

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

Khall 24.11.2025 § 266
169/08.01.00/2025

Lähtökohdat

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.

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 reunaehtoja 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 julkaistuun selvitykseensä Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla. Julkaisussa on hahmoteltu myös mahdollisia alustavia kilpailutuskokonaisuuksia. Traficomin 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. Säädestä ei ole vielä hyväksytty, mutta lain on alustavasti tarkoitus tulla voimaan vuoden 2026 alusta. Lausuntopalautteen perusteella esitysluonnoksesta poistui niin sanottu suorahankintakielto, 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. 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, Naantalin, 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.

Tiheämpi Turku-Tampere -yhteys vahvistaisi kasvukolmion heikointa kylkeä ja laajentaisi Suomen toiseksi ja kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun työssäkäyntialueita. Tunnin vuorovälin yhteys edistäisi Pöytyän saavutettavuutta ja toisi paremmat yhteydet niin työmatkalaisille, elinkeinoelämälle kuin vapaa-ajan matkustajille. Parempi saavutettavuus ja hyvät liikenneyhteydet lisäävät alueen vetovoimaa ja tukevat seudullista kasvua. Lähijunaliikenteen edistäminen on yhtenä elinvoimaisuutta lisäävänä kohtana Pöytyän kuntastrategiassa vuosille 2023-2028.

Yhteysväliillä Tampere – Turku – Naantali kunnat ovat päässeet viranhaltijatasolla yhteisymmärrykseen liikennöinnin noin neljän miljoonan euron nettokustannusosuuden jakamisesta. Kunnanvaltuustolle esitetään hyväksyntää 280 000 eurolle, joka tulisi olemaan Pöytyän kunnan vuosittainen osuus kustannuksista.

Asemapaikkojen seisakkeiden rakentamisesta, niiden kustannuksista ja kustannustenjaosta tullaan päättämään myöhemmin, mikäli paikallisjunahanke etenee. Alustava arvio Kyrön seisakkeen rakentamiskustannuksista on n. 2,6 milj. euroa.

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 asioinnin 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.

Tehtävä periaatepäätös koskee 1.1.2031 alkavaa liikennettä.

Valmistelija

Kunnanjohtaja

Päätösehdotus

Kunnanhallitus esittää valtuustolle, että se päättää hyväksyä Tampere-Turku-Naantali-lähijunan nettokustannusosuudeksi Pöytyän kunnan osalta 280 000 euroa vuodessa.

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

1. Liikenne toteutetaan riittävällä vuorovälillä (noin tunti) ja se mahdollistaa asiointin 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.

Käsittely

Keskustelun aikana Farid Harala ehdotti, että Pöytyä ei lähde mukaan ainakaan, mikäli hankkeeseen osallistumisesta jää kunnan maksettavaksi näin suuret kustannukset.

Haralan vastaehdotus raukesi kannattamattomana.

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.