

Kirjallinen kysymys KK 204/2026 vp

Jouni Ovaska kesk ym.

Kirjallinen kysymys raideyhteyksien parantamisesta kasvavilla yhteysväleillä sekä henkilöjunaliikenteen kilpailun edistämisestä

Eduskunnan puhemiehelle

Tampere—Turku—Naantali-yhteysvälin junaliikenteen palvelutaso ei nykyisellään vastaa alueen kasvavien työssäkäynti-, pendelöinti- ja saavutettavuustarpeiden edellyttämää tasoa. Nykyinen markkinaehtoinen kaukojunaliikenne toimii 2—3 tunnin vuorovälillä, mikä ei mahdollista aidon työssäkäyntialueen muodostumista Suomen toiseksi ja kolmanneksi suurimman kasvukeskuksen välille. Tunnin vuorovälillä liikennöivä lähijunaliikenne parantaisi merkittävästi työvoiman liikkuvuutta, yritysten osaavan työvoiman saatavuutta sekä alueiden elinvoimaa koko kasvukolmion alueella.

Yhteysvälille alueen kunnat olisivat valmiita osallistumaan kustannuksiin lähijunaliikenteen käynnistämiseksi ja näihin liikennöintitarpeisiin vastaamiseksi. Ostoliikenteen käynnistäminen ei vaatisi valtiolta rahoitusta. Kyse on siten ennen kaikkea poliittisesta linjauksesta siitä, voidaanko liikenne sisällyttää osaksi vuonna 2031 alkavaa ostoliikennekokonaisuutta.

Ratkaisu tukisi myös hallituksen raidereformin tavoitteita lisäämällä aidosti kilpailutettavan junaliikenteen määrää Suomessa. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom mukaan kilpailutettavaa ostojunaliikennettä on Suomessa tällä hetkellä liian vähän toimivan kilpailun syntymiseksi. Tampere—Turku—Naantali-yhteysvälin sisällyttäminen kilpailutettavaan ostoliikenteeseen vahvistaisi kilpailun edellytyksiä ja parantaisi koko ostoliikennejärjestelmän tehokkuutta.

EU:n palvelusopimusasetus (PSA 1370/2007) mahdollistaa markkinaehtoisen henkilöjunaliikenteen järjestämisen ostoliikenteenä silloin, kun tavoitteena on palvelutason parantaminen ja alueellisen saavutettavuuden vahvistaminen. Liikenne- ja viestintäministeriö on aiemmin katsonut, ettei EU-sääntely muodosta estettä tällaiselle ratkaisulle. Useissa EU-maissa markkinaehtoisesti harjoitettua junaliikennettä on myöhemmin järjestetty PSA-asetuksen mukaisena ostoliikenteenä palvelutason turvaamiseksi ja kilpailun lisäämiseksi.

Yhteysvälillä on myös huomattava kasvupotentiaali. Matkustajamäärät ovat kasvaneet vuosien 2019 ja 2024 välillä 37 prosenttia, mikä on Suomen sähköistetyn rataverkon suurin kasvu. Tiheimmän vuorovälin ja uusien pysähdyspaikkojen myötä matkustajamäärien arvioidaan kasvavan nykyisestä noin 700 000 matkustajasta yli miljoonaan matkustajaan vuodessa.

Kirjallinen kysymys KK 204/2026 vp

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitämme asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Miksi hallitus jarruttaa lisäliikenteen hankkimista ja junaliikenteen tosiasiallista kilpailua,

kuntien halu panostaa liikennöintiin osoittaa ostoliikenteen todellisen tarpeellisuuden, joten miksi hallitus kieltää kuntia toteuttamasta liikennöinnin, vaikka siitä ei synny valtiolle kustannuksia,

millä hallitus perustelee palvelusopimusasetuksesta tekemäänsä jyrkkää tulkintaa, jonka mukaan esitetty Naantali—Turku—Tampere-ostoliikenne ei olisi mahdollinen,

tunnistaako hallitus, että tämän esitetyn kokonaisuuden estäminen on heikentämässä ostojunaliikenteen kilpailutuksen onnistumisen mahdollisuuksia,

millä muilla toimenpiteillä hallitus aikoo edistää riittävän houkuttelevan ostoliikenteen kilpailutuskokonaisuuden syntymistä ja

ryhtyykö hallitus toimenpiteisiin Tampere—Turku—Naantali-yhteysvälin sisällyttämiseksi vuonna 2031 alkavaan ostojunaliikenteeseen osana raidereformin tavoitteiden toteuttamista?

Helsingissä 13.5.2026

Jouni Ovaska kesk

Mauri Kontu kesk