

Lähijuna Varsinais-Suomeen –projekti - liikenne- ja viestintävaliokunnan kuuleminen

24.2.2026

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

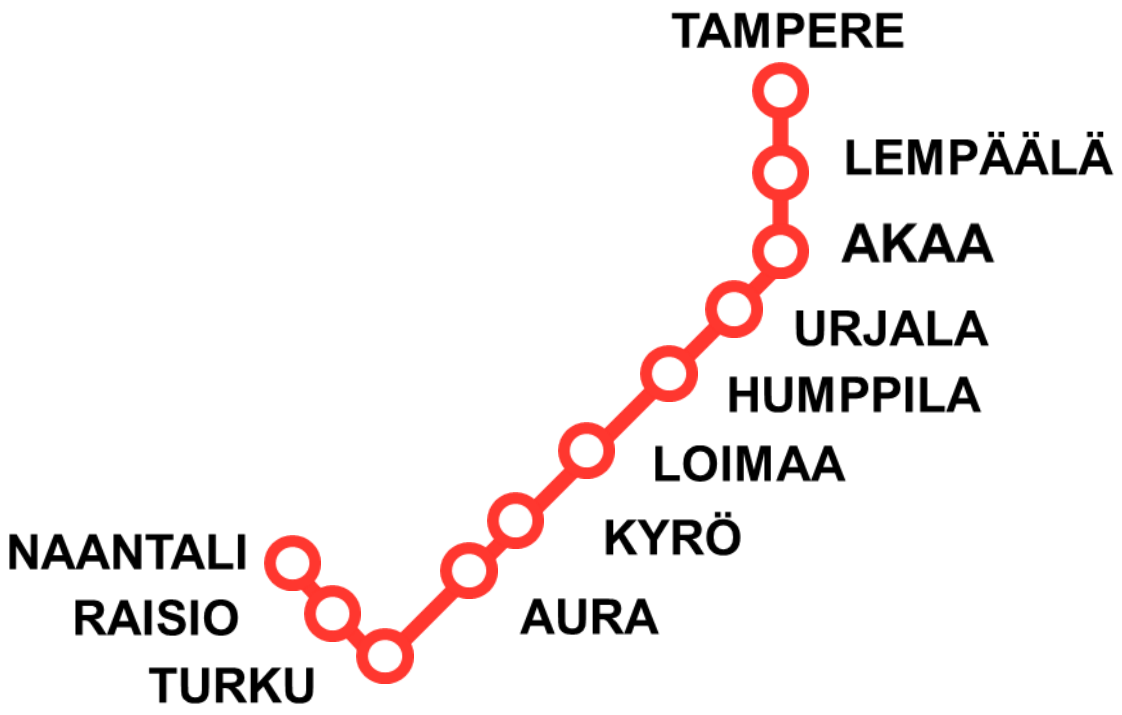
- Turun kaupunki on lausunut keväällä 2025 Liikenne 12 -suunnitelman luonnoksesta.
- Nyt selonteon tiimoilta jätetyn lausunnon keskiössä ovat raidereformi ja lähijunaliikenteen edistäminen.
    1. Markkinaehtoisen ja julkisesti tuetun henkilöliikenteen erottelua ei tule kirjata valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.
        - 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.
    2. Kasvukolmion Turku – Tampere -yhteysvälin kehittäminen tukee liikennejärjestelmätyön tavoitteita.
    3. Alueelliset erityispiirteet on huomioitava myös käytännössä.

Markkinaehtoisen ja julkisesti tuetun henkilöliikenteen erottelua ei tule kirjata valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan

- Hallitusohjelman mukaan markkinaehtoisesti toimivilla henkilöjunaliikenteen yhteysväleillä ei kehitetä palvelutasoa julkisen hankinnan keinoin.
  - Tätä poliittista linjausta ei tule sementoida osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.
- Linjaus on erityisen ongelmallinen alueilla, joilla markkinaehtoinen henkilöjunaliikenne ei täytä valtakunnallisia tai alueellisia palvelutasotavoitteita.
  - Tekee esim. harvaan liikennöidyn Turku-Tampere –välin kehittämisestä mahdotonta, vaikka palvelusopimusasetuksen mukaan pitäisi pystyä asettamaan tunnin vuoroväli ja kunnat olisivat valmiita maksamaan 100-prosenttisesti liikennöinnin kulut.
- Linjauksen poistuminen edistäisi raidereformin tavoitteita ja valtion vuonna 2031 alkavan liikenteen hankinnan onnistumista.
  - Tulevien hallitusten ja viranomaisten liikkumavaraa ei kannata kaventaa kirjaamalla linjaus myös 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Turku–Tampere-välille 1 h vuorovälin lähijunaliikenne

- Turku-Tampere –yhteysvälin palvelutaso ei ole riittävä. PSA:n mukaisesti harva yhteys tulisi korvata tunnin vuorovälin liikenteellä.
- Yhteyttä ei ole mahdollista kehittää muulla tavalla kuin ottamalla se osaksi valtion ostoliikennettä.
- Turku–Tampere-Naantali –yhteysvälin kunnat ovat sitoutuneet maksamaan liikenteen nettokustannukset.
- Tukee raidereformin onnistumista mahdollistamalla Traficomin kilpailutuskohteiden määrän ja houkuttelevuuden kasvattamisen.



	Naantali/Satama–Turku–Tampere lähijunaliikenne
Vuorotarjonta	Tunnin vuoroväli eli 16 vuoroparia/vrk (3 satamaan ja 13 Naantaliin)
Investoinnit	Seisakkeet, Naantalin radan kehitys, Toijala–Urjala nopeudennosto
Kalusto	4 Sm7-lisäyksikköä ja yöjunakaluston hyödyntäminen
Kustannukset	Brutto 14,6 M€/v (operointi ja kalusto), netto 0–4 M€/v (kunnat)
Lipputulot	Nykyisellä heikolla tarjonnalla noin 10 M€



Kasvukolmion Tku-Tre –kyljen vahvistaminen on koko Suomen talouden vahvistamista

- Nykyinen markkinaehtoinen kaukojunaliikenne Turun ja Tampereen välillä on harvaa.
- Tiheämpi yhteys lisäisi kehitysmahdollisuuksia radan varren kunnissa: tunnin vuorovälin lisäksi kokonaan uusia kuntia junaliikenteen piiriin.
- Joukkoliikenteen houkuttelevuus kasvaisi toimivan yhteyden myötä. Turvallinen ja ekologinen tapa liikkua.
- Yhteysvälin kehittäminen tukisi suoraan selonteossa esiin nostettuja tavoitteita liikennejärjestelmän toimivuudesta, saavutettavuudesta ja alueiden elinvoimasta.
- Selonteon mukaisesti olemassa olevan verkon vahvistamista ja käyttöä ennen täysin uusien investointien käynnistämistä.





Alueelliset erityispiirteet huomioitava myös käytännössä

- Varsinais-Suomi on eteläisen Suomen ainoa maakunta, joka on jäänyt valtion ostoliikennesopimusten ulkopuolelle.
- Potentiaalisia ratasuuntia on neljä (Uusikaupunki, Tampere, Salo, Naantali) ja maakunnan tahtotila lähijunaliikenteen käynnistämiseksi on kova.
- Lähijunaliikenne seutukeskuksiin tuo länsiradan täyden potentiaalin käyttöön.
- Raideinfran korjausvelka on suuri ja tässä asiassa lähdetään takamatkalta moneen muuhun maakuntaan verrattuna:
  - Esimerkkinä Uudenkaupungin rata, jonka peruskorjausta tulisi jouduttaa mm. huoltovarmuuden ja kriisinkestävyyden näkökulmasta.

Kiitos

Pauliina Forsman

Pauliina.forsman@turku.fi

+ 358 44 780 9299