

Salon kaupungin osallistuminen valtion kilpailuttaman 2030-luvun henkilöjunaliikenteen valmisteluryhmään

Kaupunginhallitus 22.09.2025
4278/00.02.12.02/2025

Valmistelija elinvoimajohtaja Mika Mannervesi, mika.mannervesi@salo.fi, 02 778 5001

Liikenne- ja viestintäministeriön pyyntö taustoineen

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti 21.8.2025 verkkotilaisuuden 2030-luvun ostoliikenteen hankinnan suunnitteluperiaatteista. Siinä selostettiin valtion linjauksia ja aikataulua valtion kilpailuttamalle 2030-luvun henkilöjunaliikenteelle. Valtion rahoittama ostoliikenne 2030-luvulla perustuu nykyisen ostoliikenteen laajuuteen ja palvelutasoon eli Varsinais-Suomeen ei valtion varoilla olla hankkimassa lähijunaliikennettä.

Kunnilla, kaupunkiseuduilla ja työssäkäyntialueilla on kuitenkin mahdollisuus hankkia lisäliikennettä, jonka alueen kunnat rahoittaisivat. Kunnat vastaisivat myös lisäliikenteen vaatiman kaluston rahoituksesta sopimuskauden ajan. Lisäliikenne voidaan kilpailuttaa osana valtion ostoliikennekokonaisuutta. Nyt käynnistyvän kilpailutuksen osalta kuntien tulee tehdä päätökset lähijunaliikenteen hankinnoista alkuvuoteen 2026 mennessä, jolloin valtio tekee sopimukset lisäkaluston hankinnoista.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on 29.8.2025 päivätyllä viestillä pyytänyt Varsinais-Suomen kuntia ilmoittamaan, mikäli kunnilla on kiinnostusta ja valmiutta osallistua henkilöjunaliikenteen lisähankintoihin 2030-luvulla ja halua osallistua alueelliseen valmisteluryhmään. Valmisteluryhmissä on tarkoitus valmistella mahdollista lisäliikennettä koskevat päätökset palvelutasosta ja tarvittavista infratoimenpiteistä kuntien ja valtion poliittista päätöksentekoa varten. Lisäliikenteellä tarkoitetaan henkilöjunaliikennettä, joka on laajempaa kuin nykyinen valtion ostoliikenne.

Valmisteluryhmään osallistuminen edellyttää, että:

- Kunta on kiinnostunut rahoittamaan lisäliikennettä. Kunnan rahoituksen tulee kattaa sekä liikennöinti että kalustokustannukset, ja
- Kunta haluaa, että sen rahoittama lisäliikenne kilpailutetaan osana valtion 2030-luvun ostoliikenteen kilpailutusta.

Päätökset kunnan rahoittamasta lisäliikenteestä tulee tehdä vuoden 2026 alkupuolella. Osallistuminen alueellisen valmisteluryhmän työhön on välttämätöntä, jos kunta haluaa rahoittaa lisäliikennettä, joka kilpailutetaan osana valtion 2030-luvun ostoliikenteen kilpailutusta.

Kuntia pyydetään ilmoittamaan halukkuudesta osallistua oman alueensa valmisteluryhmän työhön 19.9.2025 mennessä. Valmisteluryhmän ensimmäisessä kokouksessa kuntien tulisi pystyä alustavasti esittelemään minkälaista lisäliikennettä on kiinnostunut rahoittamaan.

Varsinais-Suomen kuntien yhteinen valmistelutyö

Varsinais-Suomessa on toiminut rautateiden varsien kuntien sekä kauppakamarien ja maakunnan liiton yhteinen lähijunaohjausryhmä, joka on käsitellyt ensin maakunnan eri osien odotuksia ja tavoitteita lähijunaliikenteellä ja valtion kilpailutuksen suunnitteluperiaatteiden tultua julkiseksi, niiden vaikutuksia lähijunaliikenteen kehittämismahdollisuuksiin maakunnassamme sekä kuntien edellytyksiä osallistua lähijunaliikenteen kustannuksiin valtion linjausten mukaisesti. Viimeisin ohjausryhmän

kokous oli 3.9.2025. Sen jälkeen 5. ja 9.9.2025 pidettiin lisäksi ratasuuntaakohtaiset kuntien työpajat, joissa käsiteltiin LVM:n valmisteluryhmän työhön osallistumiselle asettamia edellytyksiä.

Asian arviointia Salon kaupungin kannalta

Salosta on nykyisellään markkinaehtoisesti verraten toimiva ja nopea junayhteys Turkuun lukuun ottamatta aivan aikaisinta aamua. Lähijunaliikenteellä on merkitystä Salon ja Turun välissä oleville kaupungeille sekä työmatka- että liityntäyhteysien kannalta. Maakunnallisen kuntayhteistyön nimissä on Salonkin perusteltua olla mukana, mikäli alueellista lähijunaliikennettä syntyy, mutta maksuosuuden määräytymisperusteissa on huomioitava, että Salon kaupunki on mukana valmistelemassa osallistumista Länsirata Oy:n toteuttaman rakennushankkeen kustannuksiin.

Traficomin selvityksen mukaan olisivat lähijunaliikenteen bruttokustannukset 18 milj. €/v. Arvio sisältää Turku-Naantali lähijunaliikenteen tunnin vuorovälillä ja Turku-Tampere lähijunaliikenteen 2 h vuorovälillä sekä Turku-Salo lähijunaliikenteen tunnin vuorovälillä, joka voidaan toteuttaa hieman myöhemmin vuosina 2032–2033 Länsiradan ensimmäisen vaiheen toteuduttua. Vuosittaisten kustannusten lisäksi liikenteen aloittaminen edellyttäisi investointia infraan Länsiradan lisäksi 70 milj. €.

Kuntien teettämän WSP Finland Oy:n selvityksen mukaan tunnin vuorovälin lähijuna Turku-Salo -välillä edellyttäisi investointeja 1 – 10 milj. € / seisake (Salon alueella on kaksi seisaketta, Halikko ja Hajala) ja liikennöinnin bruttokustannus olisi 5,4 milj. €/v. Kuntien jaettavaksi tulisivat liikennöinnin nettokustannukset, jotka jäisivät jäljelle sen jälkeen, kun bruttokustannuksista on vähennetty lipputulot. Niitä on selvitysten mukaan vaikea arvioida, mutta ne voisivat olla 20 – 50 % bruttokustannuksista.

Kuten edellä todettiin, on Länsiradan ensimmäiseksi vaiheeksi ajateltu kaksoisraide välillä Salo-Hajala edellytys lähijunaliikenteen aloittamiseen, sillä tarvitaan kohtaamispaikka Salon ja Paimion välille, varsinkin, jos Paimioon syntyy tilanne, että lähijuna seisoo toisella nykyisistä raiteista ja estää kaukojunien kohtaamisen Paimiossa.

Kuten edellä on todettu, liikenteen aloittaminen edellyttäisi kunnilta merkittävää taloudellista panostusta, jonka suuruutta on tässä vaiheessa mahdoton arvioida. Myöskään kuntien välisiä keskusteluja kustannusten jakosuhteesta ei ole käyty. Lähijunaliikenteen käynnistäminen on Salon kaupungin kannalta kiinnostavaa, mutta voidaan arvella, että hankkeesta on vielä enemmän hyötyä muille radan varren kaupungeille, joten sen pitää näkyä, niiden roolissa hankkeen edistäjänä ja myöskin merkittävänä maksajana. Luonnollisesti, jos salolaiset työnantajat kokevat, että nykyisen junayhteyden lisäksi toteutettava lähijunayhteys olisi tarpeen niiden työvoiman saatavuuden kannalta, on kaupunginkin syytä nopeasti tarkistaa omaa mielipidettään lähijunaliikenteen käynnistämisestä.

Lähijunaliikenteen edistämisessä on olennaista ajatella matkaketjuja kokonaisuutena eikä esim. voi olettaa, että linja-autoreitistö säilyisi ennallaan, vaan se on kaikissa radan varren kaupungeissa muokattava tukemaan raideliikennettä.

Tässä valmistelussa on käsitelty lähijunaliikennettä Salon länsipuolisella rataosuudella, mutta myöhemmin tulevina vuosikymmeninä on varauduttava samaan keskusteluun myös kaupungista itään, sillä myös Salo-Lohja välin uuden raideyhteyden suunnittelussa varauduttu lähijunaliikennettä palveleviin asemapaikkoihin Muurlassa, Suomusjärvellä ja Lahnajärvellä.

Selvitykset ovat esityslistan liitteenä.

Viranhaltijatyönä on ilmoitettu määräaikaan 19.9.2025 mennessä, että Salon kaupunki halua osallistua valtion kilpailuttaman 2030-luvun henkilöjunaliikenteen Varsinais-Suomen alueellisen valmisteluryhmän työhön, mutta mahdollisesta taloudellisesta sitoutumisesta henkilöjunaliikenteen hankintaan päätetään erikseen. Lisäksi on samassa yhteydessä ilmoitettu, että tämä ilmoitus on tehty viranhaltijatyönä ja asia on valmisteltu kaupunginhallituksen käsiteltäväksi 22.9.2025 pidettävään kokoukseen.

Esittelijä

Kaupunginjohtaja

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää, että Salon kaupunki osallistuu valtion kilpailuttaman 2030-luvun henkilöjunaliikenteen Varsinais-Suomen alueellisen valmisteluryhmän työhön, mutta mahdollisesta taloudellisesta sitoutumisesta henkilöjunaliikenteen hankintaan päätetään erikseen.

Pöytäkirja tarkastetaan tämän asian osalta heti kokouksessa.

Päätös

Tiedoksianto

Liikenne- ja viestintäministeriö
Turun kaupunki
Kaarinan kaupunki
Liedon kaupunki
Paimion kaupunki