

Turun Teollisuustyöväen ammattiosasto ry. ao.49

Turun Teollisuustyöntekijät ry. ao. 001

Uudenkaupungin teollisuustyöntekijät ry. ao. 268

Salon Teollisuustyöntekijät ry. ao. 57

Kuntalaisaloite Lähijunaliikenteen aloittamiseksi Kupittaa - Uusikaupunki ja Turun satama – Salo -rataosuuksilla

Kuntalaisaloitteen tausta

Ammattiosastomme lähestyi Turun kaupunginhallitusta ja pormestaristoa 19.11.2025 kirjelmällä jossa vedottiin, että Turun kaupunki ryhtyisi tällä valtuustokaudella toimiin nimenomaan Uusikaupunki – Turku – Salo -lähijunaliikenteen käynnistämiseksi. Lähijuna voisi toimia jo vuonna 2027.

Kirjelmässä todettiin, että reitin arvioitu matkustusmäärä on vuodessa arviolta 2 miljoonaa matkaa, joka on lähes 10 % Fölin vuotuisista matkoista. Lähijuna on halvin ja nopein ratkaisu toteuttaa joukkoliikennettä niissä kunnissa, joissa on jo olemassa junarata. Turussa 2 miljoonaa uutta joukkoliikennematkaa vähentäisi huomattavasti henkilöautoliikennettä Turun keskustan ja Kupittaaan sekä lähijunan asemapaikkakuntien välillä. Mitään muuta yhtä tehokasta keinoa Turulla ei ole vähentää kaupungin liikennepäästöjä ja ruuhkia nopeasti jo tällä valtuustokaudella.

Turun työllisyys on pysyvästi maakunnan kunnista heikointa. Ratojen vaikutusvyöhykkeelle Uudestakaupungista Saloon sijoittuu valtaosa maakunnan teollisuudesta. Uusikaupunki - Turku - Salo -välin lähijunaliikenne on yhtenäisen työssäkäyntialueen kannalta keskeisin kehityskohde. Lähijuna tälle välille on nimenomaan turkulaisten etu, koska se mahdollistaa työllistymisen radan varren työpaikoissa ilman autoa. Monet radan varren teollisuustyöpaikat kärsivät jo nyt ongelmista löytää työntekijöitä. Lähijuna on välttämätön nuorten työllistymiselle yrityksiin. Se luo ammattiin opiskeleville mahdollisuuden liikkua tulevasta Kupittaaan Taito -kampuksesta helposti työharjoitteluun moniin teollisuusyrityksiin junayhteyden avulla.

Ammattiosasto kertoi, että olemme erittäin huolestuneita siitä, ettei kaupungin johdossa ole ymmärretty Uusikaupunki - Turku - Salo -lähijunan merkitystä Turun työllisyydelle. Jos haluamme parantaa työllisyyttä kaupungissa, lähijuna tarvittaisiin jo tällä valtuustokaudella. Vai onko Turulla jotain tehokkaampaa keinoa saada yli 14 % työttömyys laskuun?

Ammattiosasto totesi, että Kupittaaan alue tulee olemaan nyt ja tulevaisuudessa Turun suurin työpaikkakeskittymä. Jo nyt alue on ruuhkaantunut ja kärsii parkkipaikkapulasta. Lähijuna Uusikaupunki - Raisio - Turku – Kaarina – Paimio - Salo -välille helpottaisi autoliikenteen painetta alueella. Kaikki tehdyt selvitykset kertovat, että Turun kannattaisi panostaa alueen kehityksessä henkilöautoilla tehtävän työmatkariippuvuuden vähentämiseen. Siitä huomattava osa tulee radan varsilta. Lähijuna on matkustajalle nopein keino saavuttaa Turun keskusta ja Kupittaa kaupungin omassa sisäisessä ja lähikunnista tulevassa liikenteessä. Turku on jo käyttänyt raitiotien suunnitteluun enemmän rahaa kuin lähijunaliikenteen käynnistäminen maksaisi Turussa kaikille ratasuunnille.

Kirjelmässä korostettiin, että lähijunat tarvitsevat lähinnä uudet laiturit ja niiden ympärillä olevan infran. Lähijunien paras puoli on se, että niillä pystytään vähentämään autoliikennettä, joka tulee keskustaajamien ulkopuolelta radanvarsialueilta. Näin voidaan luoda uusia joukkoliikenneyhteyksiä sinne, missä niitä ei nyt ole.

Kirjelmässä tuotiin esiin myös se, että Turussa lähijunaliikenne ollaan sitomassa valtion 2031 alkavan ostoliikennesopimuksen uusimiseen. Valtion kaavailemassa mallissa Uusikaupunki – Turku – Salo välinen liikenne voisi toteutua ehkä joskus 2040-luvulla. Eli asiassa ei siis edettäisi tämän valtuustokauden pormestariohjelman kirjauksen mukaisesti, vaan mahdollisesti se toteutettaisiin vasta neljän valtuustokauden päästä.

Kuntien ei tarvitse jäädä odottamaan tätä valtion kilpailutusta vuonna 2031, jos ne todella haluavat käynnistää lähijunaliikennettä. Viittaamme tässä Rauman malliin, jossa päätettiin aloittaa henkilöjunaliikenne jo vuonna 2027. Tätä liikennettä valtio tukee 2,5 miljoonalla eurolla vuosittain (Ks. <https://yle.fi/a/74-20157760>). On varsin noloa, jos Turku pääministerin kotikaupunkina ei saa hyödynnettyä tätä Rauman mallia käynnistää lähijunaliikennettä.

Kirjelmässä vedottiin myös kaupunginhallitukseen, että eikö nyt ole järkevintä ryhtyä aluksi kehittämään lähijunaliikennettä yhteysvälillä, jossa on suurin matkustajapotentiaali ja sitten laajentaa se 2030-luvulla muille suunnille saatujen käyttökokemusten perusteella.

Koska ammattiosastomme kirjelmä merkittiin kaupunginhallituksessa tiedoksi eikä siinä esiin tuotuja ehdotuksia lähetetty edes jatkovalmisteluun, päädyimme asian eteenpäin viemiseksi tekemään tämän kuntalaisaloitteen.

Kuntalaisaloite

Tässä kuntalaisaloitteessa ehdotetaan lähijunaliikenteen käynnistämistä vuoden 2028 alusta:

- Turku Kupittaa – Uusikaupunki
- Turun satama – Salo
- Turun satama -Varissuo ja
- Piikkiö – Turun telakka

Ratateknisen selvityksen perusteella liikenteen käynnistäminen ei vaadi merkittäviä investointeja junaratoihin. Aluksi lähijunilla voidaan liikennöidä Uudenkaupungin – Turun - Salon -välillä tunnin vuorovälein. Liikenne on sovitettavissa yhteen kaukojunaliikenteen kanssa. Liikenteeseen on myös sovitettavissa Turun sataman ja Varissuon liikenne siten, että Varissuolta pääsee keskustaan kaksi kertaa tunnissa ja kerran suoraan Turun satamaan. Liikenteeseen on mahdollista sovittaa myös lisävuoro Uudenkaupungin suuntaan osalle rataosuutta. Selvityksemme perusteella aamuisin ennen klo 07.00 olisi mahdollista ajaa myös työmatkajuna Piikköstä Pernon telakalle siten, että siihen on vaihtomahdollisuus muilta ratasuunnilta (satama, Uusikaupunki).

Olemme käyneet keskusteluja myös Länsirata Oy:n kanssa, He eivät näe estettä lähijunaliikenteen käynnistämiseksi Kupittaa ja Salon välillä. Käytännössä kun Länsiradan hanke etenee siten, että Varissuolla on kaksoisraide ja seisakkeen vaatima kolmas raide, on mahdollista tihentää liikenne Turun seudulla 15 – 20 minuutin välein tapahtuvaksi.

Koska Länsiratahanke on valitusten vuoksi jumissa Salon osalta, ehdotamme Turulle, että se heti neuvottelisi osakaskuntien ja valtion kanssa Länsiradan Kupittaa – Nunna -välisen ratahankkeen käynnistämisestä, koska hallinto-oikeuden valitus ei estä tältä osin länsiratahankkeen käynnistämistä. Samalla pitäisi sopia Kaarinan ja Paimion kanssa lähijunan tarvitsemien asemien ja seisakkeiden toteuttamisesta. Länsiradan rakentamisen ratasuunnitelma on Kupittaan aseman ja Nunnan välillä valmis. On järjetöntä viivyttää maakunnan tärkeintä liikennehanketta Salossa tehdyn kuntavalituksen perusteella eikä tämä ole edes oikeudellisesti tarpeen.

Uudenkaupungin radan peruskorjaussuunnitelma on valmis ja se voidaan toteuttaa heti, kun eduskunta myöntää Väylävirastolle rahoituksen. Tehtyjen taustaselvitysten perusteella Väylävirasto tulee kesään mennessä selvittämään sen, millaisilla nopeuksilla henkilöjunat voivat liikkua Uudenkaupungin radalla. Näiden selvitysten jälkeen voidaan määrittää lähijunien nopeus radalla, tehdä tarkempi aikataulutus junaliikenteelle ja saada rata hyväksyttyä henkilöjunaliikenteelle. Tämän vuoksi kuntien päätöksentekoa ja liikenteen käynnistymistä ei tule viivyttää.

Uudenkaupungin radan peruskorjaustarve perustuu sillä liikennöivään VAK (kemikaali) - junaliikenteeseen. Radan peruskorjaus on tehtävä heti. Väylävirasto arvioi radan heikon kunnon vuoksi sillä olevan kohonnut riski kemikaalijunien suistumiseen radalta. Riskin kemikaalijunille muodostaa myös radan tasoristeysturvallisuus. Peruskorjauksessa parannetaan radan turvallisuutta kaikilta osin.

Suurin riski junan suistumiselle radalta on Nesteen tietä Turkuun päin olevalla alueella. Tämä tarkoittaa suuronnettomuusriskin olevan suurin Turun ja Raision kaupunkien alueella ja mahdollisen kemikaalijunaonnettomuuden kohdistuvan laajasti kaupunkien väestöön. Vetoamme Turun kaupunginhallitukseen, että se tekee kaikkensa tämän riskin poistamiseksi ja radan peruskorjausmäärärahojen myöntämiseksi eduskunnassa.

Edellä kerrotusti Uudenkaupungin radan peruskorjaus on kaikkein tärkein liikennehanke maakunnassa Tämä tulee kaikkien päättäjien ymmärtää. Rata on heti korjattava.

Turku on muuttamassa autolauttasataman paikkaa ja rautatietä nykyisestä paikasta. Muutostyön valmistuttua vanha lauttasatamarata voidaan ottaa kokoaikaiseen lähijunakäyttöön ja ryhtyä radalla liikennöimään tiheästi. Tämä on järkevää myös ympäristö- ja kiertotaloussyistä. Maankäytölliset suunnitelmat voidaan aina järkiperusteilla muuttaa.

Turun kaupunkikehitys 2000-luvulla on perustunut keskustan täydennysrakentamiseen siten, että keskustan työpaikka-alueita on kaavoitettu asuinkäyttöön. Samalla teollisuusyritysten työpaikat ovat siirtyneet pois Turusta, jopa ulkomaille.

Turulla ei ole ollut kykyä tarjota teollisille tai pk-yrityksille riittävästi soveltuvia sijoittumispaikkoja hyvien liikenneyhteyksien varrella Turun keskustassa. Tämä on johtanut siihen, että teollinen yritystoiminta hakeutuu Turun seudun muihin kuntiin tai kokonaan pois Varsinais-Suomesta. Turku ei ole kiinnostava kohde uudelle teolliselle tai pk-yritystoiminnalle. Elinkeinopolitiikka on perustunut Turussa pelkästään Kupittaan alueen kehittämiseen ja sinne tavoiteltaviin yliopistovetoisiin teknologia- tai palveluyrityksiin. Pidämme tärkeänä Kupittaan tiedepuistojen ja alueen kehittämistä.

Toteutetulla kaupunkirakenteen kehityksellä on ollut merkittävä vaikutus turkulaisten työssäkäyntiin ja työllistymiseen. Olemme tämän kuntalaisaloitteen perusteeksi tehneet selvityksiä siitä, missä turkulaiset teollisuuden työntekijät asuvat ja missä heidän työpaikkansa ovat. Olemme

myös selvittäneet koko maakunnan osalta teollisuuden työpaikkojen sijainnin ja työntekijöiden asuinpaikkojen välisiä liikennevirtoja.

Varsinais-Suomessa noin 30.000 ihmistä työskentelee teollisuudessa. Heistä noin 5.000 – 6.500 käy päivittäin töissä Turun telakalla, joka sijaitsee Pernossa. Teollisuusliiton toimialojen turkulaisista työntekijöistä noin puolet käy jo nyt töissä Turun ulkopuolella. Turussa suurimmat teollisuuden työpaikkakeskittymät telakan jälkeen ovat Pansiossa, Artukaisissa, Runosmäessä, Ohikulkutien varrella ja Saramäessä.

Itäharju ja Kupittaa ovat olleet merkittävä teollisuuden työpaikkakeskittymä, josta teollisuuden työpaikat tulevat katomaan lopullisesti, kun satama – Varissuon välinen kiinteistökehityshanke etenee. Myös Iso-Heikkilän ja sataman alueelta teollisuuden työpaikat ovat häviämässä uuden maankäytön myötä.

Turun seudun merkittävimmät teollisuuden työpaikkakeskittymät Turun ulkopuolella ovat Raisiossa Nesteen tien varressa ja Raision rautatieaseman vieressä. Naantali on myös merkittävä teollisuuden työpaikkakeskittymä. Tulevaisuudessa Nesteen entisen öljyjalostamon ja sataman alueesta tulee merkittävä työpaikka-alue. Lieto ja Kaarina ovat tarjonneet erityisesti pienille ja keskisuurille yrityksille sijoituspaikkoja hyvien liikenneyhteyksien päästä ohikulkutien ja Hämeen härkätien varrelta.

Maankäytöllisesti Turun seudun uudet työpaikat voivat jatkossa sijoittua pääosin junaratojen varsille, mikäli kunnat haluavat maankäyttöään kehittää siten, että seudulle syntyy merkittävää teollisuuden ja logistiikan yritystoimintaa.

Turun seudun vuoteen 2040 ulottuvan työpaikkojen kehityssennusteen mukaan teollisuuden työpaikat lisääntyvät seudulla suhteellisesti eniten eli 33% ja 6.300 työpaikkaa. Ennusteen mukaan julkishallinnon ja hyvinvointipalvelujen työpaikat tulevat lisääntymään seudulla määrällisesti eniten: 11.800 työpaikkaa. Jokainen julkistalouden velkaantumista seuraava ymmärtää, ettei Turun seudulle kyetä kuntien ja Varhan taholta rahoittamaan tällaista määrää työpaikkoja, mikäli yksityisen sektorin työpaikkojen määrä ei kasva huomattavasti ennustetusta 11.000 työpaikasta (teollisuus, rakentaminen, kauppa ja ravitsemusala, kuljetus jne).

Projektio työpaikkojen määrällisestä muutoksesta Turun kaupunkiseudulla toimialoittain vuoteen 2040 mennessä

	Muutos 2023-2040	
Toimialat yhteensä	23 652	16 %
Alkutuotanto	-148	-17 %
Teollisuus	6 309	33 %
Rakentaminen	-311	-3 %
Kauppa sekä majoitus- ja ravitsemusala	3 254	15 %
Kuljetus	168	2 %
Liike-elämän palvelut, informaatioalat, rahoitus	2 553	8 %
Julkinen hallinto ja hyvinvointipalvelut	11 811	25 %
Muut palvelut*	17	0 %

Työpaikkojen kasvuennuste perustuu siihen oletukseen, että alueen työikäinen väestö kasvaa vahvasti muuttoliikkeen myötä. Työikäisen väestön muuttaminen mahdollistuu Turun seudulla vain siten, että kyetään synnyttämään uusia teollisia työpaikkoja huomattavasti ennakoitua enemmän. Turun kaavoitus ja maankäyttöpolitiikasta johtuen nämä työpaikat eivät voi pääosin sijoittua Turkuun. Ne sijoittuvat muualle Turun seudulla tai muualle Varsinais-Suomessa. Tämän vuoksi ammattiosastomme näkee tärkeäksi tehdä Varsinais-Suomesta yhtenäisen työssäkäyntialueen. Tämä vaatii sen, että maakunnassa on joukkoliikennejärjestelmä, joka mahdollistaa työssäkäynnin nopeilla yhteyksillä kaikilla Varsinais-Suomen seutukunnilla.

Turussa on pysyvästi muuta maakuntaa korkeampi työttömyysaste. Merkittävä syy tähän on se, että alemman koulutusasteen työpaikkoja ei synny Turkuun riittävästi. Turun pormestariohjelmassa todetaan, että ”Turusta tehdään Suomen paras työllisyyden edistäjä valtuustokauden loppuun mennessä”.

Taulukko. Turun kaupunkiseudun työpaikat vuonna 2040 eri skenaariovaihtoehdoissa

	Työ- paikkojen määrä v. 2040	Työ- paikkojen määrän lisäys 2024-2040	Työ- paikkojen määrän lisäys /vuosi
Perusura	169 500	23 700 16 %	0,9 %
Maahanmuuttoskenaario	174 500	28 600 20 %	1,1 %

Hieman yli puolet (53 % vuonna 2023) Turun seudun kaikista työpaikoista sijaitsee Turun kaupungin alueella. Turussa työpaikkojen määrä on kymmenessä vuodessa lisääntynyt alle 15.000 työpaikalla. Työttömyysprosentti on koko ajan ollut käytännössä yli 10 %. Realistinen tulevaisuuden uusien työpaikkojen määrä Turun seudulla olisi parhaimmillaan noin 15.000 – 20.000 vuoteen 2040 mennessä. Tämä edellyttäisi ennusteesta poiketen vielä suurempaa kasvua teollisuuden työpaikkojen osalta.

Tämä tarkoittaa sitä, että joko Turun liikennehankkeet mitoitetaan kaupungin esittämän, ylimitoitettun väestönkasvun (+60.000) perusteella tai sitten Turun työttömyysprosentti lähentelee jatkossa väestönkasvun toteutuessa 30 %. Uskottavaa on, että Kupittaa alueelle voi syntyä runsaassa kymmenessä vuodessa noin 2.500 työpaikkaa liike-elämän palveluihin, informaatioteknologiaan ja rahoitukseen. Näidenkin työpaikkojen syntyminen edellyttää pitkälti sitä, että teollinen toiminta maakunnassa kasvaa reippaasti. Koulutustoimintojen ja terveydenhuollon työpaikkojen keskittyminen Kupittaaalle tuskin synnyttää uutta työllisyyttä Turun alueen laajemman tarkastelun näkökulmasta.

Vaikka Uudenkaupungin työttömyys on tällä hetkellä suuri autotehtaan lomautusten johdosta, tilanne menee parissa vuodessa ohi. Vuoteen 2030 mennessä syntyy Uudenkaupungin radan suunnalle noin 2.000 – 3.000 uutta työpaikkaa. Tästä syystä Uusikaupunki – Turku -lähijunahanke on myös turkulaisille tärkeä. Merituulivoimarakentamisen myötä on oletettavaa, että Uudenkaupungin seudulle syntyy myös 2030-luvulla merkittävästi lisää uusia teollisia työpaikkoja. On todennäköistä myös, että Uuteenkaupunkiin kehittyy sekä uutta meri-, kulkuneuvo- että puolustusväline-teollisuuden yritystoimintaa lähivuosina.

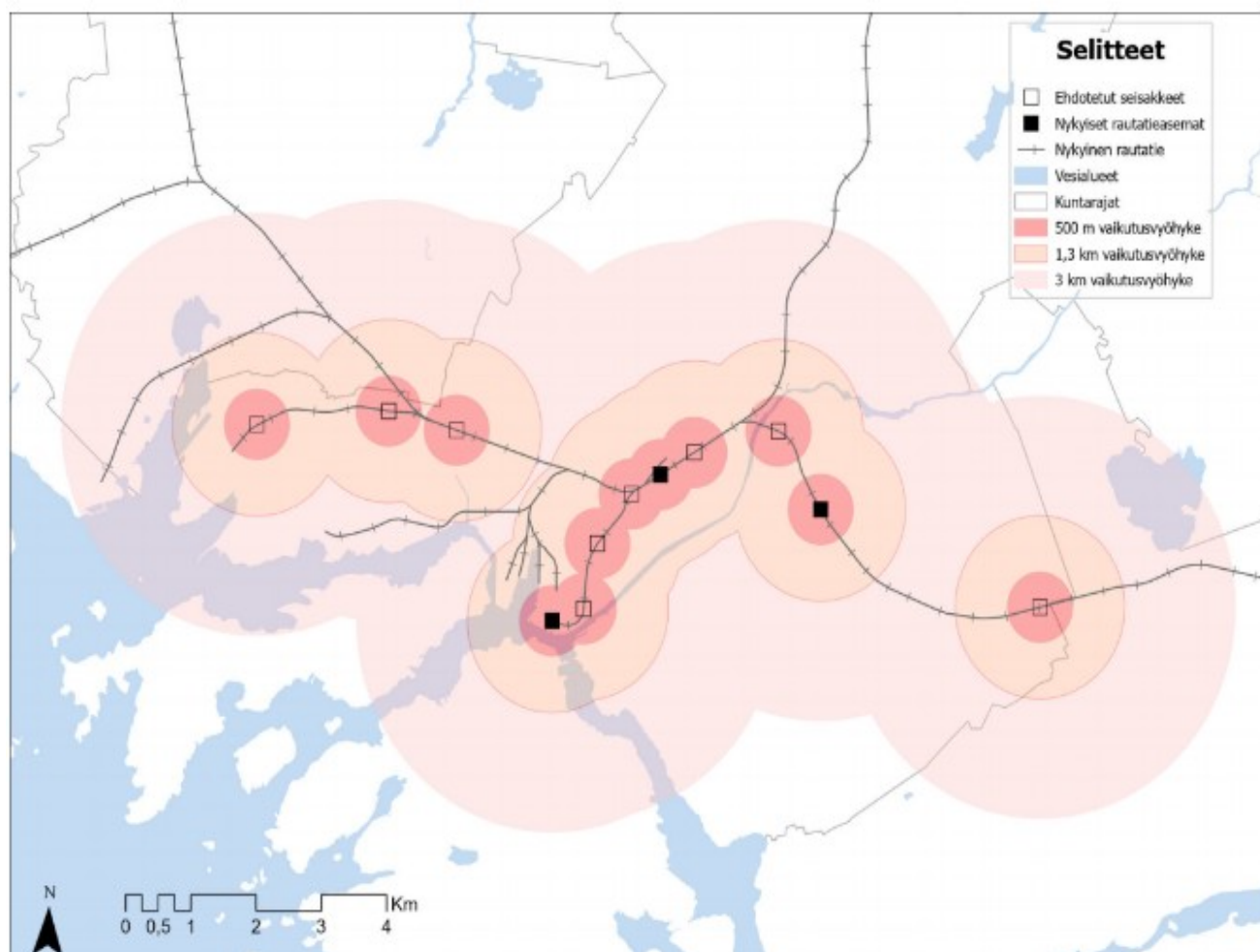
Salon teollisuusyritykset ovat Turun työllisyyskehityksen kannalta myös tärkeitä. Länsirata tulee tukemaan Salon elinkeinokehitystä. Salon seutu on sen myötä houkuttelevampi paikka yritysten sijoittumiselle. Hyvä lähijunaliikenneyhteys Turusta Saloon mahdollistaa turkulaisten työssäkäynnin Salossa. Työssäkäynti Turusta Saloon on jo nyt vireää. Lähijunaliikenteen myötä Kaarina ja Paimio tulevat todennäköisesti kaavoittamaan työpaikka-alueita asemapaikkojen läheisyyteen. Lähijunaliikenne mahdollistaa eri ratasuunnilla tulevaisuudessa asumisen Turussa ja laajemman työssäkäyntialueen kautta turkulaisille työmahdollisuudet ympäristökunnissa koko Varsinais-Suomessa.

Teimme myös liikennevirtojen analyysiä aiempien Varsinais-Suomen liiton ja kuntien antamien tietojen perusteella. Lisäksi käytimme hyväksi Teollisuusliiton luovuttamaa materiaalia jäsenten asumisesta ja työpaikoista sekä Turun telakalta saatua tietoa alueella työskentelevien määristä. Kaikki tämä aineisto osoittaa, että Uusikaupunki - Turku – Turun satama - Salo -ratasuuntaiset liikennevirrat mahdollistavat lähijunaliikenteen käynnistämisen. Koska lähijuna on nopein joukkoliikenneyhteys kaupunkien välillä ja myös Turun seudun sisällä, se tulee syrjäyttämään merkittävästi yksityisautoilua erityisesti työmatkaliikenteessä. Linja-autoliikenteellä tai ratikalla ei ole tällaista vaikutusta, koska se on henkilöautoa huomattavasti hitaampi tapa liikkua.

Lähijunaliikenteen muodostaman yhtenäisen työssäkäyntialueen ja kuntien asemapaikkojen läheisyyteen sijoittuvalla teollisuus- ja asuinkaavoituksella voimme tarjota yrityksille houkuttelevia sijoittumispaikkoja suhteessa esimerkiksi Uudenmaan alueeseen, jossa on jo tonttimaasta pulaa ja sen hinta on huomattavan kallista. Samalla saamme rakennuslalle merkittävän impulssin, joka heijastuu myös kuntien talouteen ja muuhun elinkeinoelämään maakunnassa.

Selvitimme myös, mistä työmatkat suuntautuvat Kupittaaan aseman seudulle suhteessa maakuntakaavan asemapaikkoihin. Salon ratasuunnalta tulee päivittäin Kupittaalalle n. 4.800 henkeä töihin, joista noin puolet tulee Varissuolta. Uudenkaupungin ratasuunnalta tulee Kupittaalalle töihin runsas 3.000 henkeä, joista lähes puolet Jyrkkälän alueelta ja Raisio Nuorikkalasta lähes 900 henkeä. Suurin liikennevirta Kupittaalalle on Turun sataman ja Logomon asemapaikkojen läheisyydestä. Logomosta runsas 5.000 ja satamasta runsas 2.000 henkilöä. Tarkastelussa käytettiin 2km sädettä, joka on tietenkin suuntaa antava ja havainnollistava. Pyysimme Turun kaupungilta tarkentavaa selvitystä tietopyynnöllä, mutta ilmeisesti sellaista aineistoa ei ole tehty päätöksenteon tueksi liikennejärjestelmää kehitettäessä.

Aineiston perusteella voidaan kuitenkin tehdä johtopäätös, että Turun satama -Varissuo -liikennekäytävän kehitys on Turun kaupungin joukkoliikenteen ratkaiseva päävirta tulevan liikennesuunnittelun perusteena. Teimme tämän jälkeen karttapohjaisen tarkastelun Turun kaupungin junaradoista ja lähijunaliikenteen mahdollisten asemapaikkojen etäisyyksistä.



Teimme karkean tarkastelun perustuen ihmisten joukkoliikennekäyttämiseen. Ohessa asemat tarkasteltuna suhteessa joukkoliikenteen vaikutusalueisiin: alle 500 m asemalta, 0,5 -1,3 km asemalta ja 1,3 - 3 km asemalta.

Ihmisten joukkoliikennekäyttämisen tiedetään tutkimusten perusteella, että valinta kohdistuu lähes aina joukkoliikenteeseen, jos asema on alle 500 metrin päässä. 0,5 -1,3 km etäisyydellä näin käy, jos käytössä on skootti, pyörä tai liityntäliikenne. Tällöin asema on helposti saavutettavissa viidessä minuutissa. Keskeistä on kuitenkin matkustusmukavuus ja aikasäästö, jotta matkustaja luopuisi henkilöautosta, mikäli hänellä on mahdollisuus käyttää henkilöautoa kaupunkiliikenteessä. Nykyaikainen lähijunaliikenne pääsee käytännössä matkustusmukavuudessa samalle tasolle henkilöauton kanssa. Ratkaisevaa on siis matkalla saavutettava aikasäästö.

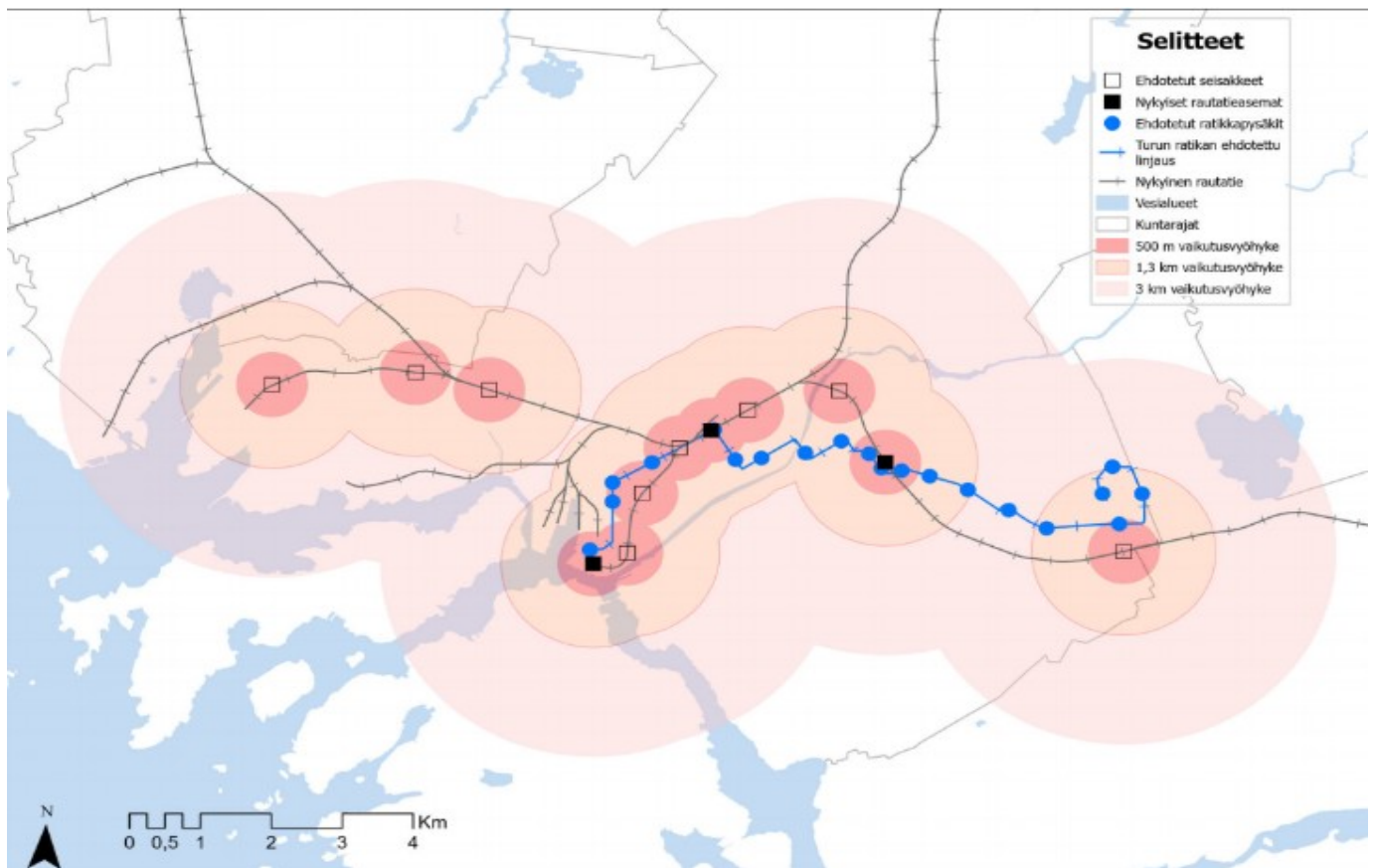
Selvitimme millaiseen aikasäästöön lähijunalla voidaan päästä suhteessa Fölin liikenteeseen Turussa ja suunniteltuun Turun ratikkaan.

A		B		1. vaihe	
Varissuo	0,0 min	Varissuo	0,0 min	Logomo -Salo	40 min
Kupittaa	3,0 min	Kupittaa	3,0 min	Kupittaa -Raisio	15 min
Yliopisto	5,0 min	Turku (Logomo)	6,5 min	Kupittaa -Ugi	55 min
Turku (Logomo)	8 min	Turku asema	8,0 min		
Turku asema	10,0 min	Jyrkkälä	12,0 min		
Sairashuoneenk.	12,5 min	Artukainen	14,0 min		
Ratavahdinrinne	15,5 min	Telakka	20,0 min		
Linnankatu	17,5 min				
Satama	19,5 min				
Ratikan ajoaika Varissuo – satama 37 min. Fölibussi 1 t 7 min.		Ratikka ei kulje Jyrkkälä – telakka. Fölibussi: Varissuolta telakalle 1 t 9 min, Jyrkkälään 1 t 5 min Jyrkkälästä Kupittalle 35 min			

Koska lähijuna käytännössä ohittaa kaiken muun liikenteen eikä seiso Turun liikennevaloissa ja ruuhkissa, se on liikennemuotona ylivoimainen nopeudessa myös henkilöautoon verrattuna, jos esimerkiksi pitää päästä Varissuolta satamaan tai telakalle. Lisäksi Kupittaan ja Turun ydinkeskustan alueelle tultaessa lähijunalla saavuttaa aikasäästöä, koska ei tarvitse hakea parkkipaikkaa. Parkkeeraus on myös iso kustannus niille, jotka käyvät keskusta-alueella töissä. Lisäksi parkkitalot keskustassa vievät tilaa muulta maankäytöltä.

Koska Turun keskustan alueelle kaikki rakentaminen on maaperästä ja muinaismuistoista johtuen kallista, valmiin joukkoliikennekäytävän eli junaratojen käyttäminen on kustannustehokasta ja se tukee kiertotaloutta ja Turun hiilineutraalisuustavoitteita.

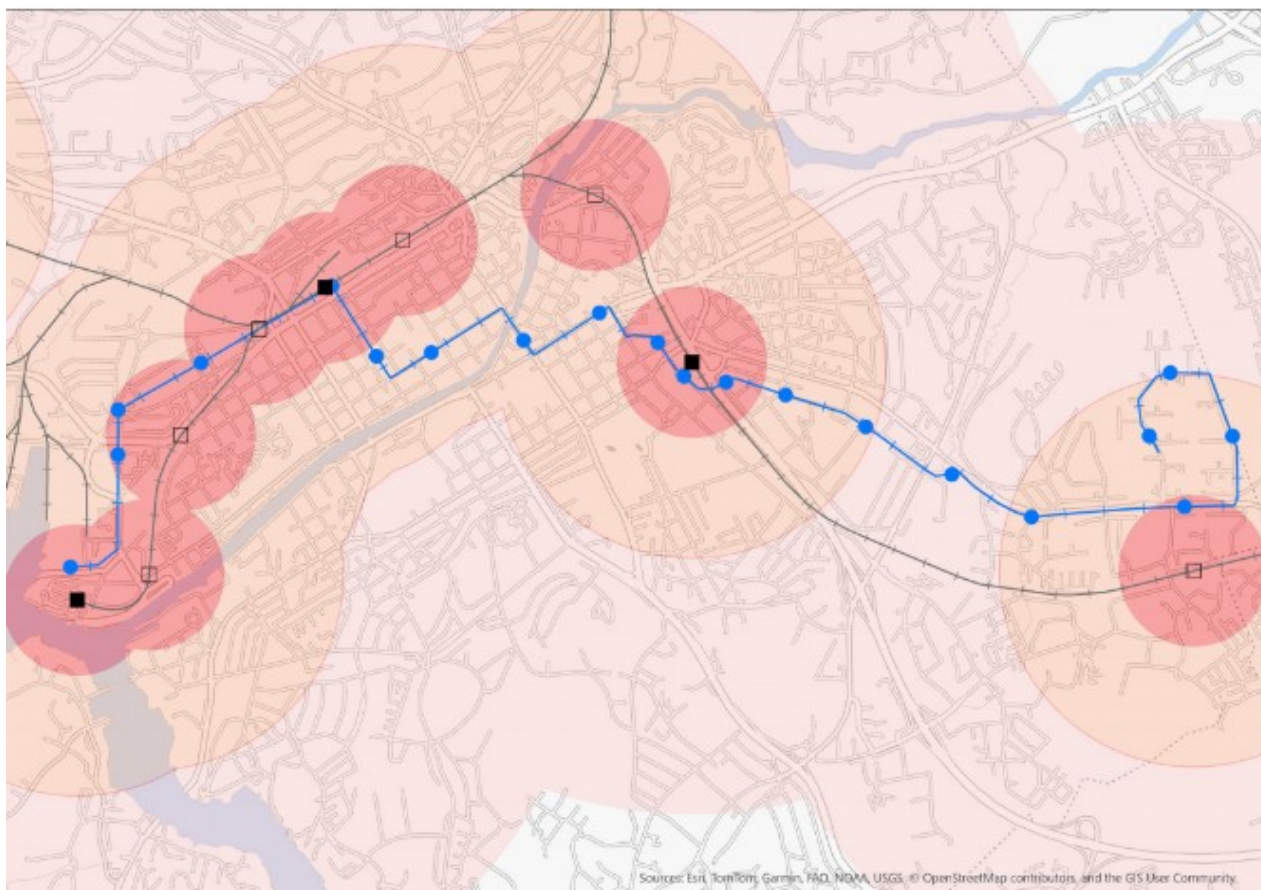
Tutkimme myös tarkemmin, miten junaradat sijoittuvat suhteessa Varissuo - Turun satama joukkoliikennekäytävään. Ohessa tämä tarkastelu.



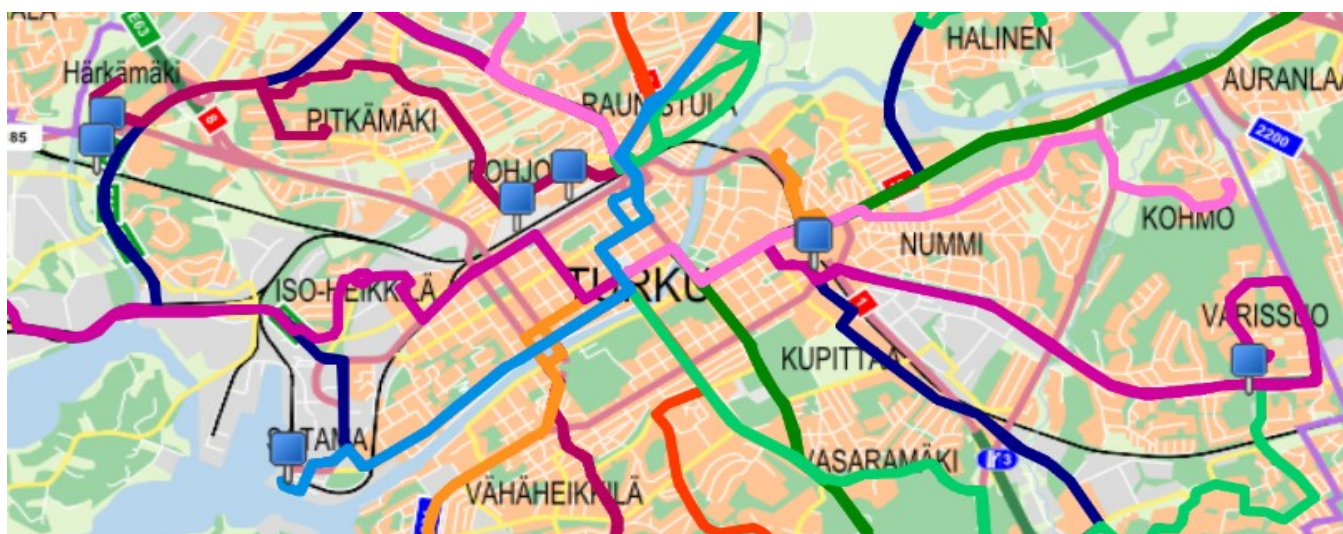
Tarkastelusta voi todeta, että ehdotetun lähijunaliikenteen tehokkaaseen vaikutusalueeseen sijoittuu kokonaisuudessaan joukkoliikennekäytävä Varisuolta satamaan. Lisäksi lisäämällä Länsiratahankkeeseen seisake Jaanintien lähettyville voidaan tämäkin pieni väli kattaa lähijunalla.

Jos poliittista tahtoa ja päätöksentekokykyä löytyy, ehdottamamme lähijunaliikenne voidaan aloittaa jo vuoden 2028 alusta ja liikenne on toteutettavissa tällä valtuustokaudella. Jo heti aloituksen jälkeen saamme lähijunasta Turkuun ja Turun seudulle Föliiliikenteen runkolinjaston, joka mahdollistaa linja-autoliikenteeseen verrattuna suuremman kuljetuskapasiteetin. Lähijunaliikenne mahdollistaa myös väljemmän kaupunkirakenteen ja vapauttaa kaupunkitilaa esimerkiksi puiden istuttamiselle ydinkeskustassa. Lähijunaliikenne tuo välittömästi Artukaisten ja Jyrkkälän seisakkeiden ympäristön osaksi Turun kiinteistökehitystä.

Koska lähijuna ei tarvitse massiivista koskemista katutilaan, se on myös kustannustehokas investointina. Lisäksi Kupittaa - Varissuo -kaksoisraiteesta on jo tehty Länsiratahankkeessa investointipäätös. Miksi turkulaiset veronmaksajat maksaisivat tämän investoinnin, jos raidetta käytetään ainoastaan kaukojunaliikenteeseen ja junat ajaisivat vain Varissuon ohi?



Teimme myös tarkemman tarkastelun Turun ratikan ja lähijunan vaikutusalueesta toisiinsa. Lähijunaliikenteen ja ratikan vaikutusalue on kaupunkirakenteellisessa tarkastelussa lähes sama. Pienet erot vaikutusalueessa on mahdollista paikata liityntäliikenteellä. Teimme siksi myös lähijunaliikenteen mahdollisista Föliiliikenteen bussirunkolinjaston liityntäpisteistä tarkastelun. Koska käytössämme ei ole seuranta-aineistoa Föliiliikenteestä, emme kyenneet tekemään tarkkaa tarkastelua liikennemääristä kultaakin vaihtopisteeltä. Kokemuseräisesti voi kuitenkin todeta, että vaihtopisteiden ja Fölin runkolinjaston ja autoliikenteen liikennemuuhkien ratkaisemiseksi tehokkainta olisi toteuttaa lähijunaliikenne ehdotuksemme mukaisesti.



Turun valtuuston hyväksymän pormestariohjelman tavoitteet ovat liikenteelle tällä valtuustokaudella:

- Edistetään paikallisjunaliikenteen käynnistymistä yhteistyössä työssäkäyntialueen muiden kuntien kanssa ja huomioidaan mahdollisten paikallisjuna-asemien sijoittuminen kaavoituksessa
- Lisätään liityntäpysäköintimahdollisuuksia seudullisena yhteistyöhankkeena kaupunkialueen ruuhkien hillitsemiseksi ja joukkoliikenteen käytön helpottamiseksi
- Ratkaistaan Matkakeskuksen toteutus
- Joukkoliikennekäytävää välillä Varissuo-Satama kehitetään
- Liikenteen päästöjen vähentämistä on tehostettava, jotta hiilineutraaliustavoite saavutetaan ja päästövähennyksiä tehdään kaikilla sektoreilla.
- Turun tulee toteuttaa vihreän siirtymän edistämistä omien investointiensa kautta
- Kaupungin tulee yhdessä seudun muiden kuntien kanssa lisätä alueen houkuttelevuutta vihreän siirtymän toimijoille ja varmistaa Suomen vetovoimaisin investointiympäristö
- Turun joukkoliikenteen on oltava käyttäjälleen luotettavaa, edullista ja toimivaa. Keskeiset palvelut on oltava jokaisen saavutettavissa joukkoliikenneyhteyksin.

Tämän lisäksi valtuusto on tekemässä päätöstä Turun ratikan investoinnista, joka toteutuisi joskus 2030-luvulla. Emme ota kantaa siihen ovatko lähijunaliikenne ja Turun ratikka vaihtoehtoisia päätöksenteossa. Päätöksenteko kuuluu Turun kaupunginvaltuustolle. Haluamme tuoda kuitenkin esiin sen, että ehdotettu ratikkaliikenne ei ratkaise esimerkiksi Turun telakan henkilöstön työmatkaongelmia siten, että ihmiset luopuisivat henkilöautoistaan. Kokemusperäisesti voimme todeta, että runkolinjauudistus pidensi käytännössä telakkalaisten työmatkoja parhaimmassa tapauksessa tunnilla ja sai heitä siirtymään henkilöautojen käyttäjiksi.

Selvitystemme perusteella voimme todeta, ettei juuri kukaan turkulainen teollisuustyöntekijä hyödy suunnitellusta ratikkaliikenteestä. Lähijunaliikenteellä toteutetaan nopean liikkumisen runkolinjasto myös Turun satama – Varissuo -liikennekäytävälle, jota pääosa Kupittaalalle tulevista työmatkustajista kykenisi käyttämään. Riippumatta siitä mitä valtuusto päättää ratikasta, on Turun, Turun seudun ja koko maakunnan etu, että lähijunaliikenne käynnistetään vuoden 2028 alusta ehdotetulla tavalla.

Haluamme tuoda esiin sen, että jos Turun kaupunginvaltuusto päätyy rakentamaan ratikan, sen rakennustyö tukkii Turun keskustan oletettavasti useammaksi vuodeksi, jolloin työmatkojen tekeminen Turun sisällä tulee lähes mahdottomaksi millään liikennemuodolla. Jos tähän päädytään, lähijunaliikenne on käynnistettävä ennen ratikkatyömaiden avaamista Turussa.

On tietenkin mahdollista harkita myös sitä vaihtoehtoa, että lähijunaliikenne toteutetaan ensin ja siitä saatujen kokemusten perusteella kehitetään Turun ratikan reitistöä uudelleen tai investointia siirretään eteenpäin, koska lähijunaliikenteellä pystytään kattamaan suuri osa ratikan ajatellusta liikennetarpeesta. Lähijunaliikenne antaa aikaa harkita tarkemmin onko nyt oikea ajankohta

investoida raitiovaunuliikenteeseen. Lähijunaliikenteellä saadaan käytännössä sama kiinteistökehitys ja vähän laajemminkin Turussa, koska se sitoo Artukaisten ja Jyrkkälän alueen tiiviimmin keskustaan.

Tietenkin vaihtoehtona on toteuttaa molemmat, koska lähijuna maksaa ainoastaan investointina seisakkeiden kustannuksen eikä junaradoille tarvitse tehdä käytännössä mitään merkittävää uutta investointia Turussa, koska radat ovat valmiina käytettäväksi liikenteelle.

Ehdotamme, että lähijunaliikenteen käynnistäminen vuoden 2028 alusta Kupittaa – Uusikaupunki, Turun satama – Salo, Turun satama – Varissuo ja Varissuo - Turun telakka- raideliikenteenä valmistellaan siten, että siitä kyetään tekemään valtuustossa päätös samalla, kun ratkaistaan Turun ratikan investointipäätös keväällä. Lähijunaliikenne ei tarvitse enää mitään uusia selvityksiä päätöksenteon tueksi. Konsultit ovat tässä hankkeessa jo Turun kaupunkia riittävästi rahastaneet. Käytännössä kunnat ovat asiasta jo kaksi vuotta neuvotelleet ja kaikki olennaiset asiat on selvitetty riittävällä tarkkuudella, jotta valtuusto kykenee tekemään asiasta päätöksen. Nyt on etenemisen ja päätöksenteon aika.

Turun Teollisuustyöväen ammattiosasto ry. 49	kotipaikka Turku
Turun Teollisuustyöntekijät ry. ao. 001	kotipaikka Turku
Uudenkaupungin teollisuustyöntekijät ry ao. 268	kotipaikka Uusikaupunki
Salon Teollisuustyöntekijät ry ao. 57	kotipaikka Salo

Edellä mainituilla Teollisuusliitto ry:n ammatiosastoilla on Varsinais-Suomessa n.14.400 jäsentä

Ammattiosastojen valtuuttamana:

Tuukka Pääkkönen, 044 518 9447
Turun Teollisuustyöväen ammattiosasto ry. 49
puheenjohtaja