SÄHKÖINEN ALLEKIRJOITUS
VAHVA TUNNISTAUTUMINEN

Asiakirja Turun seudun joukkoliikenteen lausunto aiheesta VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026-2037 on allekirjoitettu Turun kaupungin X-Sign palvelussa. Allekirjoittajien henkilöllisyys on varmennettu vahvan tunnistautumisen menetelmin.

ELECTRONIC SIGNATURE
STRONG AUTHENTICATION

The document Turun seudun joukkoliikenteen lausunto aiheesta VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026-2037 has been signed using the City of Turku's X-Sign service. The identities of the signatories have been verified using strong authentication methods.

Allekirjoitukset

	liikennekehitysjohtaja
Allekirjoittaja	**SIRPA JOHANNA KORTE**
Allekirjoitusaika	20.02.2026 16:31

Allekirjoitetut asiakirjat

Asiakirja	Turun seudun joukkoliikenteen lausunto koskien valtioneuvoston selontekoa.pdf

Prosessin tunnus on 8b304a99-4c73-4a6d-8268-747d9681e541.

Turun seudun joukkoliikenteen lausunto aiheesta VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026-2037

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto koskien valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026-2037. Tässä lausunnossa otetaan kantaa vain raidereformiin ja lähijunaliikenteen edistämismahdollisuuksiin. Turun kaupunki on keväällä 2025 lausunut Liikenne 12 -suunnitelman luonnoksesta

(https://paatokset.turku.fi/kaupunginhallitus/poytakirja/5177646/pykala/55/liite/8096).

Nyt kyseessä olevan lausunnon keskiössä oleva ristiriita markkinaehtoisen ja ostopalveluna toteutetun henkilöjunaliikenteen välillä on käynyt ilmi vasta kesän 2025 jälkeen, kun talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi henkilöjunaliikenteen jatkosta sekä niistä ehdoista, joilla kunnat voivat saada itse maksamaansa liikennettä mukaan valtion hankintaan.

Markkinaehtoisen ja julkisesti tuetun henkilöliikenteen erottelua ei tule kirjata valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan

Valtioneuvoston selonteossa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (VNS 10/2025 vp) toistetaan hallitusohjelman lähtökohta, jonka mukaan markkinaehtoisesti toimivilla henkilöjunaliikenteen yhteysväleillä ei kehitetä palvelutasoa julkisen hankinnan keinoin.

On hyvin ongelmallista, jos hallitusohjelmaan kirjattu poliittinen linjaus ankkuroidaan osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, jota viranomaiset käyttävät toimeenpanon, hankintojen ja investointiohjelmien perustana myös seuraavilla vaalikausilla. Tämä kaventaa tulevien hallitusten ja viranomaisten liikkumavaraa tilanteessa, jossa muun muassa kilpailun edellytyksiä ja alueellisia palvelutarpeita on tarkoitus tarkastella uudelleen 2030-luvulle siirryttäessä. Linjaus hankaloittaa myös ketterien kehittämisratkaisujen toteuttamista niillä alueilla, joilla lähijunaliikennettä ei nykyisellään ole. Kyseinen erottelu markkinaehtoisen ja julkisesti hankitun raideliikenteen välillä ei perustu EU-oikeudelliseen velvoitteeseen, vaan on voimassa olevaan hallitusohjelmaan ja käynnissä olevaan raidereformiin sidottu poliittinen linjaus.

Erityisen ongelmallinen linjaus on alueilla, joilla markkinaehtoinen henkilöjunaliikenne ei täytä valtakunnallisia tai alueellisia palvelutasotavoitteita. Varsinais-Suomen osalta tämä koskee Turku – Tampere -yhteysväliä, jossa nykyinen harva markkinaehtoinen junatarjonta ei mahdollista työssäkäyntiin ja pendelöintiin perustuvaa liikennettä. Kunnat ovat ehdottaneet palvelusopimusasetuksen mukaista tunnin vuorovälin liikennettä Tampereelta Turun kautta Naantaliin osaksi valtion vuonna 2031 käynnistyvän ostoliikenteen hankintaa. Kunnat ovat valmiita maksamaan liikennöintikulut ja yhteyden ottaminen mukaan valtion hankintaan turvaisi myös raidereformin onnistumista. Lukuisista käytännön hyödyistä huolimatta ongelmaksi muodostuu tulkinta, jonka mukaan markkinaehtoista yhteysväliä ei voitaisi sisällyttää valtion hankintaan.

Jos toimivaltainen viranomainen haluaa tarjota parempaa liikennettä kuin mitä markkinaehtoinen toimija tarjoaa, liikenne tulee kilpailuttaa. EU:n palvelusopimusasetuksessa todetaan, että tällöin perusteena on, että viranomaisen tarjoamat palvelut olisivat ”muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla” (1. artikla 1. Tarkoitus ja soveltamisala)

Tampere-Turku-Naantali -yhteydessä on kyse nimenomaan siitä, että me kunnat haluamme tarjota asukkaille ja yrityksille monilukuisempaa (vuorotarjonta yli kaksinkertaistuisi ja asemien määrä lisääntyisi) palvelua kuin mitä voidaan saada pelkästään markkinoiden ehdoilla. Kunnat ovat valmiita rahoittamaan palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä sitoutumalla liikenteen kustannuksiin. Tällaisessa tilanteessa olisi perusteltua, että toimivaltainen viranomainen arvioi liikenteen järjestämistapaa tiiviissä vuoropuhelussa liikenteen rahoituksesta vastaavien tahojen kanssa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden – toimivuuden, saavutettavuuden ja kestävyyden – näkökulmasta on perusteltua, että markkinaehtoisen ja julkisesti hankitun raideliikenteen välistä suhdetta ei lukittaisi yhteen tulkintaan. Sen sijaan tulisi tunnistaa tarve joustavalle ja tapauskohtaiselle tarkastelulle erityisesti tilanteissa, joissa markkinaehtoinen liikenne ei täytä palvelutasotavoitteita tai joissa julkisesti hankittu liikenne voisi edistää raidereformin keskeisiä tavoitteita, kuten tosiasiallisen kilpailun lisäämistä ja ostoliikenteen kilpailutusten onnistumista.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanossa tulisi siten säilyttää mahdollisuus täydentää tai korvata markkinaehtoista henkilöjunaliikennettä julkisella hankinnalla silloin, kun se on liikennejärjestelmän kokonaisuuden, alueellisen saavutettavuuden ja kestävän liikkumisen näkökulmasta perusteltua. Tämä olisi linjassa myös sen kanssa, että raideliikenteen markkinarakennetta ja kilpailun edellytyksiä on tarkoitus kehittää ja arvioida uudelleen tulevilla hallituskausilla.

Kasvukolmion Turku – Tampere -yhteysvälin kehittäminen tukee liikennejärjestelmätyön tavoitteita

Pääradan Helsinki–Tampere-yhteysvälin peruskorjaus ja parantaminen on perusteltu ja tärkeä panostus valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmasta. Myös kasvukolmion muut keskeiset yhteysvälit tulisi huomioida. Turku–Tampere-yhteysväli muodostaa olennaisen osan Etelä-Suomen liikennejärjestelmän kokonaisuutta ja yhdistää kaksi suurta ja kasvavaa kaupunkiseutua sekä niiden väliin sijoittuvat useat radanvarsikunnat. Yhteysvälin kehittäminen tukisi suoraan selonteossa esiin nostettuja tavoitteita liikennejärjestelmän toimivuudesta, saavutettavuudesta ja alueiden elinvoimasta.

Ilman riittäviä panostuksia kasvukolmion Turku–Tampere -kylkeen liikennejärjestelmän kehittäminen painottuu yksipuolisesti pääkaupunkiseudun suuntaan, vaikka taloudellinen ja väestöllinen kasvu jakautuu laajemmalle alueelle. Turku–Tampere-yhteysvälin huomioiminen rataverkon kehittämisessä loisi myös edellytyksiä henkilöliikenteen palvelutason parantamiselle ja alueellisen junaliikenteen kehittämiselle kustannustehokkaasti olemassa olevaa infrastruktuuria hyödyntäen. Tämä tukisi selonteon periaatetta, jonka mukaan ensisijaisesti vahvistetaan olemassa olevaa verkkoa ja sen käyttöä ennen täysin uusien investointien käynnistämistä.

Alueelliset erityispiirteet huomioitava myös käytännössä

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa otetaan huomioon alueelliset erityispiirteet. Varsinais-Suomen osalta tällainen on muun muassa jääminen valtion ostoliikennesopimusten ulkopuolelle. Meillä on myös verraten paljon raideinfrastruktuurin korjausvelkaa, kuten peruskorjauskuntoinen Uudenkaupungin rata. Valtioneuvoston selonteossa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (VNS 10/2025 vp) korostuvat liikennejärjestelmän huoltovarmuus, kriisinkestävyys sekä alueellisten erityispiirteiden huomioiminen. Näistä lähtökohdista katsottuna Uudenkaupungin radan peruskorjauksen jouduttaminen on perusteltua. Rata palvelee merkittävää teollista ja satamatoimintaa sekä muodostaa osan valtakunnallista huoltovarmuuden kannalta tärkeää raideliikenneverkkoa. Kyse ei ole uuden infrastruktuurin rakentamisesta, vaan olemassa olevan

ratayhteyden toimintavarmuuden turvaamisesta, mikä on selonteon toimenpideohjelman keskeinen periaate. Peruskorjaus loisi myös edellytykset henkilöliikenteen vaiheittaiselle kehittämiselle tulevaisuudessa osana Varsinais-Suomen alueellista junaliikennettä.

Myös Salon ja Naantalin ratasuunnat ovat hyvin potentiaalisia lähijunaliikenteen kannalta. Raision ja Naantalin välinen rataosuus vaatii myös peruskorjauksen ja sähköistyksen. Kytkemällä lähijunat länsirataan mahdollistetaan täysimääräiset liikenteelliset hyödyt ja maakunnalliset jatkoyhteydet.

Turussa 20.2.2026

Turun seudun joukkoliikenne Fölin puolesta

Sirpa Korte

liikennekehitysjohtaja

Turun kaupunki