Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

§ 316

Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen suunnittelu ja aiesopimus Nokia–Tampere–Lempäälä–Akaa-henkilöjunaliikenteen hankinnasta

TRE:4301/08.01.01/2026

Valmistelija / lisätiedot:
Nurminen Mikko

Valmistelijan yhteystiedot
Joukkoliikennejohtaja Mika Periviita, puh. 050 326 7007, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä
Lakiasiainjohtaja Laura Klami, puh. 040 543 2285, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Päätös
Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Yli-Rajala Juha, Konsernijohtaja

Päätösehdotus
Tampereen kaupunki hyväksyy omalta osaltaan aiesopimuksen Nokia–Tampere–Lempäälä–Akaa-henkilöjunaliikenteen hankinnasta.

Sopimuksen vastuuhenkilöksi nimetään joukkoliikennepalveluryhmän joukkoliikennejohtaja, jota vakanssia tällä hetkellä hoitaa Mika Periviita.

Tampereen kaupunki jatkaa yhteistyössä Ylöjärven, Kangasalan ja Oriveden kaupunkien sekä Traficomin kanssa Ylöjärvi–Orivesi-junaliikenteen aiesopimuksen valmistelua.

Tampereen kaupunki ilmoittaa kiinnostuksensa olla mukana kehittämässä Tampere–Turku-välin lähijunaliikennettä.

Kokouskäsittely
Kaupunginhallitus myönsi läsnäolo- ja puheoikeuden johtaja Mikko Nurmiselle ja joukkoliikennejohtaja Mika Periviidalle. He olivat asiantuntijoina läsnä kokouksessa asian käsittelyn aikana ja poistuivat ennen päätöksentekoa.

Perustelut
Lähijunaliikenteen edistäminen on ollut tärkeä osa Tampereen kaupunkiseudun yhteisiä tavoitteita jo yli 16 vuoden ajan. Tampereen kaupunkiseudun yhteisessä visiossa eli Rakennesuunnitelmassa 2040+ (2023) tavoitellaan lähijunaliikennettä joka ratasuuntaan. Nykyisessä MAL5-sopimuksessa on sovittu valtion kanssa, että uusina seisakkeina 2031 alkavassa liikenteessä voidaan käyttöönottaa Sääksjärvi, Epilä, Harjuniitty, Ylöjärvi, Messukylä ja Ruutana. Seisakkeiden käyttöönotto riippuu toteutettavasta liikenteestä.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

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:stä erilliseen valtion kalustoyhtiöön (RailStock Finland Oy). Raidereformiuudistus ei suoraan koske markkinaehtoista junaliikennettä, mutta sillä voi olla markkinaehtoiseen junaliikenteeseen vaikutuksia, joita ei osata vielä ennakoida.

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti 16.6.2025, että 2030-luvulla alkava henkilöjunaliikenteen ostoliikennekokonaisuus on yhtä laaja kuin tällä hetkellä. Toisin sanoen valtio kustantaa ne vuorot, jotka se kustantaa nykyisinkin. Tampereen seudulla tämä koskee muun muassa Porin ostoliikennettä, kiskobussivuoroja Oriveden suuntaan, R-junavuoroja etelän suuntaan ja osaa M-junavuoroista Nokian ja Lempäälän suuntiin sekä yöjunaliikennettä. Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti kaikki nykyiseen ostoliikenteeseen kuulumaton liikenne tulisi olemaan kuntien kustantamaa.

Lain liikenteen palveluista (320/2017) 182 §:n mukaan palvelusopimusasetuksessa (1370/2007) tarkoitettuna rautatieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimii Liikenne- ja viestintävirasto Traficom lukuun ottamatta aluetta, jolla toimii Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL). 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 tarkoitus 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.

Vuodesta 2022 lähtien Nokian, Tampereen, Lempäälän ja Akaan kaupungit ovat hankkineet rahoitussopimuksella M-lähijunaliikenteen lisävuoroja, joiden kustannus on ollut lipputulojen jälkeen noin 1,0

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

miljoonaa euroa 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.

Tampereen seudun kuntayhtymä ja joukkoliikenne ovat suunnitelleet 2025 alkaen 2030-luvun lähijunaliikennettä kaikissa neljässä ratasuunnassa liittyen Orpon hallitusohjelman raidereformiin. Suunnittelutyössä on tunnistettu rataverkon kapasiteetin sallimat lisäliikennevaihtoehdot kaikille neljälle ratasuunnalle. Rataverkko asettaa tiukat reunaehdot liikenteen kehittämismahdollisuuksille. Hallitusohjelman mukaisesti kaikki uusi lähijunaliikenne tulee kuntien kustannettavaksi ja samoin kuntien nykyisin rahoittamat liikenteet säilyvät kuntien rahoitusvastuulla. Traficom odottaa kuntien päätöksiä sitoutumisesta lokakuuhun 2026 mennessä.

Seudulla käytyjen kuntien välisten neuvottelujen perusteella esitetään, että Nokian ja Toijalan ratasuunnilla jatketaan nykyliikenteen rahoitusta (VE0) ja laajennetaan M-junaliikenteen vuorotarjontaa viikonlopuille (VE0+) 2031 alkaen. Nokian ratasuunnalla otetaan käyttöön Epilän pysähdykset, kun uusi seisake valmistuu. M-junia voi jatkaa Nokian Harjuniittyyn, kun Lielahdesta toteutuu kaksoisraide Tesomalle asti. Toijalan ratasuunnalla otetaan käyttöön Sääksjärven pysähdykset, kun uusi seisake valmistuu. M-junaliikenteen kustannukset on arvioitu Traficomin aiemmin julkaisemiin alustaviin kustannustietoihin perustuen ja olettaen lipputulot 20 % liikenteen kustannuksista. Kuntien välillä kustannukset jaetaan samoin kuin nykyisin. Viikonlopuille laajennetun M-junaliikenteen vuosittainen nettokustannusarvio on Nokialle 900 000 euroa, Tampereelle 900 000 euroa, Lempäälälle 300 000 euroa ja Akaalle 500 000 euroa.

Turun suunnan tunnin vuorovälin (VE3) junatarjontaan kuntarahoitteisena suhtaudutaan lähtökohtaisesti myönteisesti. Liikenteen toteutuminen ja lopullinen sitoutuminen edellyttävät valtion hyväksyntää liikenteen hankinnalle.

Sitoutuminen Nokian ja Toijalan ratasuuntien liikenteen rahoitukseen vahvistetaan aikanaan yhteisrahoitussopimuksella, jossa sovitaan 1.1.2031 alkavan liikennekokonaisuuden rahoitusvastuista sopijapuolten kesken. Kaikista liikenteeseen liittyvistä yksityiskohdista tai periaatteista ei ole mahdollista sopia tässä vaiheessa, joten kuntaosapuolten ja Traficomin välille tehdään aluksi aiesopimus. Traficom, kuntaosapuolet ja Nysse tavoittelevat korkeatasoista lippuyhteistyötä, joka takaa Nysse-lipuilla matkustuksen Traficomin tilaamassa liikenteessä Nysse-alueella, kuten nykyisinkin liput kelpaavat valtion ostoliikenteessä. Lippuyhteistyön vastuista sovitaan yksityiskohtaisesti erillisellä lippuyhteistyösopimuksella myöhemmin.

Seudulla käytyjen neuvottelujen perusteella voidaan todeta, että Ylöjärven ja Oriveden välisen liikenteen (VE2+) suunnittelua jatketaan niin, että liikenteen toteutuminen olisi mahdollista myöhemmin 2030-luvulla. Ylöjärven seisakkeen rakentaminen edellyttää puuterminaalin

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

poistoa ja muodostaa siten tällä hetkellä suuren aikatauluriskin. Lisäsuunnittelun avulla voidaan varmistaa kuntaosapuolten vastuut ja hyödyt päätöksenteon tueksi.

Tampereen kaupungin hallintosäännön (16.6.2026) 14.1 §:n mukaan kaupunginhallituksen tehtävänä on ohjata strategista maankäytön suunnittelua (19. kohta), ohjata strategisia liikennepoliittisia linjauksia (21. kohta) sekä ohjata maankäytön, asumisen, liikenteen ja palvelujen pitkän aikavälin toteutuksen ajoitusta ja investointien koordinointia (22. kohta).

Tiedoksi
Tampereen kaupunkiseutu/kirjaamo, Nokian kaupunki/kirjaamo, Lempäälän kunta/kirjaamo, Akaan kaupunki/kirjaamo, Jukka Lindfors, Mika Periviita

Liitteet

1 Kh 21.9.2026 Aiesopimus rahoituksesta ja yhteistyöstä Nokia–Tampere–Lempäälä–Akaa 9.9.2026
2 Kh 21.9.2026 Tampereen seudun raidereformi, raportti 28.8.2026

Nähtävilläolo ja tiedoksianto asianosaiselle

Pöytäkirja yleisesti nähtäville 29.9.2026 www.tampere.fi.

Päätös annettu tiedoksi sähköpostilla 29.9.2026.
Asia liitteineen on katsottavissa kaupungin verkkosivuilla www.tampere.fi. Pyydettäessä ote toimitetaan liitteineen.

Tampere
29.09.2026

Leeni Herrala
Hallintosihteeri

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Muutoksenhakukielto

§316

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

-vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)
-virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)
-etuosto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)