

Periaatepäätös Tampere – Loimaa - Turku - Naantali -yhteysvälin ostoliikenteen käynnistämisestä vuodesta 2031 alkaen

Kaupunginhallitus 04.08.2025 § 198

Valmistelija

Kehittämisjohtaja Laaksonen Paavo, hallintopäällikkö Rinta-Jouppi Juha

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää jakelussa mainittuja tahoja nimeämään edustajansa valmisteluryhmiin valtion kilpailuttaman 2030-luvun henkilöjunaliikenteen mahdollisista lisähankinnoista.

Aluksi liikenne- ja viestintäministeriö järjestää yhteisen verkkotilaisuuden, jossa esitellään valtion rahoittama 2030-luvun ostoliikennekokonaisuus ja Traficomin selvityksen (linkki) kustannusarviot lisäliikenteille. Aloitustilaisuuden jälkeen liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää aluekohtaiset valmisteluryhmät mahdollisista 2030-luvun henkilöjunaliikenteen lisähankinnoista, mikäli alueilla on kiinnostusta ja valmius osallistua henkilöjunaliikenteen lisähankintoihin ja niiden rahoitukseen 2030-luvulla.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää jakelussa mainittuja organisaatioita ilmoittamaan jäsenen ja varajäsenen nimet ja yhteystiedot viimeistään 15.8.2025 aikana liikenne- ja viestintäministeriön kirjaamoon, osoitteeseen kirjaamo.lvm@gov.fi. Saatteessa pyydetään mainitsemaan asianumero VN/19329/2025.

Alustava prosessi ja aikataulu

- Elokuu 2025. Aloitustilaisuus, missä esitellään valtion linjaukset 2030-luvun henkilöjunaliikenteen hankintojen valmisteluperiaatteista, hankintaprosessista ja Traficomin selvitysten kustannusarvioista.
- Syys-joulukuu 2025. Tarvittaessa pidetään aluekohtaiset kokoukset palvelutasoon liittyvistä kysymyksistä sekä infra- ja kalustotarpeista. Sovittavien kysymysten laajuus riippuu aluekohtaisista tarpeista.
- Tammi-helmikuu 2025. Kuntien päätökset lisäliikenteen hankinnasta.

Alueelliset valmisteluryhmät

Käynnistetään, mikäli alueilla on kiinnostusta ja valmius osallistua henkilöjunaliikenteen liikenteen lisähankintoihin 2030-luvulla. Valmisteluryhmän tehtävänä on valmistella mahdollista lisäliikennettä koskevat päätökset palvelutasosta ja tarvittavista infratoimenpiteistä kuntien ja valtion poliittista päätöksentekoa varten.

Alustava aluejako:

- HSL:n työssäkäyntialue: HSL-kuntayhtymä, Lohja, Hyvinkää, Riihimäki, Lahti, Raasepori, Järvenpää, Orimattila, Iitti, Mäntsälä, Inkoo ja Vihti
- Pirkanmaa, Satakunta ja Hämeenlinnan seutu: Tampere, Hämeenlinna, Pori, Rauma, Sastamala, Eura ja Eurajoki
- Varsinais-Suomi: Turku, Uusikaupunki, Salo, Raisio, Naantali, Loimaa, Pöytyä, Aura, Urjala, Lieto, Humppila, Vehmaa, Mynämäki, Masku, Nousiainen, Kaarina ja Paimio
- Oulun seutu: Oulu, Tornio, Raahe, Hailuoto, Ii, Kempele, Liminka, Lumijoki, Tyrnävä, Muhos ja Kemi

- Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seutujen ulkopuoliset alueet: Rovaniemi, Kuopio, Kajaani, Jyväskylä, Kotka, Kouvola, Vaasa, Seinäjoki, Kokkola, Mikkeli, Joensuu, Lappeenranta, Savonlinna, Orivesi, Juupajoki, Vilppula, Keuruu, Petäjävesi, Ähtäri, Alavus, Iisalmi, Kiuruvesi, Pyhäjärvi, Haapajärvi, Nivala, Ylivieska, Parikkala, Lieksa, Nurmes, Varkaus, Heinävesi, Liperi, Pieksämäki

Lisäksi valmisteluryhmiin voivat osallistua alueen maakuntaliitot.

Kustannukset

Valmisteluryhmässä edustettuina olevat tahot vastaavat edustajiensa kokouksiin osallistumisesta aiheutuvista kustannuksista.

Lisätietoja asiassa tarvittaessa antavat:

- Neuvotteleva virkamies Tiia Orjasniemi, tiia.orjasniemi@gov.fi
(ei paikalla 18.6., 7.7.-3.8.2025)
- Hallitusneuvos Emmi Nykänen, emmi.nykanen@gov.fi
(ei paikalla 30.6.-27.7.2025)
- Johtava asiantuntija Alma Wahrmann, alma.wahrmann@gov.fi
(ei paikalla 23.6.-13.7., 4.8.-10.8.)
- Suunnittelija Elli Koistinen, elli.koistinen@gov.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö kutsuu kuntien, kaupunkien ja maakuntaliittojen edustajat valtion 2030-luvun henkilöjunaliikenteen hankintojen valmistelua koskevaan verkkotilaisuuteen 21.8.2025 klo 13.00–15.00. (kts. tarkemmin liite)

Esittelijä	Kaupunginjohtaja Rantala Jari
Päätösehdotus	Kaupunginhallitus nimeää varsinaiseksi edustajaksi kehittämisjohtajan ja varaedustajaksi kaupunginjohtajan.
Päätös	Hyväksyttiin.

Kaupunginhallitus 06.10.2025 § 264

Valmistelija	Kehittämisjohtaja Laaksonen Paavo
	Kaupunginhallitus käsitellyt ko. asiaa myös aiemmin kokouksessaan 17.6.2024 (liite).
	2030-luvun henkilöjunaliikennettä koskeva ensimmäinen alueellinen tilaisuus pidettiin Varsinais-Suomen osalta maanantaina 29.9. Liikenne ja viestintäministeriön kutsumana. Radanvarsikunnat esittivät tilaisuudessa alustavan ehdotuksen Naantali – Turku – Tampere -liikenteestä, jossa palvelutasona on tunnin vuoroväli. Ehdotuksessa yhteys on suunniteltu toteuttaa kuntien tuella ulottamalla yhteys heilurina Naantaliin asti sekä hyödyntämällä valtion ostoliikenteen yöjunaa, yhtä Porin liikenteen junaa ja jättämällä valtiolle mm. yleishallinto- ja varikkokulut.

Mallia on valmisteltu radanvarsikuntien kanssa Turun koordinoimana ja hyödyntäen WSP:n asiantuntijoita. Mallin jatkokehittämisestä ja rahoitusmallista on tarkoitus neuvotella 24.10.

Esittelijä	Kaupunginjohtaja Rantala Jari
Päätösehdotus	Kaupunginhallitus merkitsee lähijunaliikenteen valmistelun tiedokseen ja antaa ohjeita Naantali – Turku – Tampere lähijunamallin jatkovalmisteluun ja rahoitusneuvotteluihin.
Päätös	Hyväksyttiin.
Vaikutukset	Tunnin vuorovälin yhteydet Turun ja Tampereen suuntaan paranataisivat merkittävästi Loimaan saavutettavuutta. Tällä olisi huomattavia positiivisia vaikutuksia asumisen ja työssäkäynnin mahdollisuuksiin. Lähijunaliikenteen käynnistyminen yhteysväliä olisi myös ensimmäinen askel Mellilän aseman saamiseksi uudestaan pysähdyspaikaksi.

Kaupunginhallitus 24.11.2025 § 321
425/08.00.00/2025

Valmistelija Kehittämisojohtaja Laaksonen Paavo

Tiivistelmä

Henkilöjunaliikenteen palveluiden järjestäminen on murroksessa Petteri Orpon hallituksen raidereformin myötä vuodesta 2031 alkaen. Kesäkuussa 2025 tehdyn hallituksen päätöksen mukaan ostoliikennettä ei laajenneta uusille alueille. Kunnat voivat kuitenkin pyrkiä mukaan valtion hankintaan, mikäli maksavat itse liikennöinnin. Hankintaan mukaan pyrkivien yhteysvälien on oltava liikenne- ja viestintäministeriön tiedossa vuoden 2025 loppuun mennessä. Kaksivuotisessa Lähijuna Varsinais-Suomeen -projektissa (12/2024 - 12/2026) selvitetään lähijunaliikenteen mahdollisuuksia Salon, Tampereen, Uudenkaupungin ja Naantalien ratasuunnilla. Yhteysväliä Tampere – Turku – Naantali kunnat ovat päässeet viranhaltijatasolla yhteisymmärrykseen liikennöinnin noin neljän miljoonan euron nettokustannusosuuden jakamisesta. Kaupunginhallitukselle ja mahdollisesti edelleen valtuustolle esitetään hyväksyntää 340 000 eurolle, joka on Loimaan kaupungin vuosittainen osuus kustannuksista.

Henkilöjunaliikenteen murroksen taustalla on Petteri Orpon hallituksen raidereformi

Suomessa VR operoi taloudellisesti kannattavaa eli markkinaehtoista liikennettä ja valtio täydentää sitä ostoliikenteellä. Varsinais-Suomi on ainoa eteläisen Suomen maakunta, jossa ei ole valtion maksamaa henkilöjunaliikennettä yöjunaa lukuun ottamatta. Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut ovat murroksessa Petteri Orpon hallituksen niin sanotun raidereformin myötä. Keskeisiä reunaehdoja kuntien näkökulmasta ovat uuden ostoliikenteen maantieteellinen laajuus, valtion taloudellinen rooli, käytettävissä oleva kalusto sekä käytettävissä oleva infrastruktuuri.

Hallituksen tavoitteena on lisätä tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä sekä luoda pitkän aikavälin näkymä kotimaan raideliikenteen kapasiteetin ja investointien lisäämiseksi. Henkilöjunaliikenteen kilpailua lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen. Tarkoitusta varten perustetaan julkinen kalustoyhtiö. Julkista tukea ei osoiteta markkinaehtoisesti toimiville reiteille.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on koonnut uudistukseen liittyvää tietopohjaa tammikuussa 2025 julkaistuu selvitykseensä *Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla*. Julkaisussa on hahmoteltu myös mahdollisia alustavia kilpailutuskokonaisuuksia. Traficom esityksessä Varsinais-Suomi oli kehittyvän liikenteen kilpailutuskokonaisuudessa eli vuodesta 2031 alkaen oli esitetty aloitettavaksi lähijunalinjat Turusta Saloon, Naantaliin ja Tampereen suuntaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi kevättalvella 2025 lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevasta lainsäädännöstä. Esityksellä toteutetaan pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman toimenpidettä ostoliikenteen järjestämisen mahdollistamisesta alueellisille viranomaisille. Samalla mm. siirretään liikenne- ja viestintäministeriöllä nykyisin oleva toimivalta rautatieliikenteen ostoista Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille. Säädöstä ei ole vielä hyväksytty, mutta lain on alustavasti tarkoitus tulla voimaan vuoden 2026 alusta. Lausuntopalautteen perusteella esitysluonnoksesta poistui niin sanottu suorahankintakiello, jolla Suomi oli kansallisesti kieltämässä palvelusopimusasetuksen mukaiset kynnysarvot alittavat suorahankinnat.

Kunnille, kuntayhtymille ym. toimijoille tarjoutuva mahdollisuus ryhtyä toimivaltaiseksi viranomaiseksi on teoriassa hyvä. Käytännössä toimivaltaiseksi viranomaiseksi ryhtyminen vaatii hyvin mittavat taloudelliset resurssit, vastuun kalustosta, riittävän suuren kilpailutettavan kokonaisuuden sekä sellaista osaamista, jota koko Suomessa on toistaiseksi vielä hyvin vähän. Toimivaltaisia viranomaisia on Suomessa tällä hetkellä kaksi: liikenne- ja viestintäministeriö, jolta tehtävä tulee siirtymään Traficomille sekä Helsingin seudun liikenne omalla toimialueellaan. Näyttää vahvasti siltä, että uusia ei ole tällä erää syntymässä.

Ostoliikenteen kilpailutusta tukemaan perustetaan kalustoyhtiö, johon siirretään nykyisin valtion ostoliikenteessä käytössä oleva kalusto. Kaluston riittävyys on yksi uudistuksen pullonkauloista ja pitkälti syynä kilpailutuksen tiukkaan aikatauluun. Valmisteltujen palvelukokonaisuuksien kilpailutus käynnistyy vuoden 2026 alussa ja jatkuu vuoteen 2028. Vuosina 2029-2030 on siirtymäkausi, jonka aikana valmistaudutaan toteuttamaan uusia palvelusopimuksia kilpailun voittaneiden yritysten kanssa. Vuonna 2031 voittaneet yritykset alkavat operoida henkilöjunaliikennettä.

Lähijuna Varsinais-Suomeen -projekti

Lähijuna Varsinais-Suomeen -projektin tarkoituksena on tuottaa kuntien ohjauksessa konkreettinen suunnitelma Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen toteuttamiseksi (Turun Kh §255 10.8.2024). Lähijuna Varsinais-Suomeen -projektilla lisätään yhteistä tietopohjaa tulevaa päätöksentekoa varten aiemmin tehdyn selvitystyön lisäksi. Projektiin on palkattu selvityshenkilö kahden vuoden määräajaksi (12/2024 – 12/2026). Projektin ohjausryhmä koostuu mukana olevien kuntien eli Auran,

Kaarinan, Liedon, Loimaan, Maskun, Mynämäen, Naantalın, Paimion, Pöytyän, Raision, Salon, Turun, Uudenkaupungin ja Vehmaan sekä Varsinais-Suomen liiton ja Turun kauppamarin edustajista. Ohjausryhmä on lisäksi jakautunut ratasuunnittain.

Talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjaus 2030 luvun ostoliikenteestä ja prosessi valtion hankintaan mukaan haluaville alueille

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi 16.6.2025, että 2030-luvun henkilöjunaliikennettä on tarkoitus jatkaa nykyisessä laajuudessaan. Toisin sanoen Varsinais-Suomi ei päässyt valtion ostoliikenteen piiriin. Kuntien, kaupunkiseutujen ym. toimijoiden on tietyn ehdoin mahdollista hankkia lisäliikennettä osana valtion hankintaa. Kuntien tulee maksaa lisäliikenne kokonaisuudessaan ja valtion hankintaan mukaan haluttavan liikenteen on oltava tiedossa vuoden 2026 alkuun mennessä. Lisäksi hankintaan osallistumisen ehtona on se, että kunnat vastaavat lipputuloriskistä. Valtio tekee kilpailutuksen voittaneiden operaattoreiden kanssa noin kymmenen vuoden pituiset sopimukset.

Valtio ja kunnat voivat tehdä myös myöhemmin päätöksiä lisäjunaliikenteestä, mutta silloin ne kilpailutetaan erikseen ja liikenne voisi alkaa mahdollisesti vasta 2040-luvulla. Valtion hankintaan mukaan pyrkimällä kunnat voivat myös välttää toimivaltaiselle viranomaiselle lankeavat kulut ja velvoitteet.

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt syksyn aikana aluekohtaiset neuvottelut kuntien mahdollisesta osallistumisesta lisäliikenteen rahoittamiseen. Neuvotteluissa käydään läpi muun muassa mahdollisen lisäliikenteen palvelutaso ja sen edellyttämät kalusto- ja infrainvestoinnit. Varsinais-Suomen alueellisessa ryhmän neuvottelut alkoivat 29.9.2025.

Alueen ehdotus mukaan valtion hankintaan: Tunnin vuorovälin liikenne Tampere- Turku – Naantali -yhteysväliillä

Turku – Tampere -taajamajunaryhmässä on tehty kolmen maakunnan voimin hyvää yhteistyötä yhteysvälin kehittämiseksi jo noin kolme vuotta. Turun ja Tampereen välisellä ratasosuudella on tällä hetkellä vapaata kapasiteettia, mutta mahdollisen ostoliikenteen sovittaminen VR:n liikenteeseen on osoittautunut hankalaksi. VR operoi yhteysväliillä tällä hetkellä noin 2-3- tunnin vuorovälillä. Harva vuoroväli ei mahdollista esimerkiksi pendelöintiä Turun ja Tampereen välillä eikä maankäytön tehokasta kehittämistä radanvarren kunnissa.

Yhteysvälin kunnat haluavat nostaa yhteysvälin palvelutasoa ja käynnistää tunnin vuorovälillä operoivan junaliikenteen osana valtion hankintaa palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Liikenne käynnistyisi vuonna 2031 ja junan kyytiin pääsisi kaikista mukana olevista kunnista eli Tampereelta, Lempäälästä, Akaasta, Urjalasta, Humppilasta, Loimaalta, Pöytyältä, Aurasta, Turusta, Raisiosta ja Naantalista.

Loimaan kaupungin osalta yhteysvälin kustannus tulee pelkästä liikennöinnistä. Loimaan osalta on selvitetty myös Mellilän seisaketta ja sen toteutus tulee mahdollisesti seuraavissa lähijunan kehitysvaiheissa, jolloin arvioidaan muitakin yhteysvälin uusia seisakkeita.

Tiheämpi Turku-Tampere -yhteys vahvistaisi kasvukolmion heikointa kylkeä ja laajentaisi Suomen toiseksi ja kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun työssäkäyntialueita. Tunnin vuorovälin yhteys edistäisi Loimaan saavutettavuutta ja toisi paremmat yhteydet niin elinkeinoelämälle, oppilaistosityhteistyölle ja osaaajille kuin vapaa-ajan matkustajille. Aidosti toimiva joukkoliikenneyhteys vähentäisi tarvetta autoiluun ja tukisi Loimaan kaupungin ilmasto- ja hiilineutraalisuustavoitetta. Liikenneratkaisujen kehittäminen ml. lähijunaliikenne on nostettu esiin juuri hyväksytyssä Loimaan kaupungin strategiassa.

Periaatepäätös ja sen reunaehdot

Periaatteellisen rahoituspäätöksen kiireellisyys johtuu siitä, että valtion hankintaan mukaan haluttavan liikenteen on oltava kokonaisuudessaan liikenne- ja viestintäministeriön tiedossa vuoden 2026 alkuun mennessä ja kuntien tulee sitoutua maksamaan liikenne itse.

Tällä päätöksellä täytetään valtion vaatimus kuntien sitoutumisesta liikenteen maksamiseen. Esimerkiksi sopimusasioihin palataan myöhemmin. Kyseessä on periaatepäätös, joka on ehdollinen ja joka edellyttää, että

- Liikenne toteutetaan riittävällä vuorovälillä (noin tunti) ja se mahdollistaa asiainnin myös ilta-aikaan
- Kuntien maksama liikenne korvaa nykyisen, harvaan liikennöidyn markkinaehtoisen liikennetarjonnan eli myös parhaiden vuorojen tulot tulevat kunnille
- Kaikki keskusteluissa mukana olleet radanvarsikunnat osallistuvat nettokustannuksiin viranhaltijakeskusteluiden mukaisesti.

Päätös koskee 1.1.2031 alkavaa liikennettä.

Radanvarren kunnat laativat tiedotteen asiasta maaliskuun puolivälissä: <https://www.loimaa.fi/uutiset/lahijunien-paluu-toijalan-radalle-lahempana-kuin-30-vuoteen-kunnat-haluavat-tunnin-vuorovalin-junaliikenteen-turun-ja-tampereen-valille/> .

Esittelijä

Kaupunginjohtaja Rantala Jari

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus esittää, että valtuusto hyväksyy Tampere-Turku-Naantali-lähijunan nettokustannusosuudeksi Loimaan kaupungin osalta 340 000 euroa vuodessa.

Päätös on ehdollinen ja se edellyttää, että kaikki seuraavat ehdot täyttyvät:

1. Liikenne toteutetaan riittävällä vuorovälillä (noin tunti) ja se mahdollistaa asiainnin myös ilta-aikaan.
2. Kuntien maksama liikenne korvaa nykyisen, harvaan liikennöidyn markkinaehtoisen liikennetarjonnan eli myös parhaiden vuorojen tulot tulevat kunnille.
3. Kaikki keskusteluissa mukana olleet radanvarsikunnat osallistuvat kustannuksiin viranhaltijakeskusteluiden mukaisesti.

Päätös

Hyväksyttiin.

Vaikutukset

Tunnin vuorovälin yhteydet Turun ja Tampereen suuntaan paranataisivat merkittävästi Loimaan saavutettavuutta. Tällä olisi huomattavia positiivisia vaikutuksia asumisen ja työssäkäynnin mahdollisuuksiin. Lähijunaliikenteen käynnistyminen yhteysvälillä olisi myös ensimmäinen askel Mellilän aseman saamiseksi uudestaan pysähdyspaikaksi.