



Lähijuna Varsinais-Suomeen - projekti

Uusikaupunki-Turku -yhteysväli





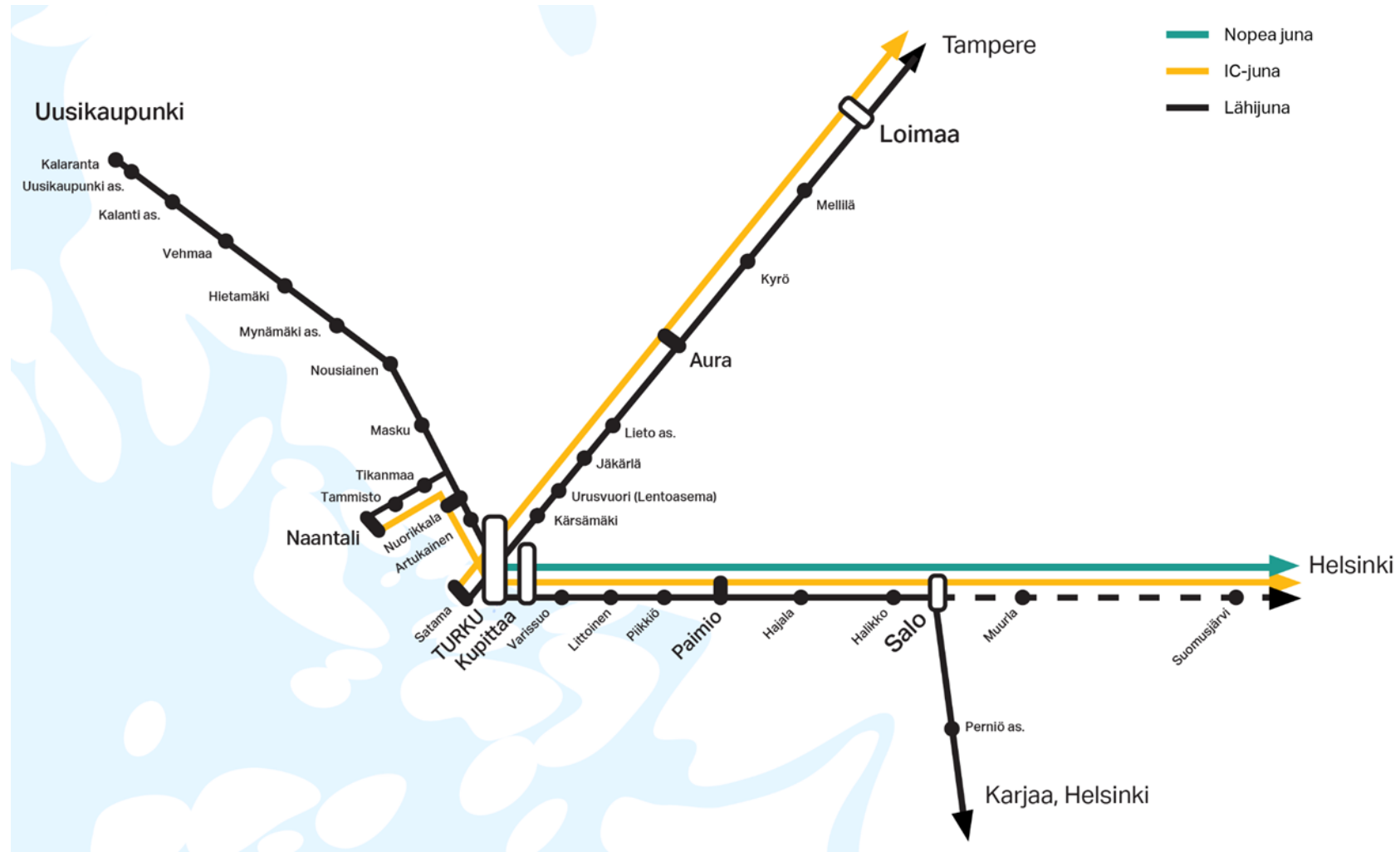
Keskeiset näkökulmat ja kysymykset



- Käynnissä oleva hallituksen raidereformi vaikuttaa siihen, millaisilla ehdoilla henkilöjunaliikennettä voidaan jatkossa hankkia. Kuka tilaa ja maksaa tulevan liikennöinnin radalla?
- Uudenkaupungin rata on sähköistetty ja se on päivittäin käytössä. Viranomainen ei ole toistaiseksi katsonut henkilöliikenteen käynnistämisen olevan mahdollista ennen peruskorjausta. Keskustelua käydään edelleen siitä, missä määrin nykyisen radan kunto tai mahdolliset väliaikaiset toimenpiteet mahdollistaisivat liikenteen aloittamisen.
- Radalle on suunniteltu peruskorjaus, rahoitus puuttuu.
- Väyläviraston ohjelmakokonaisuus on 31.8.2026 asti lausunnoilla:
 - Perusväylänpidon suunnitelmassa Turku–Uusikaupunki-rataosan peruskorjaus on tunnistettu kiireelliseksi kohteeksi, jota nykyrahoitus ei mahdollista.
 - Turku–Uusikaupunki-radan peruskorjaus tulee nostaa investointiohjelmassa aidosti toteutettavien kärkihankkeiden joukkoon eikä ainoastaan osaksi yleistä rataverkon isojen peruskorjauskohteiden varausta, jossa kaikille kohteille ei riitä rahoitusta.



Lähijunaliikenteen tavoitetilä Varsinais-Suomessa





Varsinais-Suomesta yhtenäinen työssäkäyntialue lähijunan myötä

- Lähijunaliikenne ei ole vain liikkumisen mahdollistaja vaan myös osa laajempaa strategista kehitystä, joka tukee kaupungin ja maakunnan tavoitteita.
- Kilpailukykyiset henkilöjunaliikenneyhteydet parantavat saavutettavuutta ja tehostavat työmarkkinoita.
- Hyvät liikenneyhteydet ovat monelle yritykselle sijoittumispäätöksen kannalta kriittisiä.
- Vetovoima, pitovoima, elinvoima, asumisen vapaus
- Maankäytön tehostuminen ja maan arvon nouseminen etenkin asemanseuduilla.
- Ekologinen ja turvallinen tapa liikkua
- Huoltovarmuusnäkökulma





Uudenkaupungin rata

- Rata on sähköistetty ja jatkuvassa tavaraliikenteen käytössä, mutta ei yhtenäistä näkemystä siitä, onko henkilöliikenne mahdollista ilman radan peruskorjausta.
- Peruskorjaus on tarpeen ja suunnittelussa jo tavaraliikenteen vuoksi, myös huoltovarmuusnäkökulma (satamayhteys)
- Lähijunaliikenteen edellytyksinä myös mm. liikennepaikat eli seisakkeet.
- Naantalin suunnalla henkilöliikenne edellyttää Turku-Raisio-Naantali peruskorjausta ja Raisio-Naantali sähköistämistä sekä seisakkeita.





Raidereformi muuttaa henkilöjunaliikenteen hankkimisen periaatteet





Julkisesti ostetun henkilöjunaliikenteen pelisäännöt muuttuvat

- Suomessa VR operoi taloudellisesti kannattavaa eli markkinaehtoista liikennettä ja valtio täydentää sitä ostoliikenteellä eli ostamalla kannattamattomien yhteysvälien liikenteen suorahankintana VR:ltä.
 - Varsinais-Suomessa ei ole valtion maksamaa ostoliikennettä yöjunaa lukuun ottamatta.
 - LVM:n ja VR:n ostoliikennesopimus päättyy vuonna 2030.
- EU-asetus edellyttää, että valtion ostama henkilöjunaliikenne tulee pääsääntöisesti kilpailuttaa nykyisen sopimuksen päättyessä vuoden 2030 lopussa.
 - Kynnysarvot alittavat suorahankinnat ovat jatkossakin sallittuja.
- Pääministeri Petteri Orpon hallituksen raidereformin tavoitteena on tosiasiallisen kilpailun lisääminen raideliikennemarkkinalla.
- Uusi, kilpailutettu ostoliikenne käynnistyy vuonna 2031

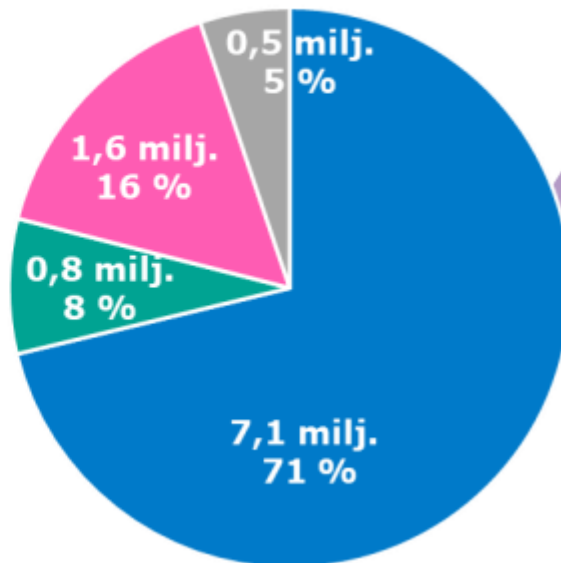


Henkilöjunien ostoliikenteen nykytilanne

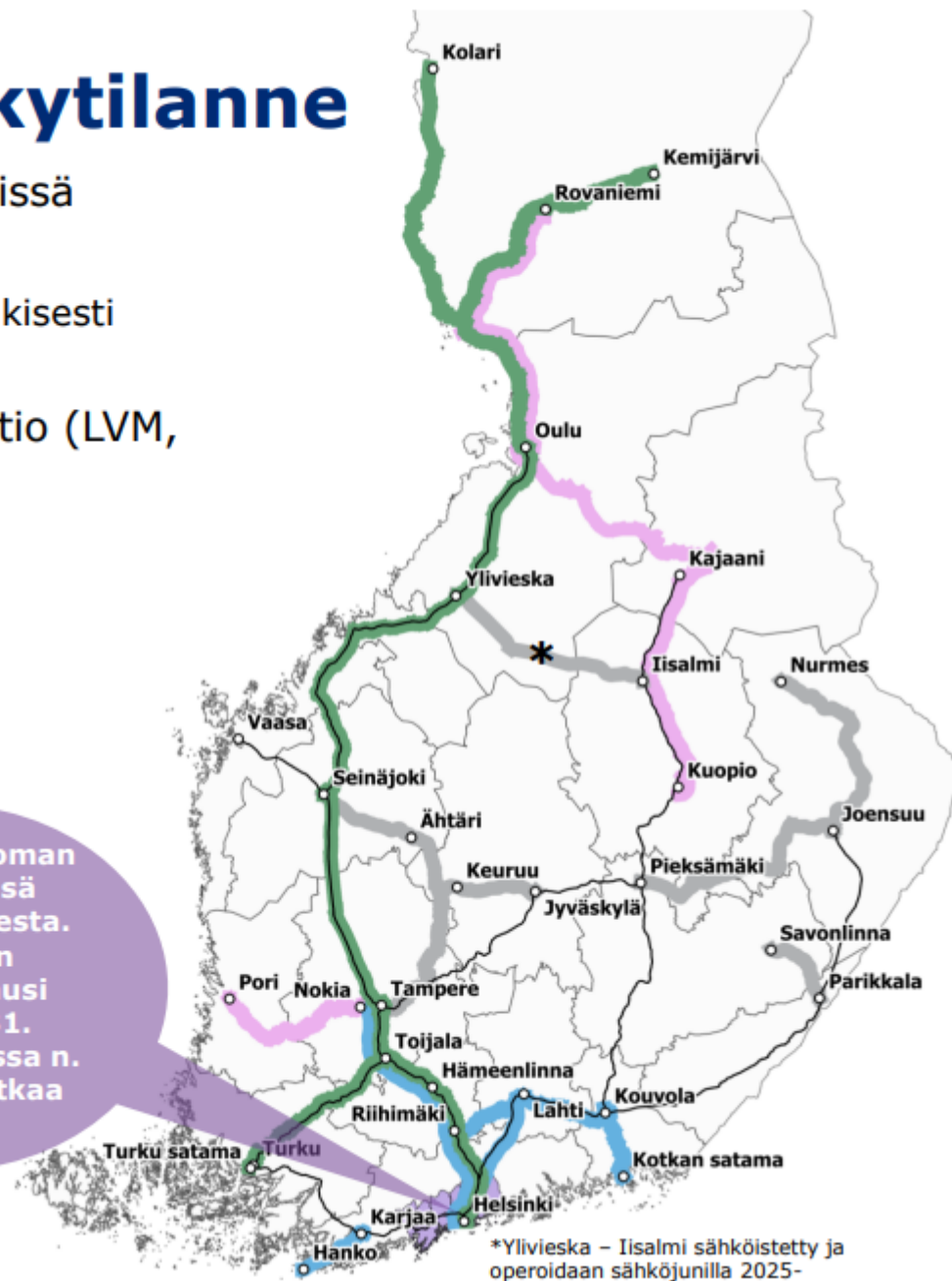
- ▶ Ostoliikenne täydentää markkinaehtoista liikennettä siellä missä liikennettä ei ole tarpeeksi tai ollenkaan markkinaehtoisesti.
 - ▶ Esimerkiksi Oulun pohjoispuolella kaikki henkilöjunaliikenne on julkisesti hankittua.
- ▶ Ostoliikennettä hankkivat tällä hetkellä HSL (36 M€/v) ja valtio (LVM, 35 M€/v). Tämä selvitys keskittyy valtion ostamaan junaliikenteeseen ja tulevaan sopimuskauteen 2031 →
- ▶ Valtion ostoliikenteessä VR:llä kokonaisvastuu palveluista.

Valtion ostoliikenteessä 2023 noin 10 miljoonaa matkaa

- Etelä-Suomen taajamajunaliikenne (esim. R ja Z junat)
- Yöjunaliikenne
- Yksittäisiä kaukojunaliikenteen reittejä
- Kiskobussit
- Markkinaehtoinen liikenne (karttakuvassa)



HSL vastaa oman liikenteensä kilpailutuksesta. Nykyinen sopimuskausi 2021-2031. HSL lähijunissa n. 60 milj. matkaa (2023)



Uudistuksen aikataulu



* Mukaillen arviomuistiota henkilöjunaliikenteen palveluista 2030-luvulla (VN/22799/2022).

Kuva: Traficom selvitys Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla





Reunaehdot



- Vain **toimivaltainen viranomainen** voi järjestää henkilöliikennettä.
 - LVM - > Traficom
 - Jos haluaa suoraan hankinnan vuoden 2030 jälkeen, on ryhdyttävä itse toimivaltaiseksi viranomaiseksi
- Ostoliikenteen kilpailutusta tukemaan perustetaan **kalustoyhtiö**.
 - Vuodesta 2031 alkaen valtion ostoliikenne voi käyttää vain kalustoyhtiön kalustoa.
- **Rahoitus:** Talouspoliittinen ministerivaliokunta eli talpo linjasi kesäkuussa 2025, että Varsinais-Suomi ei ole jatkossakaan valtion ostoliikenteen piirissä eli kuntien pitää maksaa liikennöinti itse.
- Käytettävissä oleva **ratainfra**





Hallitus linjasi: 2030-luvun henkilöjunaliikennettä tarkoitus jatkaa nykyisessä laajuudessa

liikenne- ja viestintäministeriö, valtioneuvoston viestintäosasto

16.6.2025 12.21 TIEDOTE

Uudenkaupungin radan kunto





Uudenkaupungin rata vaatii peruskorjauksen

- Peruskorjauksen kustannus on noin 180 miljoonaa euroa
 - Peruskorjaukselle pyritään saamaan rahoitus seuraavalta hallitukselta.
- Viranomaisten näkemyksen mukaan henkilöliikenne edellyttää peruskorjausta, mutta keskustelu radan kunnosta ja mahdollisista välivaiheen ratkaisuista jatkuu.
- Keskustelua käydään yhä siitä,
 - voisiko lähijunaliikenteen käynnistää radalla ennen peruskorjausta ja
 - voisiko joidenkin korjaustoimenpiteiden avulla käynnistää liikenteen jo ennen peruskorjausta.
- Ongelmina mm. radan stabiliteetti ja tasoristeykset
- Ensisijaisena edunvalvonnallisena tavoitteena on radan peruskorjauksen kiirehtiminen.



Kustannusarvio – linjaosuudet 180,2 M€



Väylävirasto
Trafikledsverket

UUSIKAUPUNKI
parantaminen 25,3 M€
kehittäminen 6,8 M€
yhteensä 32,1 M€

VEHMAA
parantaminen 23,2 M€
kehittäminen 3,0 M€
yhteensä 26,2 M€

MYNÄMÄKI
parantaminen 26,5 M€
kehittäminen 3,0 M€
yhteensä 29,5 M€

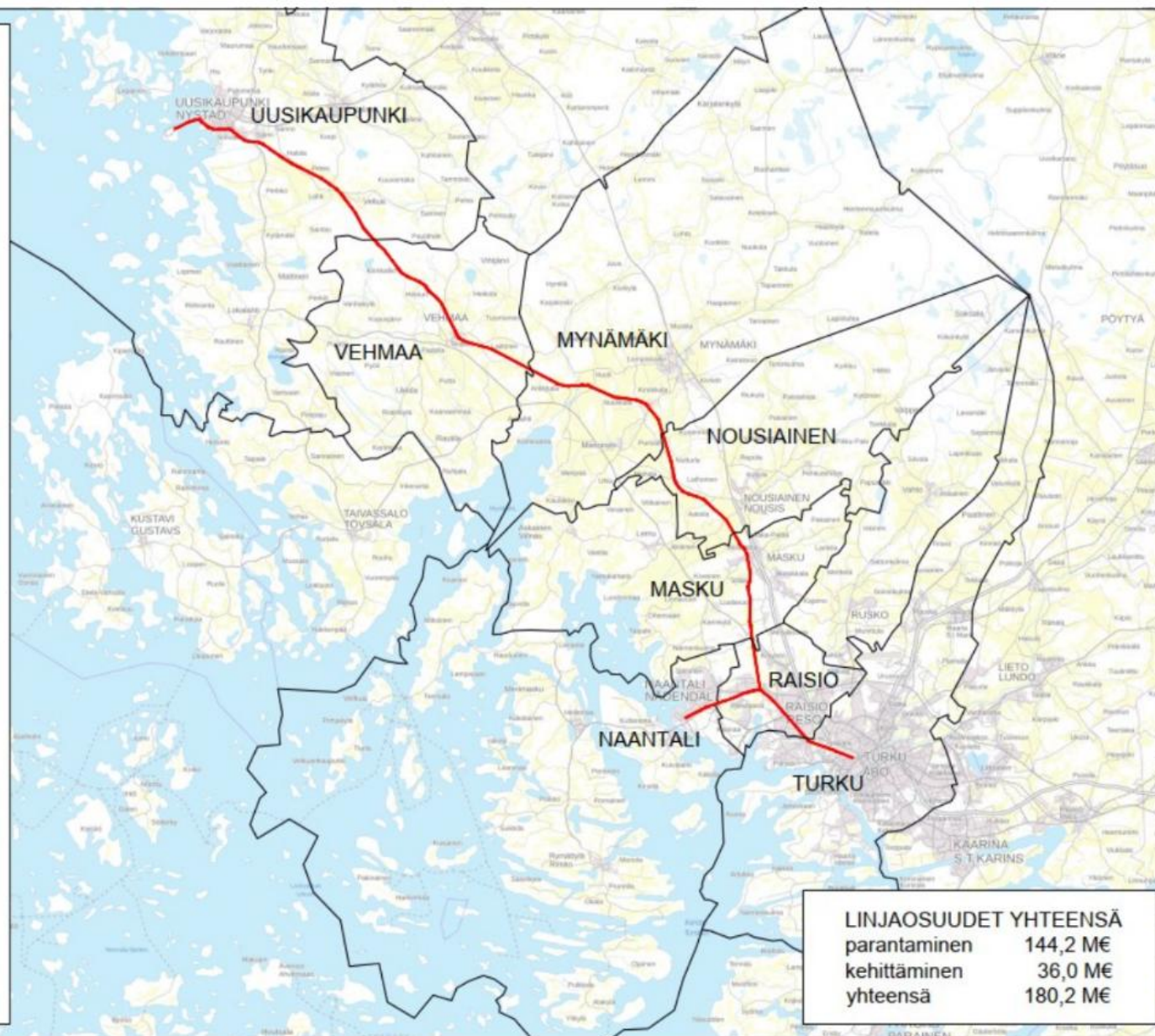
NOUSIAINEN
parantaminen 16,1 M€
kehittäminen 3,9 M€
yhteensä 20,0 M€

MASKU
parantaminen 13,9 M€
kehittäminen 3,5 M€
yhteensä 17,4 M€

RAISIO
parantaminen 16,6 M€
kehittäminen 8,0 M€
yhteensä 24,6 M€

TURKU
parantaminen 8,0 M€
kehittäminen 1,8 M€
yhteensä 9,8 M€

RAISIO-NAANTALI
parantaminen 14,6 M€
kehittäminen 6,0 M€
yhteensä 20,6 M€



Turku-Uusikaupunki ja Raisio-Naantali henkilöliikenteen aloittamisen edellytyksistä, ratasuunnitelmavaihe, yleistä



Väylävirasto
Trafikledsverket



1. Voiko radalla ajaa henkilöliikennettä?

Nykyisellään rataosa ei ole sovelias henkilöliikenteen ajamiseen, koska:

- 1) Rataosilla on ainoastaan tavaraliikennekoodi F, ei henkilöliikennekoodia P
- 2) Rataosilla on laituriksi kutsuttavia rakenteita ainoastaan Raisiossa ja Mynämäellä. Nämä on esitetty raiteistokaaviossa.
- 3) Radan heikko stabiileetti ei mahdollista henkilöliikenteen aloittamista

☐ Mitä infrainvestointeja on välttämätöntä tehdä, jotta sekä tavara- että henkilöliikenne on mahdollista?

- 1) Tarvittavat laiturit tulee toteuttaa ja laitureille tulee olla asianmukaiset kulkuyhteydet
- 2) Radan stabiileetti tulee saattaa hyväksyttävälle tasolle

☐ Ajonopeus?

- 1) Radan suurin sallittu nopeus on tällä hetkellä 50 (200-225 kN akselipaino)/60 (akselipaino ≤ 200 kN)

Turku-Uusikaupunki ja Raisio-Naantali henkilöliikenteen aloittamisen edellytyksistä, ratasuunnitelmavaihe, yleistä



Väylävirasto
Trafikledsverket

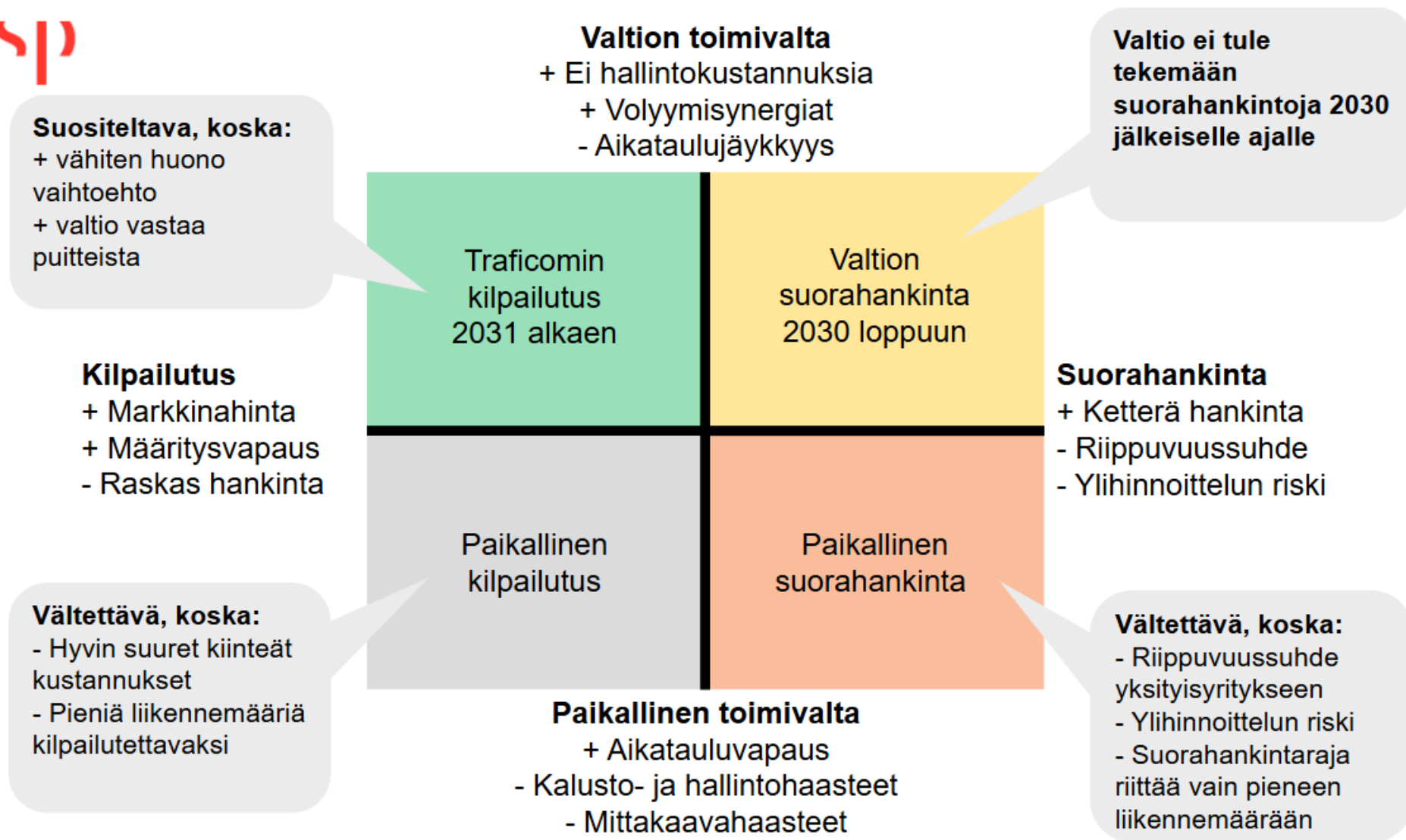


2. Perusparannuksen toteutusaikataulu

- ❑ Radan korjaustyöt kestävät niiden aloittamisesta lukien arviolta noin kolme vuotta.
 - 1) Edellyttää erillistä rahoituspäätöstä. Nykyisellä rahoituksella ei hanketta voida toteuttaa.
 - 2) Riippuu korjauksen laajuudesta ja
 - 3) vuosittaisesta rahoitustasosta
 - 4) (Lyhyemmän osuuden, esim. Turku-Raision rakentamistyöt voitaisiin toteuttaa yhden vuoden aikana.)
- ❑ Jos perusparannus päätetään toteuttaa lähivuosina, onko mielekästä käynnistää uutta liikennettä ja uutta kulkumuotoa samanaikaisesti, huomioiden myös henkilöjunakaluston korkea hinta? Tavaraliikennettä ajetaan noin kerran vuorokaudessa, mutta henkilöliikennettä suunniteltu ajettavaksi 18-vuorokaudessa /päivä. Ts. henkilöliikenteeseen aiheutuisi varmaankin merkittäviä katkoksia perusparannuksen aikana.
- ❑ Perusparannus maksaa 150 – 200 milj. euroa, joten saattaa kestää hyvinkin pitkään ennen kuin tarvittavat määrärahat sisältyvät valtion budjettiin. Olisiko siis perusteltua käynnistää henkilöjunaliikenne jo ennen perusparannusta, mikäli välttämättömät infrainvestoinnit ja kalustohankinnat ovat toteutettavissa?
 - 1) Stabiileittikohteiden erottaminen perusparannuksesta nostaa kustannuksia merkittävästi, koska kaikki massat pitää tuoda ulkopuolelta eivätkä ole perusparannuksesta ylijääviä massoja. Karkea arvio näistä kustannuksista on 25 M€
 - 2) Laituri- ja ympäröivän infran kustannukset vaihtelevat merkittävästi. Kustannusarvion vaihteluväli on arviolta 1-5 M€/laituri, pois lukien Naantali, jonka kustannusarvio on 24 M€

Liikennöinti





Suomen Lähijunat Oy on ilmaissut kiinnostuksensa operoida liikennettä välillä Turku - Uusikaupunki



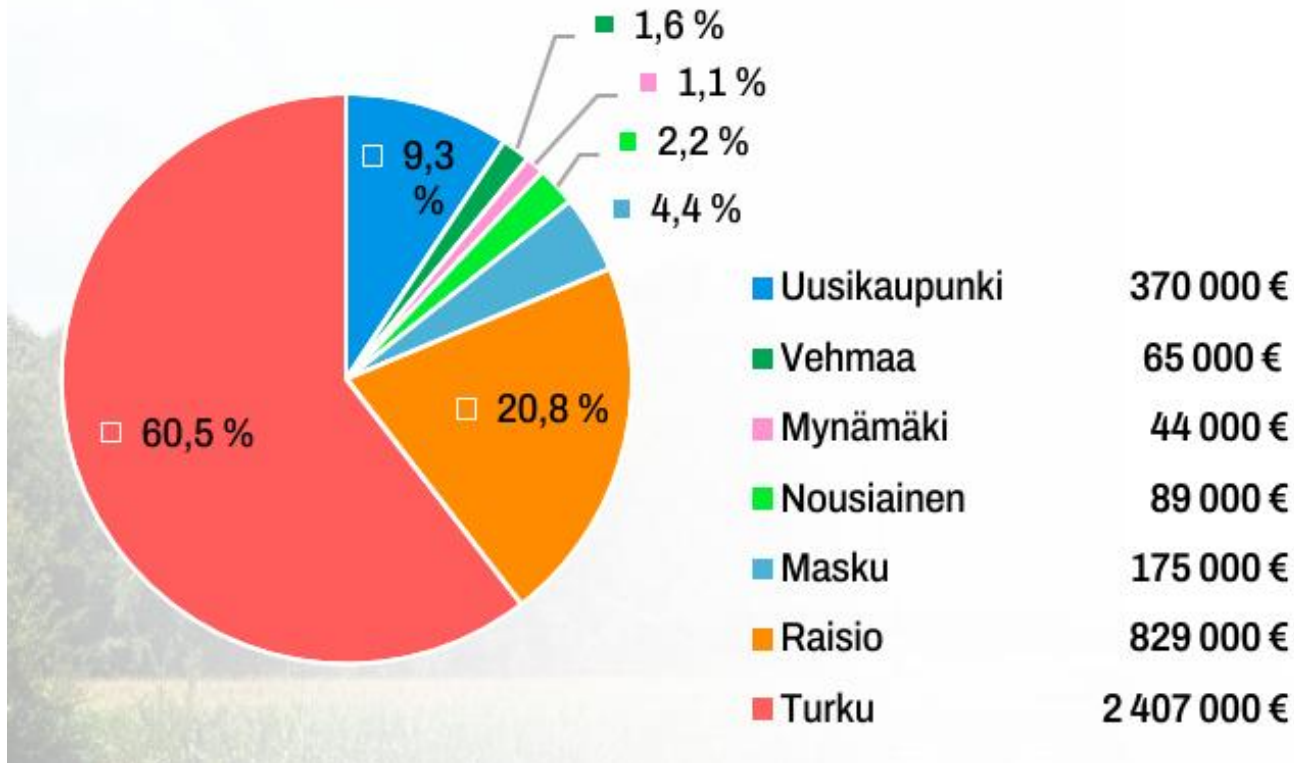
- Ns. Vakka-Juna ehdotuksena
- Liikenteen vuosittainen hinta 3,98 M€
- Päivittäinen liikenne klo 6.00-24.00, tunnin vuorovälillä.
- Kyseessä olisi suoramarkinta. Valtio ei tee suoramarkintaa enää vuoden 2031 alusta alkaen, joten alueelta vaaditaan toimivaltainen viranomais.
- Suomeen ei ole syntymässä uusia toimivaltaisia viranomaisia olemassa olevien lisäksi (LVM -> Traficom sekä HSL omalla toimialueellaan). Esim. Turun kaupungilla ei ole ainakaan toistaiseksi rahkeita ryhtyä toimivaltaiseksi viranomaiseksi (taloudelliset vastuut, mittavan organisaation perustaminen, vastuu kalustosta, yhteysvälien vähäisyys sekä osajien rajallinen määrä)
- Suoramarkinta olisi ketterä tapa toimia, mutta kunnille syntyy tällöin riippuvuussuhde yksityisyritykseen.
- Suoramarkintaraja: arvo alle 7 500 000 euroa vuodessa tai määrältään alle 500 000 kilometriä vuodessa



Kustannusten jako Vakka-juna -vaihtoehdossa



Kustannusjako
(malli: väestö 2,5 km asemasta)



Kustannukset eivät sisällä
lipputuloloja, jotka hyvitetäisiin
kuntien kesken samassa
suhteessa kuin maksuosuudet
jakautuvat.



Kalaranta
Uusikaupunki
0:00

Uusikaupunki
0:04

✓ Kustannukset jaetaan
ratavarren kuntien kesken.

✓ Kustannusjako perustuu väestöön
2,5 km:n säteellä asemista: Turku 60,5 %,
Raisio 20,8 %, Uusikaupunki 9,3 %.

✓ Kukin kunta vastaa omista asemistaan:
Yhden laiturin asema noin 350.000–400.000 €.
Laitureiden ja pysäköinnin kustannukset jaetaan Väyläviraston kanssa.

✓ Toimivalta kunnilla yhdessä – Turku isäntäkuntana.

Vinkkilä
Vehmaa

0:18

Hietämäki
Mynämäki

0:23

Mynämäki
0:28

Nousiainen
0:34

Masku
0:38

Raisio
0:45

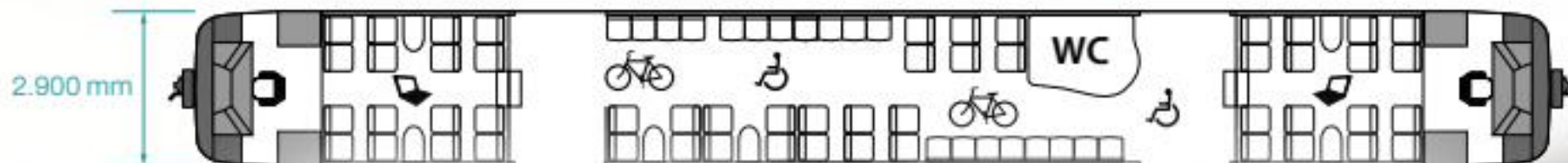
Kupittaa
Turku
0:55

Turku
0:52



✓ 2 vaunua liikenteessä ja 1 varalla.

✓ Kalustona esteettömät dieselmoottorivaunut – käyttö **biodieselillä**.



Hiljaisen työskentelyn alue, 16 istumapaikkaa
 Yhteensä noin 170 matkustajapaikkaa
 Tilaa pyörätuolille, polkupyörille ja lastenvaunuille

Voidaan liittää yhteen kapasiteetin lisäämiseksi
 WC ja ilmastointi

✓ Maksuohjelma **alkaa tilauksesta.**

✓ Liikenteen aloitus sovitaan tilauksen yhteydessä.



Valtio liikenteen hankkijana

- Valtio eli Traficom toimii toimivaltaisena viranomaisena ja vastaa hankinnan puitteista. Ns. helpoin ja turvallisin vaihtoehto kunnille.
 - Kääntöpuoli: valtio määrittää toimintatavat ja aikataulun.
 - Talpon kesäkuun 2025 päätöksen nojalla valtion vuonna 2031 käynnistyvän ostoliikenteen hankintaan oli mahdollista pyrkiä vuoden 2025 loppuun asti, mikäli kunnat maksaisivat itse liikennöinnin. Tämä aikaikkuna on jo umpeutunut.
 - Ratasuunnan kunnat saisivat kasaan noin 50 prosenttia tarvittavasta summasta.
 - Hallituksen mukaan valtion myöhempään kilpailutukseen voi myös pyrkiä mukaan. Tuolloin liikenne alkaisi todennäköisesti 2040-luvun alussa.
 - Tavoitteena on saada seuraavalta hallitukselta valtion ostoliikenteen rahoitusta Varsinais-Suomeen ja pyrkiä vielä mukaan 2026 alkavaan kilpailutukseen myöhemmän kalusto-option nojalla.



Tampere-Turku-Naantali yhteysväli verrokkiesimerkinä

- Toijalan radan kunnat ovat tehneet tiivistä yhteistyötä lähijunaliikenteen käynnistämisen edistämiseksi pitkäjänteisesti usean vuoden ajan.
- Kunnat ovat tehneet valtiolle ehdotuksen, jossa kaikki markkinaehtoinen liikenne Turku-Tampere –välillä korvattaisiin kuntien ostoliikenteellä vuoden 2031 alusta lukien.
- Liikenteen kustannusten hillitsemiseksi yhteysväli ulottuisi myös Naantaliin, vaikka Naantalin rata vaatii ison sähköistys- ja peruskorjausinvestoinnin.

Kustannusjako Tampere-Turku-Naantali -yhteysvälillä

Naantali	370 000,00 €
Raisio	400 000,00 €
Turku (keskusta, jäkärlä)	750 000,00 €
Aura	260 000,00 €
Pöytyä (Kyrö)	280 000,00 €
Loimaa	340 000,00 €
Humppila	250 000,00 €
Urjala *	260 000,00 €
Akaa (Viiala, Toijala)	350 000,00 €
Tampereen seutu (Tampere, Lempäälä, Sääksjärvi)	750 000,00 €
Yhteensä	4 010 000,00 €





Kunta / kunnat suorahankinnan tekijänä

- Uudenkaupungin kaupunki on ilmaissut alustavan kiinnostuksensa ryhtyä toimivaltaiseksi viranomaiseksi Uusikaupunki-Turku –yhteysvälillä.
- Kyseeseen tulisi suorahankinnan tekeminen, jolloin organisaatio voi olla merkittävästi pienempi, kevyempi ja edullisempi kuin kilpailutuksen tekevän toimivaltaisen viranomaisen tapauksessa.
- Keskustelu sekä viranomaisten että kuntien kesken on parhaillaan käynnissä. Avoimia kysymyksiä on paljon, mm.:
 - Liikennöinnin todelliset kustannukset sekä niiden jakaminen (konsultin arvio liikennöinnin hinnasta on noin 6 miljoonaa euroa vuodessa, Suomen Lähijunat Oy:n 3,8 miljoonaa)
 - Juuri valmistunut liikennöintiselvitys vastaa moniin LVM:n mukaan selvitystä vaativiin asioihin (mm. infratarpeet ja sovittaminen muuhun junaliikenteeseen)
 - Radan kunto ja viranomaiselta tarvittava lupa henkilöjunaliikenteelle
 - Toimivaltamuutos vaatii lakimuutoksen eli menee ainakin vuoden 2027 syksyyn





Vaikuttamista ja vaihtoehtoja



Valtion rahoitusta kannattaa yhä pyrkiä saamaan poliittisten prosessien kautta muun tekemisen ohessa

Satakunta | Rautatieliikenne

Historiallinen päätös: Henkilöjuna alkaa kulkea Raumalle vuonna 2027

Kun liikenne käynnistetään, Rauman ja Tampereen välillä kulkee viisi päivittäistä junavuoroa.



Jaa



Tallenna



Kommentoi

★ TILAAJILLE



Matias Marttinen vahvistaa historiallisen päätöksen: henkilöjunaliikenne Raumalta Tampereelle käynnistyy. KUVA: EMMI KORHONEN / LEHTIKUVA

Mikko Elo

23.4. 22:07

- Hallituksen kevään 2025 kehysriihessä päätettiin, että valtio varaa 2,5 miljoonaa euroa vuodesta 2027 alkaen henkilöjunaliikenteen aloittamiseen Raumalta Tampereelle.
 - Rauma ei ryhdy toimivaltaiseksi viranomaiseksi.
 - Rauma maksaa itse noin 1,0 miljoonan arvoisen seisakkeen.
 - [Rauman kaupunginvaltuuston periaatepäätös:](#)
 - Alustavasti 5-6 junavuoroa päivässä (2 suoraa, muissa vaihto Pori-Tampere –junaan Kokemäellä)
- Valtion ostoliikenteeseen ovat talpon kesäkuun 2026 linjauksen jälkeen päässeet mukaan myös Hanko-Helsinki- ja Tornio-Haaparanta-lähijunaliikenneyhteydet. Nämä sekä Rauma kustantavat valtiolle yhteensä vuodessa 5,2 miljoonaa euroa.



Näkökulmia vaikuttamistyöhön



- Varsinais-Suomi on ainoa eteläisen Suomen maakunta, joka ei kuulu Etelä-Suomen ostoliikenteen piiriin. Alueellinen tasa-arvo ei toteudu hallituksen kesäkuisessa päätöksessä jatkaa ostoliikennettä vain nykyisessä laajuudessaan.
 - Vaatii vaikuttamistyötä (esim. kuntien hallitusohjelmataavoitteet)
- Lähijunaliikenteen lakkauttaminen 1990-luvulla on synnyttänyt raideinfran korjausvelkaa.
- Uudenkaupungin radan peruskorjaus tärkeä huoltovarmuuden näkökulmasta:
 - Yaran kuljetusten lakkaaminen pysäyttäisi kolme lannoitetehdasta Suomessa, satamayhteys, Valmet Automotive ja puolustussektorin sopimusvalmistus
- Länsiradan täysi potentiaali saataisiin käyttöön lähijunaliikenteen kautta.





Varsinais-Suomi saatava jatkossa valtion ostoliikenteen piiriin

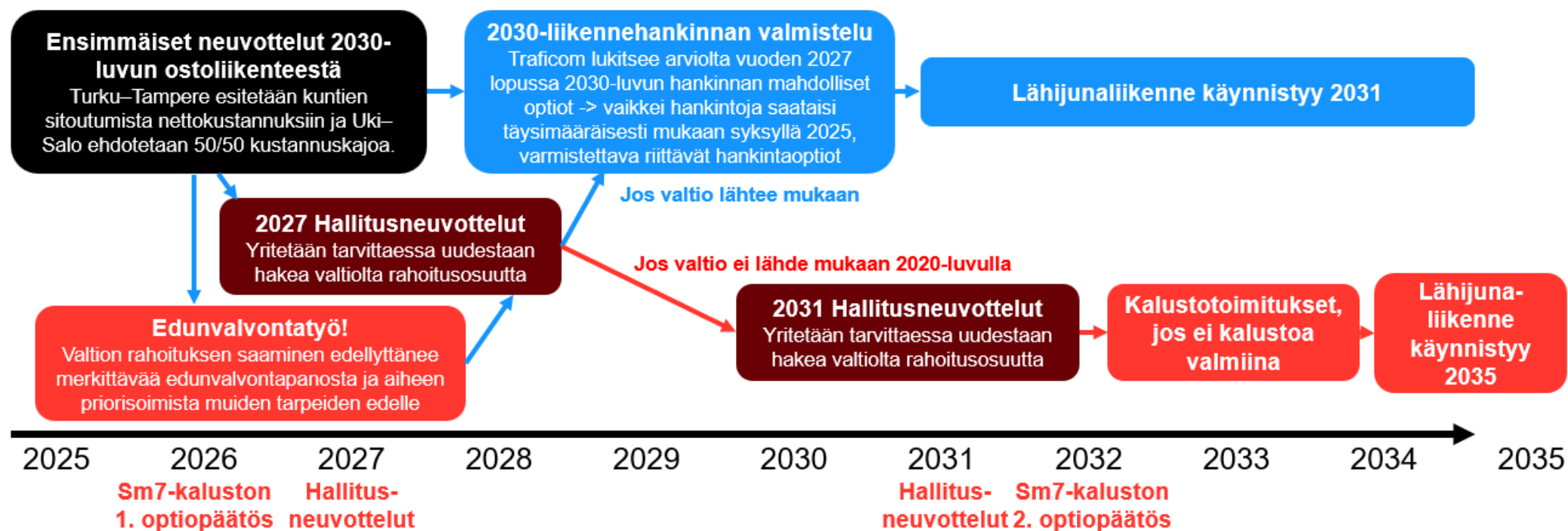
- Valtion noin 35 M€/v ostoliikenteen rahoitus jakautui 2024:
 - 10,9 M€/v Etelä-Suomen lähijunat (vertaa HSL 12-13 M€/v)
 - 1,6 M€/v yöjunat (+ 1,1 M€ uuden kaluston hankintakustannuksia, jotka eivät sisälly 35 M€/v)
 - 10,5 M€/v kiskobussit
 - 11,2 M€/v Porin ja Pohjois-Suomen kaukojunat
- Esimerkkejä valtion osuudesta eri alueilla
 - Esim. Rauma tulee rahoittamaan itse 0,5 M€/v eli noin 15 % henkilöliikenteestä
 - Tampere rahoittaa 1M€/v eli noin 30–50 % M-junaliikenteen tuesta



Toteuttamispolku

Valtion päätöksistä riippumatta:

- Edistetään seisake- ja infratarpeiden suunnittelua ratasuunnitelmavaiheeseen
- Korostetaan Uudenkaupungin radan peruskorjaustarvetta sillä, että kunnat ovat valmiina osarahoittamaan tavarajunaliikenteen rinnalle henkilöjunaliikennettä
- Edistetään Länsiradan ensimmäisen vaiheen toteutumista





Kiitos

Pauliina Forsman

Pauliina.forsman@turku.fi

044 780 9929





**Ei ihan
tätä päivää,
vaan
tulevaisuutta
varten.**

