

Raidereformi –lähijunaliikenteen kilpailutus

Yhdyskuntalautakunta 11.08.2026
621/08.00.00/2026

Valmistelija yhdyskuntajohtaja Tiia Levonmaa

Tausta

Lähijunaliikenteen edistäminen on tärkeä osa Tampereen kaupunkiseudun yhteisiä tavoitteita jo yli 16 vuoden ajan. Tampereen kaupunkiseudun yhteisessä visiossa eli Rakennesuunnitelmassa 2040+ (2023) tavoitellaan lähijunaliikennettä joka ratasuuntaan.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (1370/2007) rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista velvoittaa, että valtion ostama henkilöjunaliikenne tulee kilpailuttaa nykyisen sopimuksen päättyessä vuoden 2030 lopussa. Valtio on tähän asti neuvotellut ostoliikenteen palveluista suoraan VR:n kanssa, ja VR on vastannut palveluista kokonaisvaltaisesti kaluston huollosta lipunmyyntiin. Raidereformi on Orpon hallitusohjelman keskeisiä uudistuksia. Raidereformin valmistelua ohjaa valtioneuvosto eli hallitus. Kilpailutusta varten osa VR:n omistamista junista on siirretty uuteen VR:sta erilliseen valtion kalustoyhtiöön (Suomen Ostoliikennekalusto Oy). Raidereformi uudistus ei suoraan koske markkinaehtoista junaliikennettä, mutta sillä voi olla vaikutuksia markkinaehtoiseen junaliikenteeseen, joita ei osata vielä ennakoida.

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti 16.6.2025, että 2030-luvulla alkava henkilöjunaliikenteen ostoliikennekokonaisuus on yhtä laaja kuin tällä hetkellä. Eli toisin sanoen valtio kustantaa ne vuorot, jotka se kustantaa nykyisinkin. Tampereen seudulla tämä koskee mm. Porin ostoliikennettä, kiskobussivuoroja Oriveden suuntaan, R-junavuoroja etelän suuntaan ja osaa M-junavuoroista Nokian ja Lempäälän suuntiin sekä yöjunaliikennettä. Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti kaikki nykyisen ostoliikenteeseen kuulumaton liikenne tulisi olemaan kuntien kustantamaa. Osana valtion ostoliikenteen kilpailutusta on Tampereen seudun kunnilla mahdollista hankkia myös uutta lähijunaliikennettä, jonka alueen kunnat rahoittaisivat.

Lain liikenteen palveluista (320/2017) 182 § mukaan palvelusopimusasetuksessa (1370/2007) tarkoitettuna rautatieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimii Liikenne- ja viestintävirasto Traficom lukuun ottamatta aluetta, jolla toimii Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymä. Liikennepalvelulain edellä mainitun säännöksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovitettava yhteen. Viranomaisten on liikennettä suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Traficomin on tarkoituksena toimia jatkossa tilaajana myös Tampereen seudun henkilöjunapalveluille. Osapuolet toteavat yhteisesti, että niiden on tarkoitus saumattoman yhteistyön avulla taata henkilöjunapalvelut alueelle rahoituksen antamissa raameissa ja sovitun mukaisesti. Liikenteen on

tarkoitus palvella sekä Tampereen seudun tarpeita että limittyä valtakunnalliseen liikennejärjestelmään.

Uuden liikennöintisopimuksen sopimusmallina on lähtökohtaisesti ns. bruttomalli, jossa tilaaja pitää lipputulot ja vastaa lipputuloriskistä. Kuntien rahoittamassa liikenteessä kunnat siis kantavat lipputuloriskin, mutta saavat myös lipputulot.

Vuodesta 2022 lähtien Nokian, Tampereen, Lempäälän ja Akaan kaupungit ovat hankkineet rahoitus sopimuksella M-lähijunaliikenteen lisävuoroja, joiden kustannus on ollut lipputulojen jälkeen noin 1 M € vuodessa yhteensä. Nokian osuus oli vuonna 2025 noin 290.000 euroa, Tampereen noin 360.000 euroa, Akaan noin 270.000 euroa ja Lempäälän osuus noin 120.000 euroa.

Valtion ja Tampereen kaupunkiseudun välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa vuosille 2024–2027 on kirjauksia henkilöjunaliikenteen kehittämisestä Tampereen seudulla. Sopimuksen mukaan valtio, seutu ja kunnat tekevät yhteistyötä seudun sisäistä liikkumista palvelevan lähijunaliikenteen kehittämiseksi ja junaliikenteen kilpailuttamiseksi. Kyseinen sopimus on sekä valtion että Tampereen seudun kuntien hyväksymä.

Liikennöintivaihtoehdot

Jotta seudun kunnat voisivat ilmoittaa tahtotilansa 2030-luvun ostoliikenteen kokonaisuudesta valtion kilpailutukseen, on seutuhallitus nimennyt raidereformin valmisteluun Tampereen seudun raidekuntien edustajista koostuvan raideryhmän, joka on toiminut mm. eri liikennöintivaihtoehtojen valmistelijana. Liikennöintivaihtoehdot on valmisteltu yhteistyössä alueellisen toimivaltaisen joukkoliikenneviranomaisen Nyssen ja radanhaltijan Väyläviraston kanssa.

Liikennöintivaihtoehdoissa on huomioitu MAL5-sopimuksessa sovitut uudet edistävät seisakkeet Harjuniitty, Epilä, Ylöjärvi, Messukylä, Ruutana ja Sääksjärvi. Liikennöintivaihtoehdot perustuvat nykyiseen ratainfrastruktuuriin, vaikka työn aikana on tunnistettu, että Nokian kaksoisraiteen toteutumisen tuomiin mahdollisuuksiin tulee varautua. Toisin sanoen Nokian, Lempäälän ja Ylöjärven suuntiin on esitetty niin tiheää lähijunaliikennettä, jonka tämänhetkinen ratakapasiteetti sallii. Liikennöintivaihtoehtojen aikataulut ovat alustavia ja tarkentuvat myöhemmin tarkemmassa suunnittelussa yhteistyössä Traficom ja radanhaltijan Väyläviraston kanssa.

Kuntien päätökset 2030 luvun ostoliikenteen hankinnasta tulee tehdä syys-lokakuussa 2026. Valmistelussa on tunnistettu seuraavat aikaikkunavaihtoehdot uuden lähijunaliikenteen edistämiseksi Tampereen seudulla:

1. Päätetään käynnistää uusi lähijunaliikenne kuntarahoitteisesti vuonna 2031
-> Seuraus: liikenne alkaa vuonna 2031
2. Sitoudutaan hankintaoptioon, jolla voi käynnistää uuden lähijunaliikenteen 2030-luvun aikana -> Seuraus: liikenne voi alkaa 2030-luvun aikana seuraavan kalustohankinnan yhteydessä
3. Hylätään uuden lähijunaliikenteen edistäminen -> Seuraus: lähijunaliikenteen edistäminen 2030-luvun ajaksi keskeytyy

Tampereen seudun liikennöintivaihdot hyväksyttiin seutuhallituksessa marraskuussa 2025 tukemaan kuntien päätöskäsittelyä.

Liikennöintivaihtoehtojen valmistelu on jatkunut tiiviisti myös vuoden 2026 aikana, ja aiemmin hyväksytty uusi reittivaihtoehto, Ve2+ (Ylöjärvi, Tampere, Kangasala, Orivesi), on täsmentynyt keskusteluissa Traficomin kanssa. Täsmentynyt ehdotus tarjoaa uuden lähijunaliikennereitin Oriveden ja Ylöjärven välille tunnin vuorovälillä sekä Ylöjärvelle vaihtoyhteyden Tampereen kaukojunaliikenteeseen. Vaihtoehto tarjoaa myös tunnin vuorovälin Messukylän ja Ruutanen potentiaalisille seisakkeille. Raideryhmä on hyväksynyt VE2+ tarkennetun vaihtoehtoon kokouksessaan 10.4.2026.

Lippuyhteistyö Tampereen seudulla

Tampereen seudulla on tehty junaliikenteessä lippuyhteistyötä jo vuodesta 2012 alkaen. Nykyisin Nysse-alueen sisällä junissa kelpaavat Nyssen matkakortille ladatut lipputuotteet, mobiililippu sekä ennakkokertalippu. Lippuyhteistyösopimus on tehty VR-Yhtymä Oy:n kanssa ja koskee kattavasti sekä ostoliikennettä että markkinaehtoista liikennettä.

Yhteisrahoitus sopimuksen mukaisesti Traficom, kuntaosapuolet ja Nysse tavoittelevat korkeatasoista lippuyhteistyötä, joka takaa Nysse-lipuilla matkustuksen Traficomin tilaamassa liikenteessä Nysse-alueella, kuten nykyisinkin liput kelpaavat ostoliikenteessä. Lippuyhteistyön vastuista sovitaan yksityiskohtaisesti erillisellä lippuyhteistyösopimuksella myöhemmin. Myös markkinaehtoiseen liikenteeseen on tehtävä uusi lippuyhteistyösopimus koskien ajanjaksoa 2031 alkaen.

Hallinto ja päätöksenteko

Traficom vastaa liikenteestä toimivaltaisena viranomaisena ja hankintayksikkönä. Muut sopijapuolet osallistuvat liikennekokonaisuuden rahoitukseen ja vastaavat yhteisrahoitus sopimuksessa määritellyistä tehtävistä. Kuntaosapuolet nimeävät itse edustajansa kyseisen liikennöintikokonaisuuden hallinnoinnin ja seurannan työryhmään. Kunnan oman edustajan lisäksi esitetään, että myös Nyssen joukkoliikennejohtaja Mika Periviita ja Tampereen kaupunkiseudun -kuntayhtymästä liikennejärjestelmäpäällikkö Eero Kauppinen nimetään kuntien edustajiksi liikennöintikokonaisuuden hallinnoinnin ja seurannan työryhmään.

Yhteisrahoitus sopimus ja hankittava liikenne 2031 alkaen

Yhteisrahoitus sopimuksella sovitaan 1.1.2031 alkavan liikennekokonaisuuden rahoitusvastuista sopijapuolten kesken. Kaikista liikenteeseen liittyvistä yksityiskohdista tai periaatteista ei ole mahdollista sopia tässä vaiheessa. Tästä johtuen yhteisrahoitus sopimusta pitää täydentää kilpailutuksen edetessä ja lisäksi tarkemmista kustannuksista ja niiden jakautumisesta laaditaan erillinen sopimuksen liite, josta käyvät ilmi maksusuudet ja erät sekä niiden suunnittelu jakautuminen sopimuskauden aikana. Tässä vaiheessa päätöksenteossa esiintyvät kustannusarviot perustuvat kaupunkiseudun omaan selvitystyöhön. Kustannusarviot on laskettu Traficomin laskentaperiaatteiden mukaisesti ja niissä on otettu huomioon uusiutuva kalusto. Nettokustannusten laskennassa lipputulot on arvioitu maltilliseksi ollen noin 10-20 prosenttia liikenteen kustannuksista.

Kevään 2026 kuntaosapuolten neuvottelujen perusteella esitetään, että nyt sovitaan Traficom kanssa kuntaosapuolten Tampere, Lempäälä, Akaa ja Nokia sitoutumisesta Toijala-Tampere ja Tampere-Nokia junavuorojen rahoitukseen 1.1.2031 alkaen vastaavasti kuin tälläkin hetkellä kyseiset kunnat rahoittavat liikenteen. Kuntaosapuolten kustannukset nousevat nykyiseen verrattuna ja vastaavasta liikenteestä arviolta kaksinkertaisiksi ja viikonloppujen lisäliikenteen myötä ylikin.

Raportin mukaisesti lisäliikennevaihtoehtoista Lempäälän kunta koskettaa vaihtoehdot VE0 ja VE0+. VE0 vaihtoehto tarkoittaa sitä, että Lempäälän kunta sitoutuu nykyisenkaltaiseen lähijunaliikenteeseen (19 lähijunavuoroparia). VE0+ vaihtoehto on muutoin samanlainen, mutta siinä sitoudutaan lisäksi kasvattamaan viikonloppujen lähijunaliikenne samalle tasolle kuin arkena. Lisäksi Lempäälän kuntaa koskettaa VE3, jossa VE0+ vaihtoehdon lisäksi toteutetaan uusi lähijunaliikenne Tampereen ja Turun välille tunnin vuorovälillä. Tämä tarkoittaa, että Turun markkinaehtoinen kaukojunaliikenne korvataan lähijunaliikenteellä. Liikenteeseen tarvitaan 4 uutta Sm7-junayksikköä. Tampereen ja Toijalan välinen lähijunaliikenne tihtenytisi siten tunnin vuorovälistä vaihtelevaan 20/40 minuutin vuoroväliin.

VE0+ vaihtoehdon toteumiseksi myös Akaan ja Nokian kuntien tulee sitoutua viikonloppuvuorojen lisääntymiseen. VE3 -vaihtoehdon toteutuminen edellyttää, että kaikki Turun ja Tampereen välillä olevat rata-kunnat sitoutuvat liikenteen rahoittamiseen sekä lisäksi valtion päätöstä sitoutumista hankkeeseen.

VE0 vaihtoehdon arvioidaan kustantavan Lempäälän kunnalle bruttona 300 000 euroa/a ja nettona lipputulot huomioiden 200 000 euroa/v. VE0+ vaihtoehdon arvioidaan kustantavan Lempäälän kunnalle bruttona 400 000 euroa/v ja nettona lipputulot huomioiden 300 000 euroa/v.

Tampereen ja Turun välille on radanvarsipaikkakuntien toimesta suunniteltu tunnin vuorovälein kulkevaa lähijunayhteyttä (Ve 3). Kyseinen hanke ei ole tällä hetkellä Traficomin suunnitteluohjelmassa ja hankkeeseen ei oteta kantaa yhteisrahoitussopimuksella.

Valitettavasti sopimusluonnos yhteisrahoitussopimuksesta ei ole vielä valmis ja tulee vasta kunnanhallituksen kokoukseen käsiteltäväksi.

Liitteet:

Tampereen kaupunkiseudun 2030 -luvun lähijunahankintojen suunnittelu - raportti

Oheisaineisto:

Vastauksia valtuutettujen kysymyksiin – Tampereen kaupunkiseutu

Lisätietoja: tehtävänimike Tiia Levonmaa, puh. 050 3839608, sähköpostit ovat muotoa etunimi.sukunimi@lempaala.fi

Esittelijä

Yhdyskuntajohtaja

Päätösehdotus

Yhdyskuntalautakunta päättää esittää kunnanhallitukselle ja edelleen kunnanvaltuustolle, että

1. Lempäälän kunta osallistuu omalta osaltaan Toijala-Tampere ja Tampere-Nokia junavuorojen rahoitukseen 1.1.2031 alkaen yhteisrahoitussopimuksen mukaisesti.
2. Lempäälän kunta on valmis sitoutumaan vaihtoehdon VE0+ mukaisesti viikonloppuvuoroihin, mikäli muut kunnat tekevät saman sitoutumisen.
3. Lempäälän kunnan osuuden vuotuinen kustannusarvio nettona noin 300 000 euroa.
4. Valtuutetaan yhdyskuntajohtaja allekirjoittamaan yhteisrahoitussopimus ja tekemään siihen vähäisiä teknisiä tarkennuksia.

Päätös

Tiedoksi

Tampereen kaupunkiseutu/kirjaamo, Nokian kaupunki/kirjaamo, Akaan kaupunki/kirjaamo, Tampereen kaupunki/kirjaamo, yhdyskuntajohtaja, infrapäällikkö, liikenneinsinööri,