



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenteen kehitystehtävät

Tietopilotti

Maakuntalennot


Raideliikenne 2020-luvulla

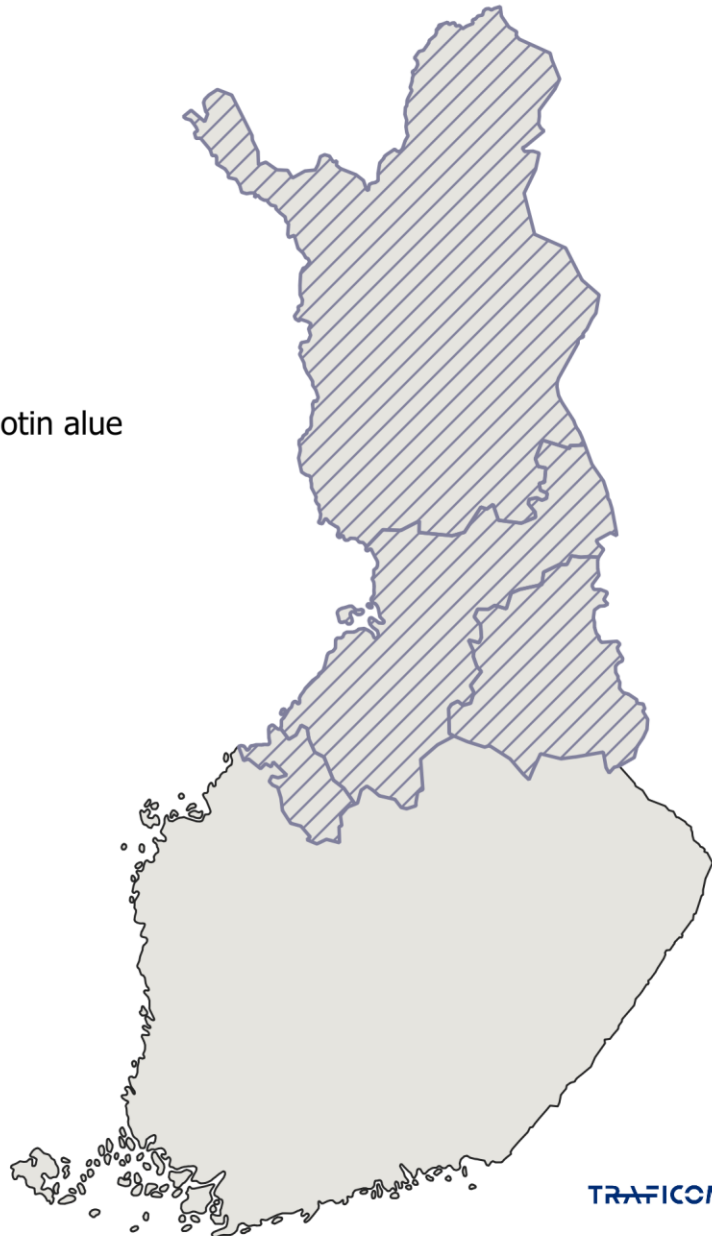
Raideliikenteen kilpailutuksen

valmistelu 2030-luvulle

Tietopilotti lyhyesti

- ▶ Vuosien 2026-2027 aikana Traficom kerää tietoa Keski-Pohjanmaan, Pohjois-Pohjanmaan, Lapin ja Kainuun hyvinvointialueiden
 - ▶ järjestämistä sosiaalihuolto-, vammaispalvelu- ja kehitysvammaisten erityishuoltolain mukaisista Sote kuljetuksista
 - ▶ toimialueilla ajetuista sairausvakuutuslain perusteella korvattavista kuljetuksista eli ns. Kela-matkoista
- ▶ Kerättävät tiedot liittyvät kuljetusten kysyntään, tarjontaan ja toteumaan
- ▶ Tiedon keräämisen mahdollistaa Liikennepalvelulakiin tehdyt väliaikaiset muutokset, jotka ovat voimassa 1.7.2025 – 30.6.2028

 Kela-Sote -tietopilotin alue



Miksi pilotoidaan ?

Julkisesti tuettu liikenne vuonna 2025

Matkakustannusten korvaukset

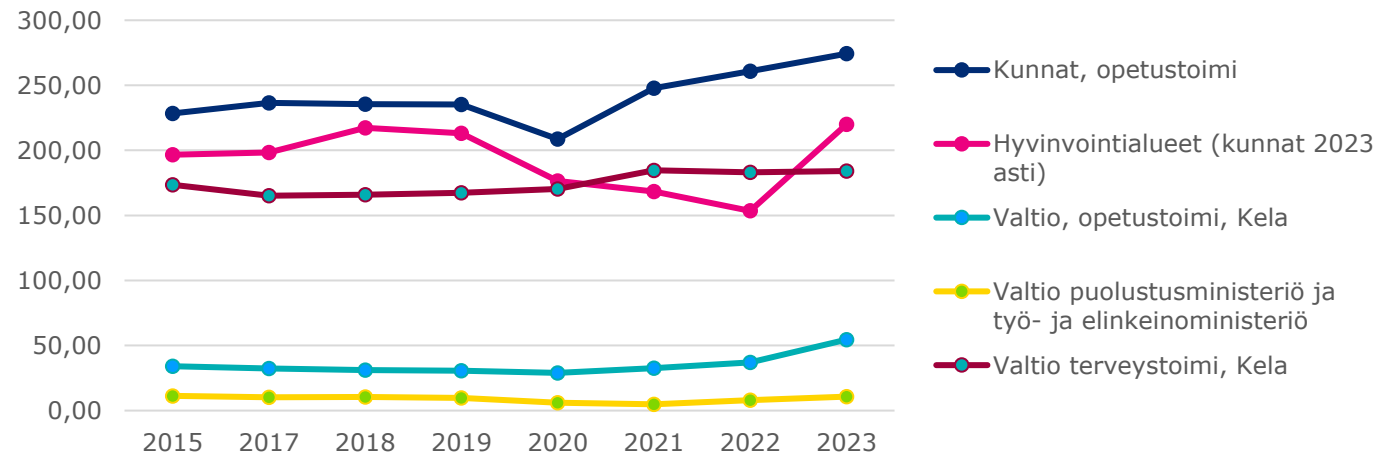
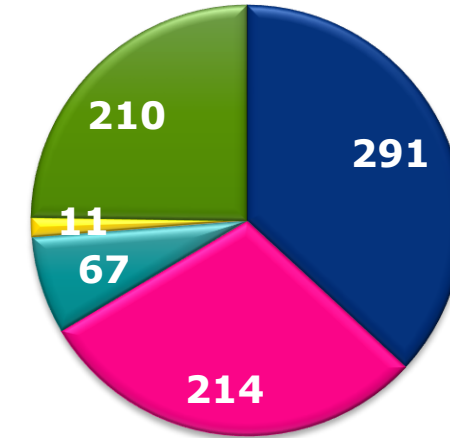
- Yhteensä noin 792 miljoonaa euroa
- Hyvinvointialueet ja Kelan terveystoimen matkakustannusten korvaukset 424 M€

Kunnat investoivat merkittävästi alueensa joukkoliikenteeseen esim.

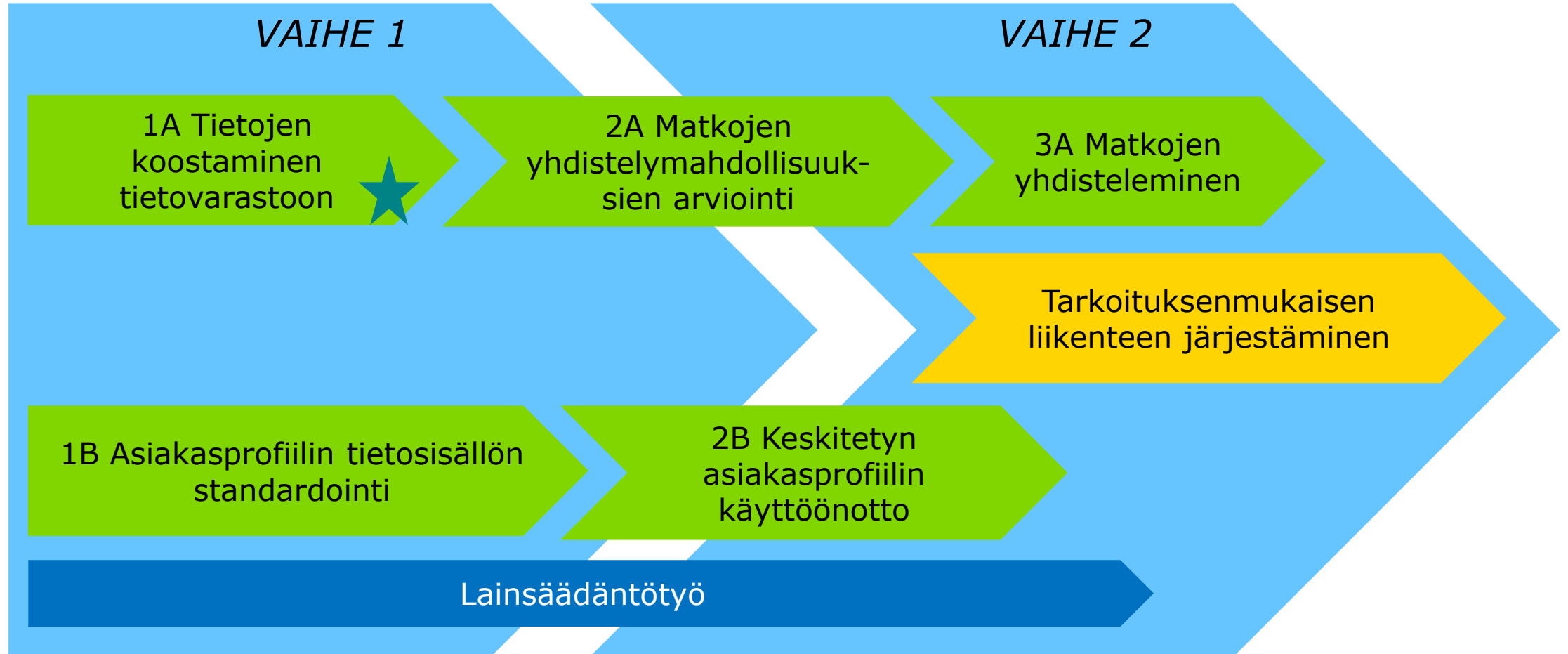
- HSL operointikustannukset 591 M€
- Nysse liikennöintikorvaukset 96 M€

Matkakustannusten korvaukset 2025 (M€)

- Kunnat, opetustoimi
- Hyvinvointialueet (kunnat 2023 asti)
- Valtio, opetustoimi, Kela
- Valtio puolustusministeriö ja työ- ja elinkeinoministeriö
- Valtio terveystoimi, Kela



Mahdollinen kehityskulku



Joukkoliikennematkojen saaminen osaksi Kelan ja hyvinvointialueiden korvaamia matkoja voisi parantaa kaikille avoimen joukkoliikenteen palvelutasoa

Lentoliikenteen hankinnat

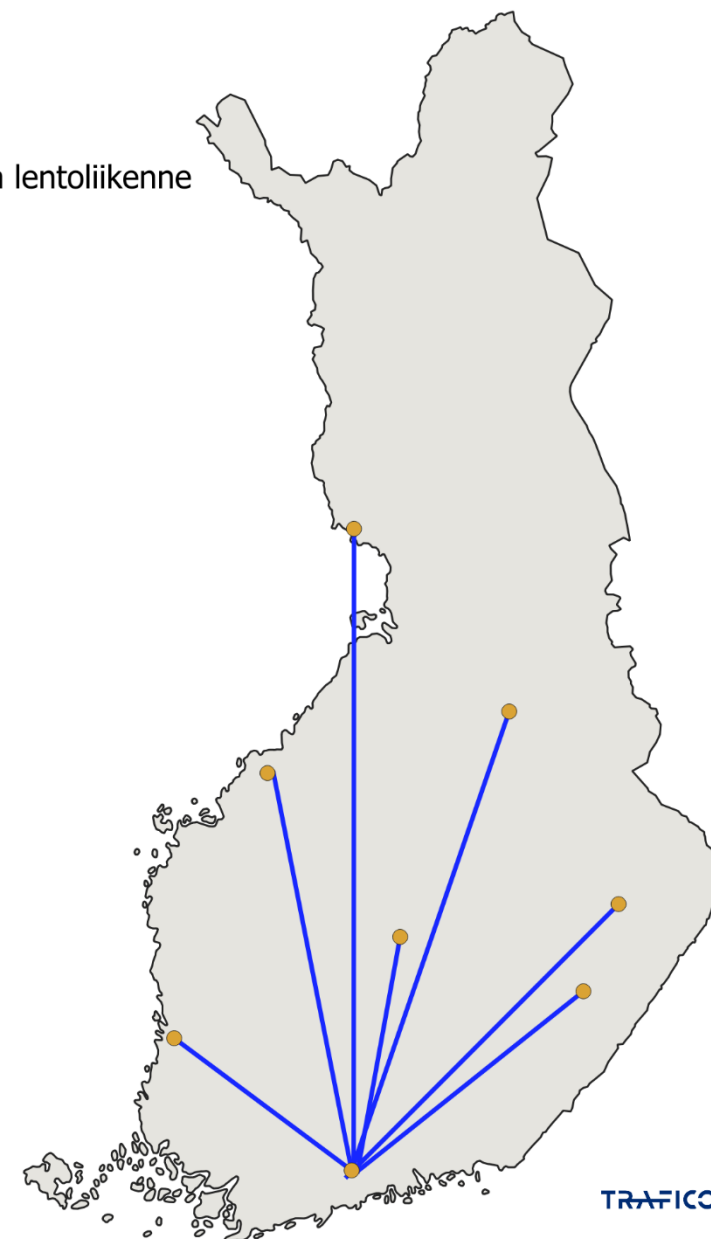
► Kuukausittain noin 500 lentoa

Vuonna 2025:

Reitti	Lentoja	Matkustajia	Täyttöaste keskimäärin
Joensuu	88	3 149	52 %
Jyväskylä	96	2 136	32 %
Kajaani	84	3 522	61 %
Kemi	96	2 834	43 %
Kokkola	88	2 200	36 %
Pori	78	685	29 %
Savonlinna	42	351	28 %
YHTEENSÄ	572	14 877	41 %

Traficomın rooli liikenteen hankinnoissa

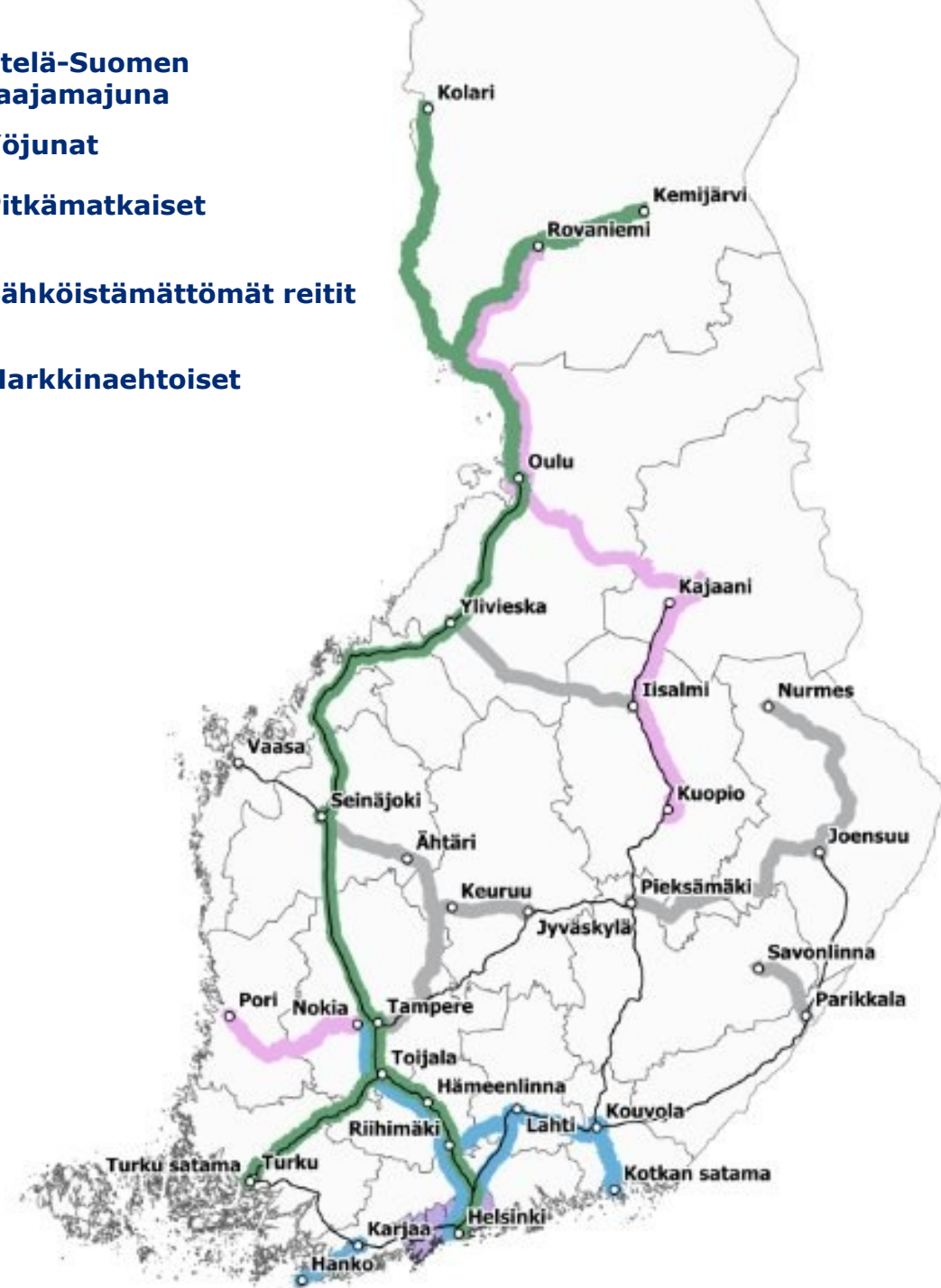
— Valtion hankkima lentoliikenne



Raideliikenteen hankinnat 2020-luvulla

- ▶ Nykysopimukset ovat siirtyneet Traficomille tammikuussa
- ▶ Kalustoyhtiön toiminta käynnistynyt maaliskuussa
- ▶ Vuonna 2025:
 - ▶ Ajettuja junakilometrejä 12 676 88 ostoliikenteessä
 - ▶ Matkoja kaikkineen 10 138 637
- ▶ 2020-luvun lisäliikenteiden tilannekatsaus:
 - Hanko-Helsinki suorat päivittäiset vuorot alkaneet
 - Haaparannan lisäliikenne (Suomi-Ruotsi henkilöjunaliikenne) alkaen maanantaina 10.8.
 - Rauma-Tampere lisäliikenne 2027

- Etelä-Suomen taajamajuna
- Yöjunat
- Pitkämatkaiset
- Sähköistämättömät reitit
- Markkinaehtoiset



ON TRACK WITH
FINLAND

Raideliikennemarkkinan avaaminen kilpailulle



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

RARE - projekti lyhyesti

Henkilöraideliikenteen markkinan avaaminen ja kilpailun lisääminen = RARE

- Henkilöjunaliikenteen palveluiden osalta tämä tarkoittaa valintoja paitsi kehityksen suunnasta myös laajoista asiakokonaisuuksista:
 - Palveluiden laajuus ja tarvittava kalusto
 - Kokonaisuuden talous- ja rahoituskysymykset
 - Raideliikenteen infrastruktuuri ja taustajärjestelmät
 - Uudenlainen hallintorakenne ja palveluiden järjestämistapa
- Projektin tavoitteet pohjautuvat Traficomille asetettuihin tulostavoitteisiin vuosille 2024-2027.
- Keskeisin tavoite on varmistaa, että julkisesti tuettu henkilöjunaliikenne palvelee matkustajia myös vuodesta 2031 eteenpäin.



Suorahankinnoista ostoliikenteen kilpailutuksiin

Nykytilanne 2030 asti

Sopimus henkilöjunaliikenteen ostamisesta 2022-2030

Taustalla pitkä historia, mm. yksinoikeussopimus 2009–2019 sekä osto- ja velvoiteliikenne kokonaisuudet

Lajissaan viimeinen suorahankintasopimus

Eduskunta myöntänyt määrärahan ylläpitää markkinaehtoisesti kannattamatonta junaliikenteen tarjontaa

VR vastannut liikennöinnistä kokonaisuutena ja kantanut mm. lipputulo-, kustannustaso-, kalusto- ja henkilöstöriskit

Keskeiset muutokset nykytilaan

Uusi toimintamalli, uudet rakenteet ja omistusjärjestelyt

Päätetyt investoinnit ja uudet investointitarpeet, mm. kalusto ja varikot

Inflaatio, nykyrahaan verrattuna keskimäärin 26 % kustannusnousu uudella sopimuskaudella 2031–2040

Nykyisen nettohankinnan rahoituskehys, suuruudeltaan n. 35 miljoonaa euroa per vuosi, ei riittäisi kuin pieneen osaan nykyisestä ostoliikenteestä

Uusi tilanne 2031-

Muuttuneen EU-sääntelyn vuoksi valtion ostoliikenne on jatkossa kilpailutettava

Koronan jälkeen rautatieyritykset haluavat tehdä hankintasopimuksia, joissa mm. lipputuloriski on tilaajalla

Liikenteen tilaaja (julkinen sektori) määrittää hankittavat palvelut ja vastaa ostoliikenteen kokonaiskustannuksista, ml. inflaatio

Kilpailuttaminen edellyttää tasapuolisia olosuhteita, uusia rakenteita ja omistusjärjestelyjä mm. kalustoyhtiö, varikot ja muut tukipalvelut

Arvioitu aikataulu ja prosessin eteneminen



***Päätökset julkisesti hankitun henkilöjunaliikenteen palvelu- ja rahoitustasosta ovat jatkovalmistelun kannalta keskeisiä. Tarkempia neuvotteluja ja suunnitelmia jatketaan alueiden kanssa poliittisten päätösten jälkeen. Traficomin tehtävänä on luoda tietopohjaa avoimessa ja tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien kanssa läpi muutoksen.**



ON TRACK WITH
FINLAND

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket