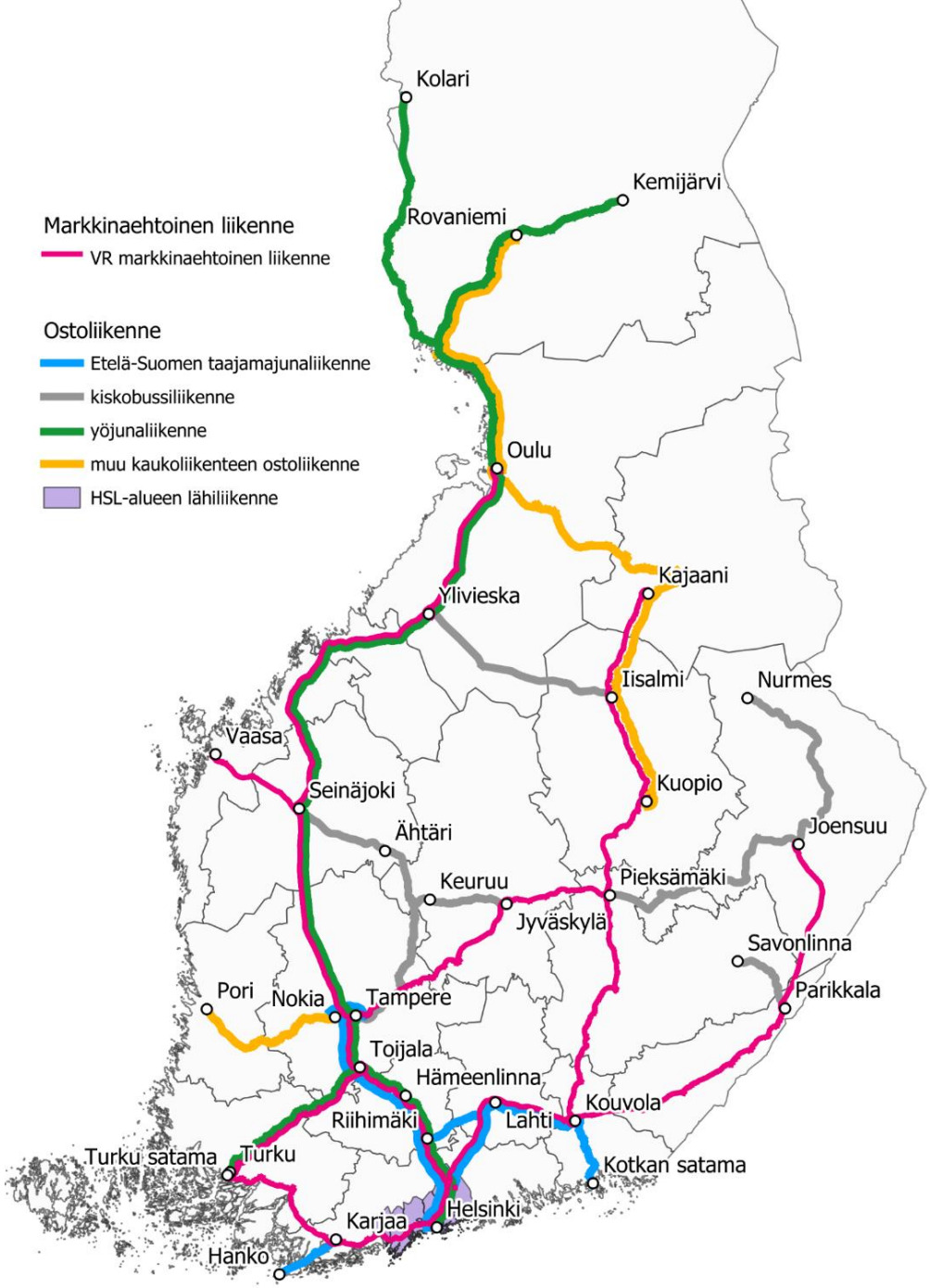
Henkilöjunaliikenteen ostot

- Henkilöjunaliikenteen palveluiden tarjonta on tärkeä osa valtakunnallista liikennejärjestelmää ja alueiden välistä saavutettavuutta.
  - Kauko- ja lähiliikenteen hankinnoilla on tavoitteena ylläpitää ja lisätä junaliikenteen palvelutasoa ja houkuttelevuutta.
- Junaliikenteen hankinnoilla katetaan vuosittain alueellisia ja valtakunnallisia tarpeita siinä laajuudessa kuin eduskunnan myöntämä määräraha riittää.
- LVM ja VR:n välinen ostoliikennesopimus on solmittu vuonna 2022 ja se on voimassa 31.12.2031 asti.
- Henkilöjunaliikenteen hankinnoilla asetetaan VR Yhtymä Oy:lle julkinen palveluvelvoite ja valtio hankkii tarpeellisiksi katsottuja palveluja niillä reiteillä, joiden lipputulot eivät riitä tekemään niistä kaupallisesti kannattavia.
- Vuonna 2024 palveluvelvoitteista maksettu ostoliikennekorvaus oli 35,23 miljoonaa euroa sisältäen kulloinkin voimassa olleen arvonlisäveron ja yöjunakaluston korvausinvestoinnista erilliskorvauksen 1,1 miljoonaa euroa.
- Tampereen alueen kunnat rahoittavat myös itse kokonaan tiettyjä M-junan lisävuoroja.
- Samanlainen järjestely on myös solmittu Kemijärven alueen kuntien kanssa tietyistä lisävuoroista vuoden vilkkaimpina matkustusviikkoina (pilotti astui voimaan 15.12.2024 ja sitä on tarkoitus jatkaa vuosina 2026-2027).

Nykyinen ostoliikenne

Liikenteeseen kuuluvat

- Etelä-Suomen taajamajunaliikenne
  - D-juna Helsinki–Hämeenlinna, G-juna Riihimäki–Lahti, M-juna Nokia–Tampere–Toijala, O-juna Lahti–Kotkan satama, R-juna Helsinki–Tampere, T-juna Helsinki–Riihimäki, Z-juna Helsinki–Kouvola,
  - Karjaa–Hanko
- Sähköistämättömien reittien kiskobussiliikenne
  - Savonlinna-Parikkala, Tampere-Jyväskylä, Joensuu-Pieksämäki, Seinäjoki-Jyväskylä, Joensuu-Nurmes, Ylivieska-Iisalmi
- IC/Pendolino –liikenne
  - Tampere–Pori ja Kuopio–Kajaani–Oulu–Rovaniemi
- Yöjunaliikenne
  - Helsinki–Tampere–Oulu–Kolari ja Helsinki/Turku–Tampere–Oulu–Rovaniemi–Kemijärvi



Kalustoyhtiö

- Kalustoyhtiön perustamista on valmisteltu kesästä 2024 lähtien yhdessä VNK:n ja VR:n kanssa.
  - Kalustoyhtiö siirtyy valtion suoraan 100% omistukseen marraskuun alussa.
  - Erityistehtäväyhtiö, valtioneuvoston kanslian omistajaohjauksessa
- Hallitusohjelman mukaan kalustoyhtiöön siirretään valmistelussa olevalla liiketoimintakaupalla nykyisin valtion rahoittamassa henkilöjunaliikenteessä käytettävää kalustoa.
  - Muu henkilöjunaliikenteen junakalusto ja tavaraliikenteen junakalusto jäävät VR:lle.
- Ostoliikenteen kalustoyhtiö oli valmisteluvaiheessa perustettu VR-Yhtymän tytäryhtiöksi, ja VR-Yhtymä on antanut sille noin 15 miljoonan euron alkupääoman.
- Tavoitteena on, että Suomen Ostoliikennekalusto Oy aloittaa operatiivisen toimintansa alkuvuodesta 2026.
- Nykyinen VR:n kanssa solmittu ostoliikennesopimus on voimassa vuoden 2030 loppuun, eivätkä nyt tehtävät omistusjärjestelyt vaikuta ostoliikenteen hoitamiseen, sen laajuuteen tai matkustajiin.

Kalustoyhtiö

- Kalustoyhtiön on tarkoitus toimia mallilla, jossa toimivaltainen viranomainen (LVM/Traficom) vuokraisi kaluston kalustoyhtiöltä.
  - Hallitusohjelmassa linjatun mukaisesti kalustoyhtiöllä ei olisi valtion ostoliikenteen kalustovuokrauksen lisäksi mitään muuta liiketoimintaa tai tuloja.
  - Kunnat voivat tulevaisuudessa hyödyntää kalustoyhtiötä, jos niin haluavat ja jos hakevat omaa tilaajatoimivaltaa.
- Nykyinen ostoliikennekorvaus ei riitä kattamaan kokonaisuudessaan liikennöintikorvausta VR:lle sekä kalustoyhtiön kustannuksia 2020-luvulla.
- Kalustoyhtiöstä johtuen momentille ehdotetaan lisättäväksi 10,3 miljoonaa euroa vuodelle 2026.
  - Lisäykset otettu huomioon myös JTS:ssä vuosille 2026-2029.



Kalustoyhtiö

- Rahoitusvaje kokonaisuudessaan arvioitu olevan 2020-luvulla noin. 75–90 MEUR.
- Rahoitustarpeen kasvuun vaikuttavat erityisesti yhtiön korkokulut, koska nykyinen ostoliikennesopimus ei kata pääomakustannuksia kokonaisuudessaan eikä korvausta ole sidottu inflaatioon sekä jo päätetyt uudisinvestoinnit (Sm7-hankinta ja yöjunainvestointi).
- Myös nykyiseen kalustoon tehtävät korjausinvestoinnit, ovat välttämättömiä 2020-luvun aikana, jotta kalustolla voidaan liikennöidä nykyisellä palvelutasolla 2030-luvulla.
  - Kustannukset kasvavat myös, jos liikennettä halutaan lisätä ja yhtiö joutuu investoimaan uuteen kalustoon.
- Hallitus linjasi kesäkuussa 2025, että valtio hankkii saman määrän liikennettä kuin nykyisin 2030-luvulla.
  - Jos kunnat haluavat lisäliikennettä tulee heidän kattaa siitä aiheutuvat ylimääräiset kustannukset.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kiitos!