



ESITYS TURKU- TAMPERE- OSTO- LIIKENTEESTÄ

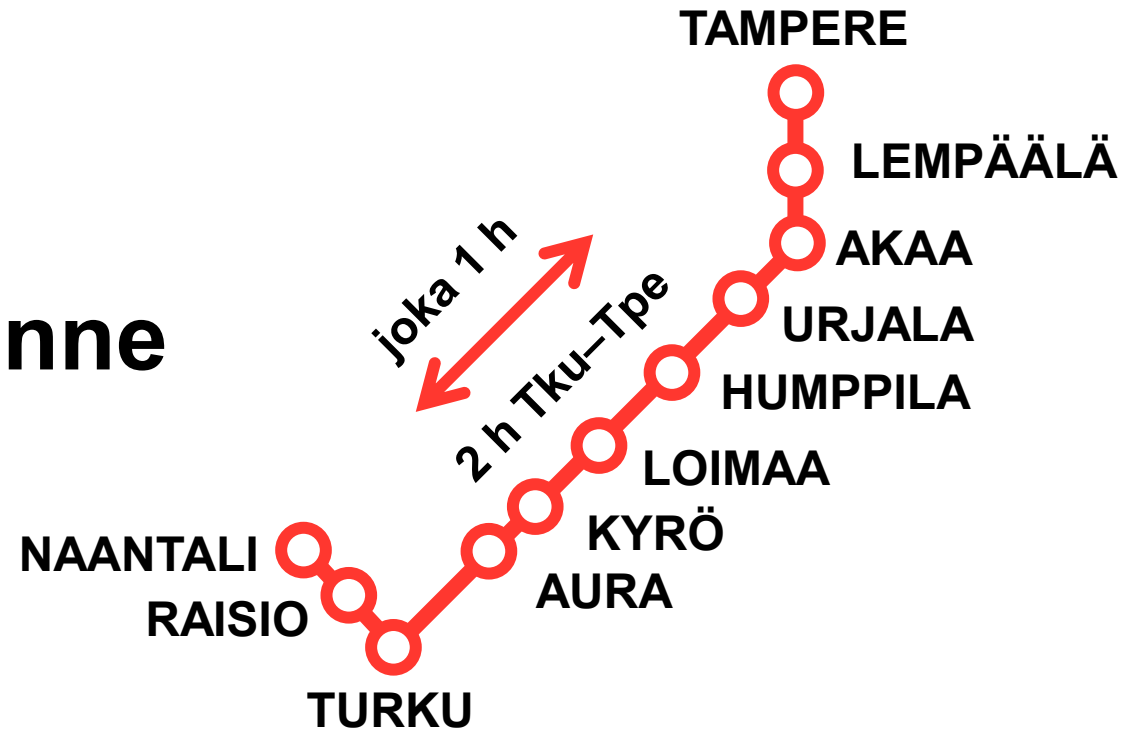
LÄHIJUNAT VARSINAIS-SUOMEEN

WSP Finland Oy | 16.10.2025



Turku–Tampere-välille 1 h vuorovälin lähijunaliikenne

- Turku–Tampere-radanvarsikunnat yhdessä esittävät, että palvelutasoltaan heikot markkinaehtoiset kaukojunat korvataan tiheällä lähijunaliikenteellä
 - Esitettävä lähijunaliikenne pysähtyy kaikissa kunnissa, jatkuu Naantaliin, voidaan yhdistää Porin liikenteeseen ja kaksinkertaistaa Tampere–Toijala-lähijunaliikenteen. Esitys perustuu osin nykykaluston käyttöasteen nostoon ja 4 Sm7-lisäyksikön hankintaan.
- Kunnat ovat valmiita sitoutumaan liikenteen hankinnan nettokustannuksiin ja keskinäiseen kustannusjakoon
 - Kun vuorotarjonta kaksinkertaistetaan, väliasemien määrä kolminkertaistetaan ja linjaa jatketaan Naantaliin, tukit



	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€





TAUSTA- AINEISTO



Suomen kasvukolmion puuttuva kylki on korjattava

- **Nykyinen markkinaehtoinen kaukojunaliikenne Turun ja Tampereen välillä ei täytä kuntien palvelutasotavoitteita**
 - 2–3 tunnin vuorovälit ovat yksinkertaisesti liian pitkiä mahdollistamaan esimerkiksi sujuvaa työmatkustusta. Harvat pysähdysväli näivettää turhaan radanvarsikuntia. Nykyinen kaukojunaliikenne estää Tampereen ja Turun seudullisen lähijunaliikenteen kehittämistä varaamalla ratakapasiteettia.
- **Turku–Tampere kehittäminen onnistuu murto-osalla kasvukolmion muiden kylkien kehityksestä**
 - Päärataan ja Länsirataan panostetaan parhaillaan sadoilla miljoonilla euroilla
- **Tarjonta ei kehity riittävästi markkinaehtoisesti eikä open access –kilpailu ole realistista -> reitin liikenne on sisällytettävä ostoliikennekokonaisuuteen**
 - Junaliikenteen kehitys hyväksyttävälle tasolle edellyttää julkista tukea, jonka kunnat ovat valmiita tarjoamaan



Tehokkaat ja kattavat aikataulut

- **Aikataulurakenne perustuu sekä infran että kaluston mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön**
 - Junakohtaamiset pysähdysten yhteydessä (Toijala, Humppila, Kyrö, Turku)
 - Liikennettä jatketaan Turusta Naantaliin ja satamaan, koska se onnistuu ilman lisäkalustoa ja lähes samoilla kustannuksilla saadaan enemmän tuloja
- **Yhdistettävissä Tampere–Pori-liikenteeseen**
- **Läpi päivän tasainen tunnin vuoroväli**
 - Ilta-aikaan yksi vuoropari ”puuttuu” kokonaisuuden tehostamiseksi
 - Ensi vaiheen pysähdyspaikat Naantali/Satama, Turku, Aura, Kyrö, Loimaa, Humppila, Urjala, Toijala, Viiala, Lempäälä, Sääksjärvi ja Tampere - tosin Urjalassa pysähtyy vain joka toinen vuoro, jotta aikataulurakenne on mahdollinen mahdollisimman vähillä investoinneilla
- **Toijala–Tampere 20–40 min lähijunavuoroväli**
 - Kustannustehokkain tapa tuottaa Tampereen eteläpuolelle niin tasainen lähijunaliikenteen vuoroväli kuin nykyinfralla voi toteuttaa

Naantali →					Pori →				
Naantali	Satama	Turku	Tampere	Pori	Pori	Tampere	Turku	Satama	Naantali
5:37	-	5:58	7:48	9:40		5:42	7:35	7:45	
6:37	-	6:58	8:48		5:17	7:09	8:58	-	9:19
7:37	-	7:58	9:48	11:48	6:12	8:09	9:58	-	10:19
	8:46	8:58	10:48		7:17	9:09	10:58	-	11:19
9:37	-	9:58	11:48	13:44	8:04	10:09	11:58	-	12:19
10:37	-	10:58	12:48			11:09	12:58	-	13:19
11:37	-	11:58	13:48	15:44	10:03	12:09	13:58	-	14:19
12:37	-	12:58	14:48			13:09	14:58	-	15:19
13:37	-	13:58	15:48	*	12:12	14:09	15:58	-	16:19
14:37	-	14:58	16:48			15:09	16:58	-	17:19
15:37	-	15:58	17:48	19:44	*	16:09	17:58	-	18:19
16:37	-	16:58	18:48			17:09	18:58	19:10	
17:37	-	17:58	19:48	21:45	16:12	18:09	19:58	20:10	
18:37	-	18:56				19:09	20:58	-	21:19
	19:46	19:58	21:48		18:12	20:09	21:58	-	22:19
	20:46	20:58	22:47	23:49					
		21:58	23:48			22:09	23:58	-	0:19

* Vaihtoyhteys

Vain vähäiset infratoimet tarpeen

• Toijala–Humppila 1. vaihe

- Urjalan pysähdykset edellyttävät lisäkapasiteettia; Esimerkiksi 1. vaiheessa Urjalassa voi pysähtyä joka toinen juna, jos Toijala–Urjala väliltä poistetaan taseristeykset (2/5 jo suunnitteilla) ja nopeus nostetaan 140 → 160 km/h
- Karkea arvio kustannusarvio on alle 10 M€
- Tarvittavan investoinnin laajuus suunniteltava tarkemmin

• Naantalin radan parannus ja sähköistys

• Uudet seisakkeet

- Naantalin liikennepaikka, kaupunki ja valtio neuvottelevat kustannusjaosta
- Rasion seisake, 4,1 M€, kaupunki ja valtio sopineet kustannusjaosta
- Auran seisake, 1,9 M€*, ehdotus kustannusjaosta 50/50
- Kyrön (Pöytyä) seisake, 2,6 M€*, ehdotus kustannusjaosta 50/50
- Urjalan seisake, 1,0 M€*, ehdotus kustannusjaosta 50/50
- Sääksjärven seisake, MAL-hanke



Infran kehitystä voi jatkaa 2030-luvulla

• Lisäseisakkeet

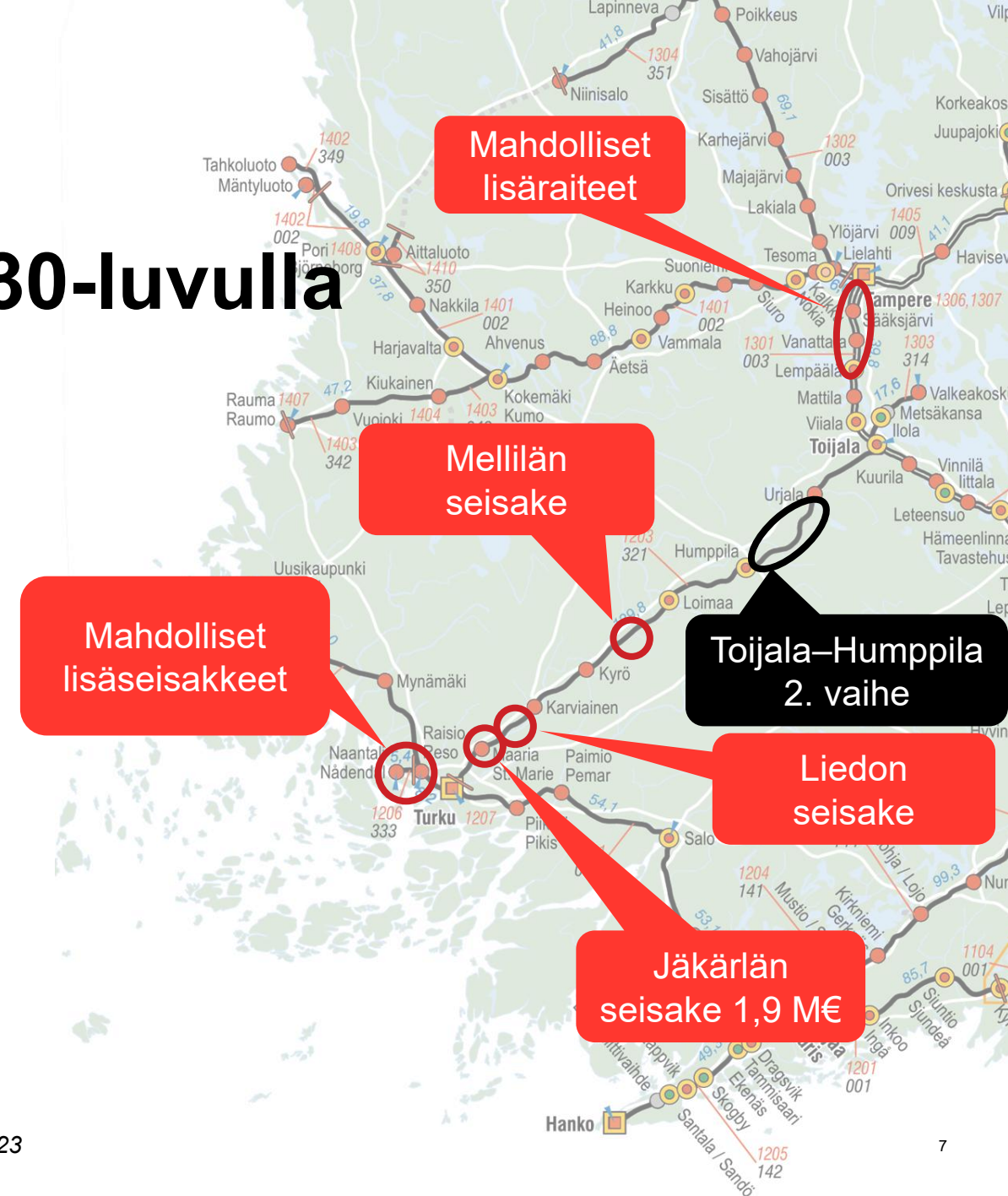
- Turku–Naantali –välin mahdolliset lisäseisakkeet, mahtuvat aikataulurakenteeseen
- Turku–Kyrö–välin mahdolliset lisäseisakkeet (esim. Jäkärän (Turku) seisake, 1,2 M€* & Liedon seisake, 2,3 M€*), edellyttävät radan nopeuttamista tai lisäkapasiteetti-investointeja
- Mellilän (Loimaa) seisake, mahtuu aikataulurakenteeseen

• Toijala–Humppila 2. vaihe

- Esim. Urjala–Humppila nopeudennosto tai pieni kaksoisraide Humppilan itäpuolelle mahdollistamaan kaikkien junien pysähtyminen Urjalassa, voidaan toteuttaa tarvittaessa 2031 jälkeen

• Toijala–Tampere–välin lisäraiteet

- Mahdollistavat lisäpysähdykset ja häiriösietoisuuden parantaminen



Hyödynnetään nykykalustoa ja hankitaan uusia junia tehokkaaseen käyttöön

- **Liikenne toteutuu viidellä junayksiköllä, joista yksi katetaan yöjunakaluston hyödyntämisellä**
 - Nykyisen yöjunaliikenteen jatkaminen edellyttää, että Turun ja Tampereen välillä kulkee makuu- ja autovaunujen lisäksi oma veturi ja 2–4 päivävaunua. Ilman uutta ostoliikennettä kalusto seisoisi koko päivän Turussa. Esityksessä maksimoidaan kaluston käyttö ajamalla veturilla ja päivävaunuilla 2 vuoroparia Tampereelle ja takaisin yöjunavuorojen välillä.
- **Esitys edellyttää vain 4 Sm7-junayksikköä lisää**
 - Varakaluston määrä laskettava Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen kokonaisuuden kannalta – laskelmissa oletettu 10 % varakalustomääräksi
 - Yhden kalustokierron voi mahdollisesti yhdistää Porin junaliikenteen kanssa (IC462), mikä vähentää kalustotarvetta ja kustannuksia 0,8 M€/v
- **Ei edellytä uusia varikkoinvestointeja**
 - Riittää, että Naantalissa mahdollistetaan 3 junayksikön yöpyminen





Aikataulu- ja kalustonkäyttöluonnos

Kalusto	Nnl	Rai	Tus	Tku	Au	Kö	Lm	Hp	Ur	TI	Via	Lpä	Sj	Tpe
Sm7 #2	5:37	5:47	-	5:58	6:18	6:30	6:44	6:57	7:10	7:23	7:28	7:35	7:42	7:48
Sm7 #3	6:37	6:47	-	6:58	7:18	7:30	7:44	7:59	-	8:23	8:28	8:35	8:42	8:48
Sm7 #4	7:37	7:47	-	7:58	8:18	8:30	8:44	8:57	9:10	9:23	9:28	9:35	9:42	9:48
IC			8:46	8:58	9:18	9:30	9:44	9:59	-	10:23	10:28	10:35	10:42	10:48
Sm7 #1	9:37	9:47	-	9:58	10:18	10:30	10:44	10:57	11:10	11:23	11:28	11:35	11:42	11:48
Sm7 #2	10:37	10:47	-	10:58	11:18	11:30	11:44	11:59	-	12:23	12:28	12:35	12:42	12:48
Sm7 #3	11:37	11:47	-	11:58	12:18	12:30	12:44	12:57	13:10	13:23	13:28	13:35	13:42	13:48
Sm7 #4	12:37	12:47	-	12:58	13:18	13:30	13:44	13:59	-	14:23	14:28	14:35	14:42	14:48
IC	13:37	13:47	-	13:58	14:18	14:30	14:44	14:57	15:10	15:23	15:28	15:35	15:42	15:48
Sm7 #1	14:37	14:47	-	14:58	15:18	15:30	15:44	15:59	-	16:23	16:28	16:35	16:42	16:48
Sm7 #2	15:37	15:47	-	15:58	16:18	16:30	16:44	16:57	17:10	17:23	17:28	17:35	17:42	17:48
Sm7 #3	16:37	16:47	-	16:58	17:18	17:30	17:44	17:59	-	18:23	18:28	18:35	18:42	18:48
Sm7 #4	17:37	17:47	-	17:58	18:18	18:30	18:44	18:57	19:10	19:23	19:28	19:35	19:42	19:48
IC	18:37	18:47	-	18:56										
Sm7 #1			19:46	19:58	20:18	20:30	20:44	20:57	21:10	21:23	20:28	20:35	20:42	20:48
Sm7 #2			20:46	20:58	21:18	21:30	21:44	21:57	22:10	22:23	21:28	21:35	21:42	21:48
PYO				21:58	22:18	22:30	22:44	22:57	23:10	23:26	-	-	-	22:48

Sm7 = 100 metriä pitkä sähkömoottorijuna
PYO = Yöjuna
IC = Yöjunasta irrotetut päivävaunut

Kalusto	Tpe	Sj	Lpä	Via	TI	Ur	Hp	Lm	Kö	Au	Tku	Tus	Rai	Nnl
PYO	5:42	-	-	-	6:05	-	6:29	6:44	6:59	7:10	7:35	7:45		
Sm7 #1	7:08	7:15	7:22	7:29	7:34	7:47	8:00	8:13	8:28	8:39	8:58	-	9:10	9:19
Sm7 #2	8:08	8:15	8:22	8:29	8:34	-	9:00	9:13	9:28	9:39	9:58	-	10:10	10:19
Sm7 #3	9:08	9:15	9:22	9:29	9:34	9:47	10:00	10:13	10:28	10:39	10:58	-	11:10	11:19
Sm7 #4	10:08	10:15	10:22	10:29	10:34	-	11:00	11:13	11:28	11:39	11:58	-	12:10	12:19
IC	11:08	11:15	11:22	11:29	11:34	11:47	12:00	12:13	12:28	12:39	12:58	-	13:10	13:19
Sm7 #1	12:08	12:15	12:22	12:29	12:34	-	13:00	13:13	13:28	13:39	13:58	-	14:10	14:19
Sm7 #2	13:08	13:15	13:22	13:29	13:34	13:47	14:00	14:13	14:28	14:39	14:58	-	15:10	15:19
Sm7 #3	14:08	14:15	14:22	14:29	14:34	-	15:00	15:13	15:28	15:39	15:58	-	16:10	16:19
Sm7 #4	15:08	15:15	15:22	15:29	15:34	15:47	16:00	16:13	16:28	16:39	16:58	-	17:10	17:19
IC	16:08	16:15	16:22	16:29	16:34	-	17:00	17:13	17:28	17:39	17:58	-	18:10	18:19
Sm7 #1	17:08	17:15	17:22	17:29	17:34	17:47	18:00	18:13	18:28	18:39	18:58	19:10		
Sm7 #2	18:08	18:15	18:22	18:29	18:34	-	19:00	19:13	19:28	19:39	19:58	20:10		
Sm7 #3	19:08	19:15	19:22	19:29	19:34	19:47	20:00	20:13	20:28	20:39	20:58	-	21:10	21:19
Sm7 #4	20:08	20:15	20:22	20:29	20:34	-	21:00	21:13	21:28	21:39	21:58	-	22:10	22:19
Sm7 #1	22:08	22:15	22:22	22:29	22:34	22:47	23:00	23:13	23:28	23:39	23:58		00:10	0:19

Nnl = Naantali
Rai = Raisio
Tus = Turun satama
Tku = Turku
Au = Aura

Kö = Kyrö
Lm = Loimaa
Hp = Humppila
Ur = Urjala

TI = Toijala
Via = Viiala
Lpä = Lempäälä
Sj = Sääksjärvi
Tpe = Tampere

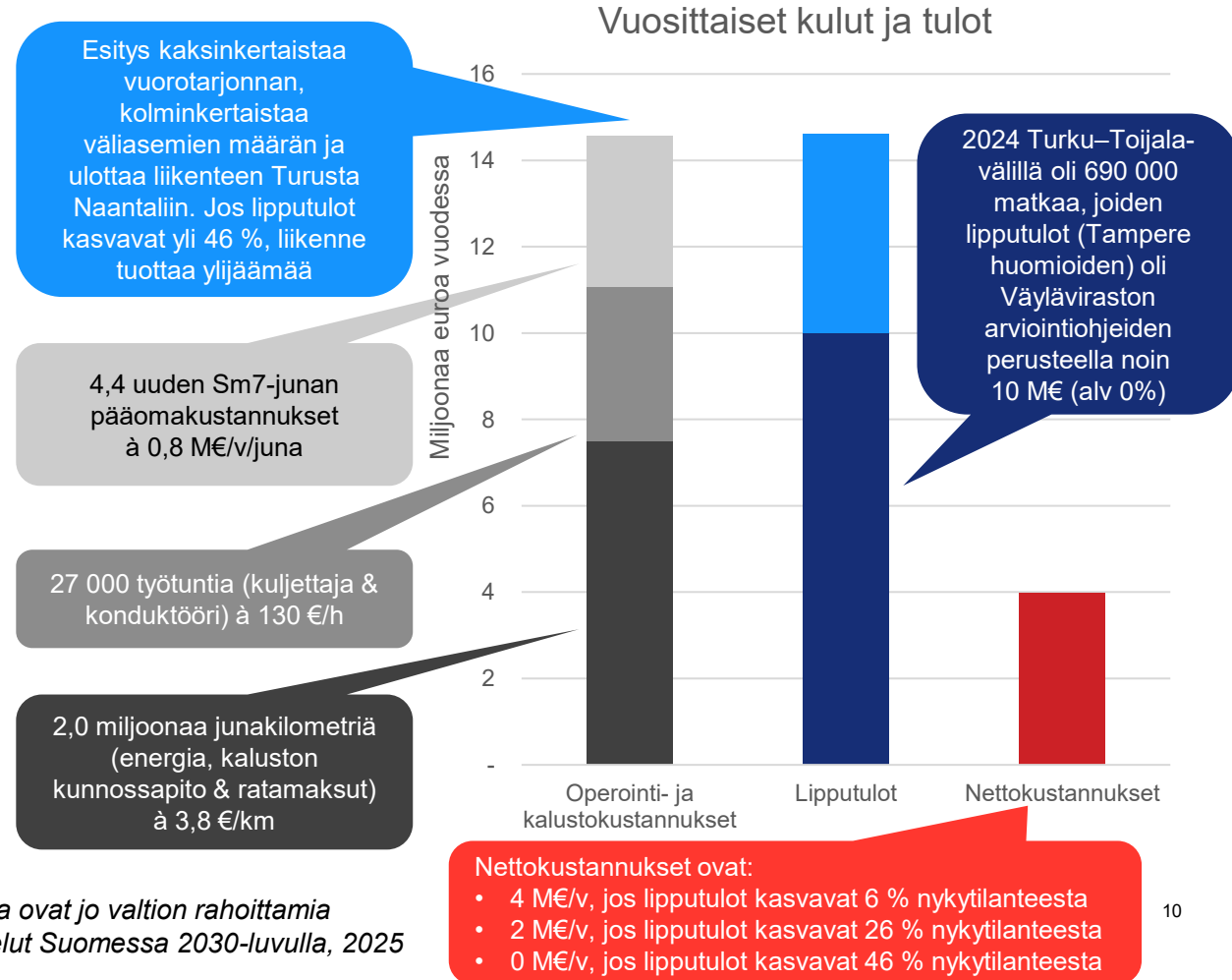
Lipputulot voivat jopa ylittää kustannukset

- Nettokustannukset ovat lipputulojen kasvusta riippuen 0–4 miljoonaa euroa vuodessa**

- Operoinnin* ja kaluston kustannukset ovat Traficomien periaatteilla** 14,6 M€/v.
- Turku–Tampere nykyiset lipputulot ovat noin 10 miljoonaa euroa vuodessa ja rataosan matkustajamäärät ovat olleet kasvussa. Uudet seisakkeet, uudet vuorot ja linjan pidentäminen kasvattavat lipputuloja. Laskelmissa on oletettu, että lipputulot kasvavat vähintään 6 % - todennäköisesti paljon enemmänkin.

- Liikenne saattaa jopa olla ylijäämäistä, kun ei sillä ei ole vaikutusta kiinteisiin hallintokuluihin**

- Liikenteen lisäyksellä on hyvin vähäiset vaikutukset Traficomien, kalustoyhtiön ja muiden osapuolien kiinteisiin kustannuksiin
- Vaikka liikenteen edellyttämä tuki on pientä tai liikenne saattaa jopa tuottaa ylijäämää, tarpeelliseksi nähty tarjonta ei synny markkinaehtoisesti -> useimmat asemat ovat markkinaehtoiselle operaattorille liian pieniä ja vähäisemmän kysynnän vuoroja tuskin ajettaisiin



Hankinnan ja investointien aikataulu on realistinen

