



# Varsinais-Suomen lähijunat - projektin tilannekatsaus ja valtion uudistusten reunaehdot

Päivitetty 24.10.2025



# Julkisesti ostettu henkilöliikenne tulee jatkossa kilpailuttaa

- 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.
- Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma: Tosiasiallisen kilpailun lisääminen raideliikennemarkkinalla.



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

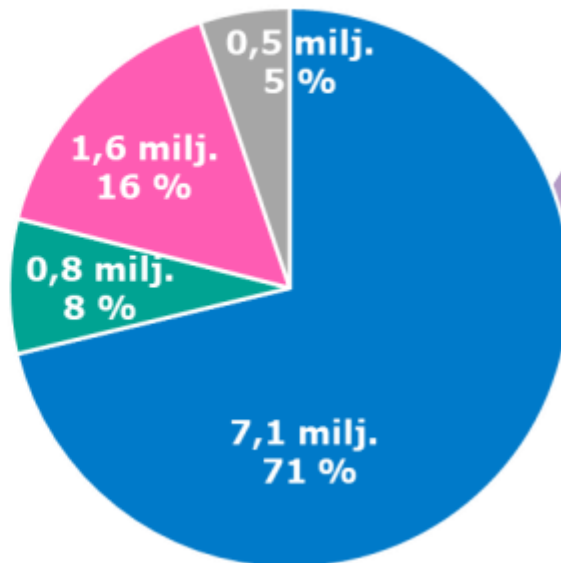
Kuva: Traficom selvitys Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla

# Henkilöjunien ostoliikenteen nykytilanne

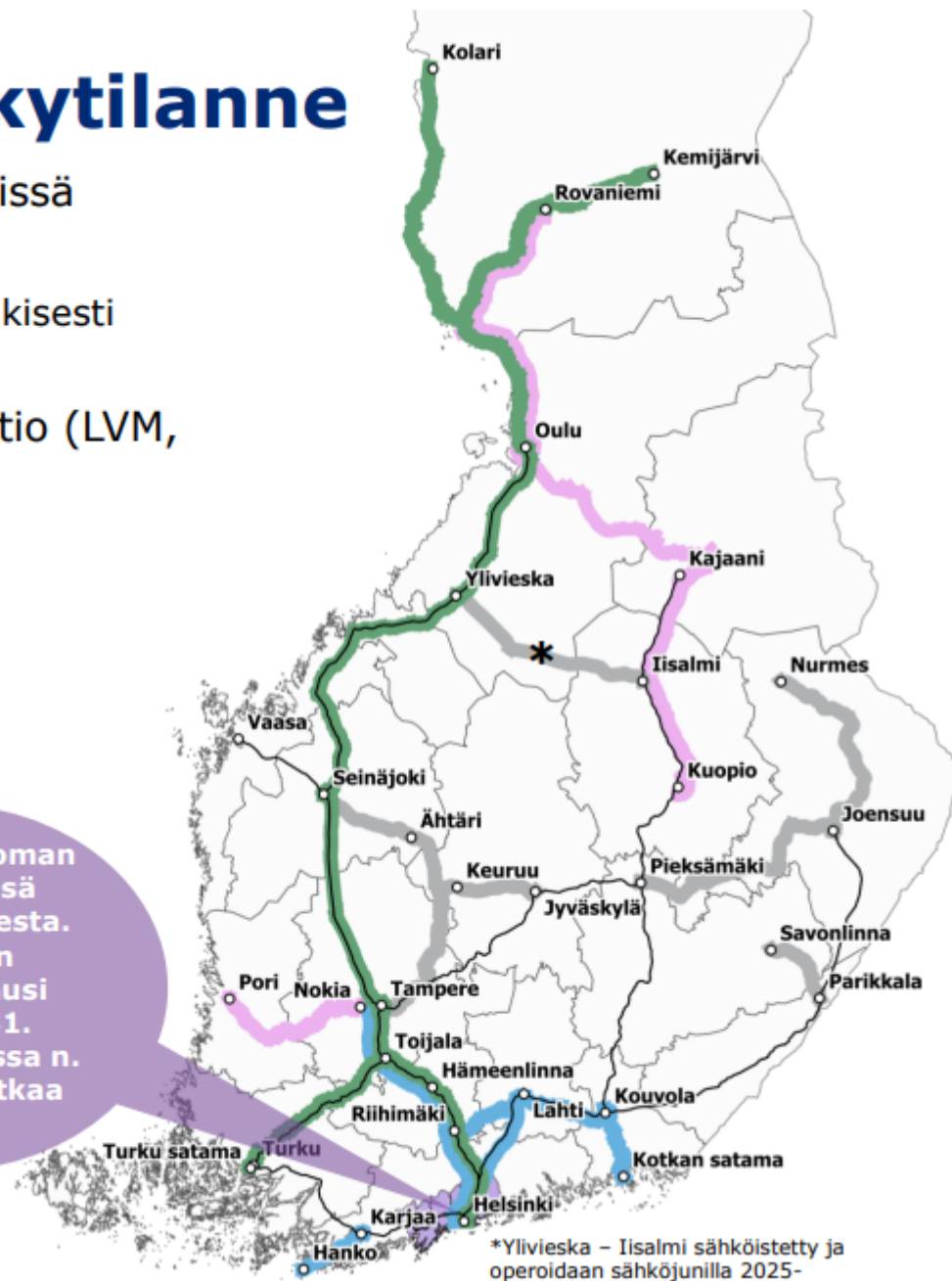
- ▶ Ostoliikenne täydentää markkinaehtoista liikennettä siellä missä liikennettä ei ole tarpeeksi tai ollenkaan markkinaehtoisesti.
  - ▶ Esimerkiksi Oulun pohjoispuolella kaikki henkilöjunaliikenne on julkisesti hankittua.
- ▶ Ostoliikennettä hankkivat tällä hetkellä HSL (36 M€/v) ja valtio (LVM, 35 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)



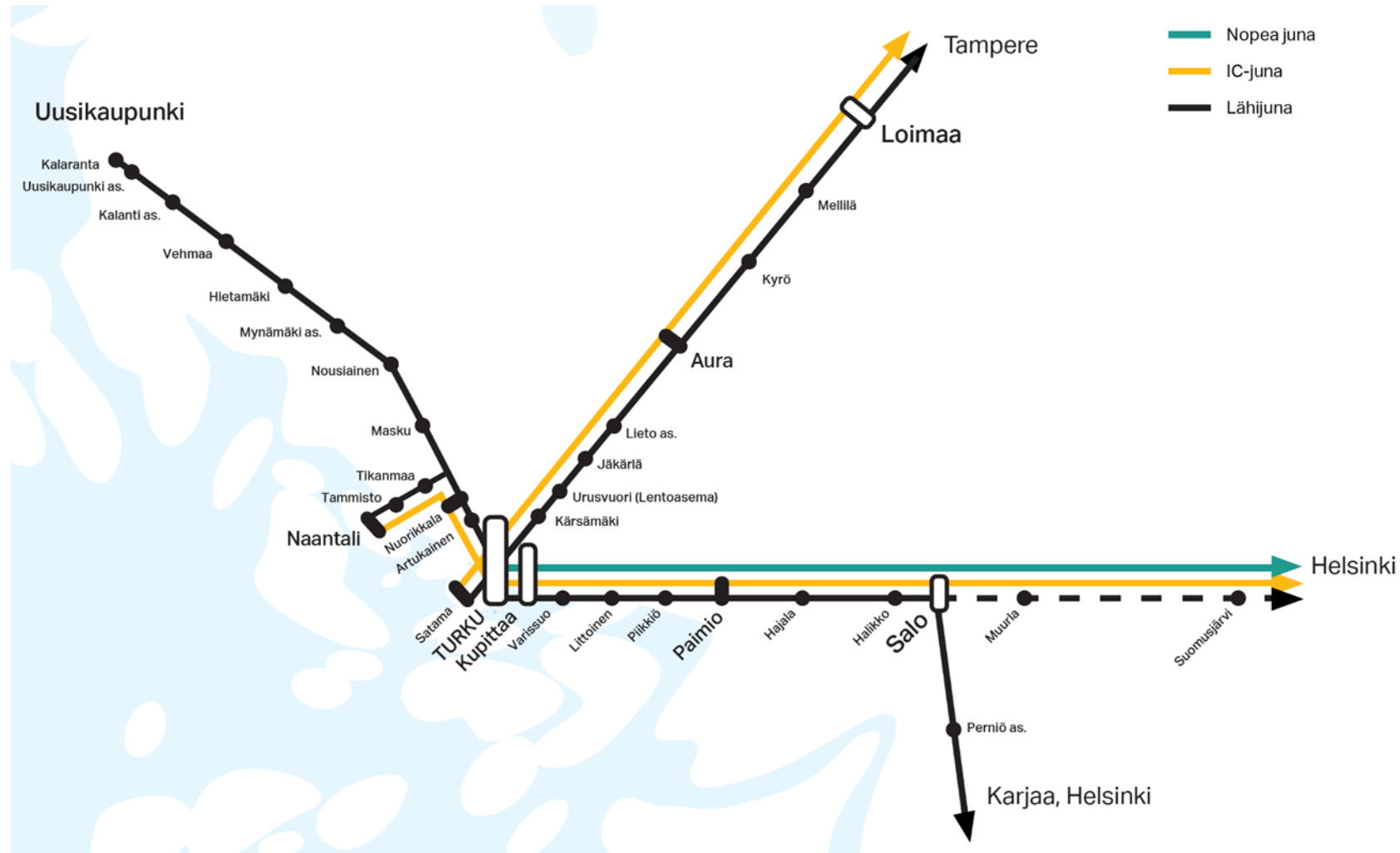


# Varsinais-Suomesta yhtenäinen työssäkäyntialue lähijunan myötä

- 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



# Lähijunaliikenteen tavoitetilä Varsinais-Suomessa





# Eri ratasuunnilla voi olla erilaisia kehityspolkuja

## Toijalan suunta

- Liikenne on järkevää järjestää koko Turku-Tampere-välille yhdessä Tampereen seudun alueellisen liikenteen kanssa.
- Kaukojunatarjonta on harvaa ja ratakapasiteettia on valmiina.
- Infratarpeena alkuun vain seisakkeet
- Nopeasti toteutettava ykkösvaihe voi olla IC-junien lisäpysähdys Aurassa, infratarpeena seisake

## Helsingin suunta

- Lähijuna Saloon saakka edellyttää länsiradan ensimmäisen vaiheen tuomaa lisäkapasiteettia
- Seisakeinfran toteutus ratahankkeen yhteydessä





## Uudenkaupungin suunta

- Rata sähköistetty, mutta ei yhtenäistä näkemystä siitä, onko henkilöliikenne mahdollista ilman radan peruskorjausta.
- Peruskorjaus tarpeen ja suunnittelussa jo tavaraliikenteen vuoksi, myös huoltovarmuusnäkökulma (satamayhteys)
- Naantalin suunnalla henkilöliikenne edellyttää Turku-Raisio-Naantali peruskorjausta ja Raisio-Naantali sähköistämistä sekä seisakkeita
- Lähijunasta riippumatta tavoitteena on myös Turkuun liikennöivien IC-junien jatko Raisioon ja Naantaliin.

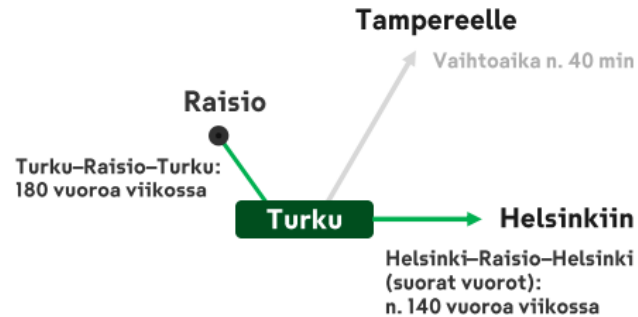


# Raisio-skenaariot

Uudet vuorot yhdistävät Raision muuhun kaukoliikenneverkostoon ja tarjoavat suoria yhteyksiä Helsinkiin / Helsingistä

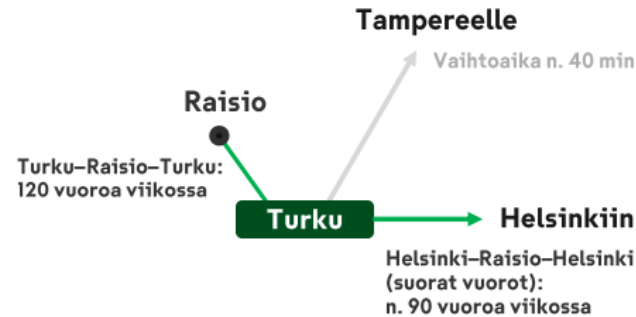
## Kattava

- Raisio–Turku-välillä **180 vuoroa viikossa**
  - Tiheä 1-2 tunnin vuoroväli läpi päivän
  - Arkisin 14 vuoroa per suunta (pe 15 vuoroa)
  - Lauantaisin 9 ja sunnuntaisin 10 vuoroa per suunta
- Arviolta 86 000–118 000 vuosittaista matkaa
- Alustava liikenteen hinta-arvio **490–670 t€/v**



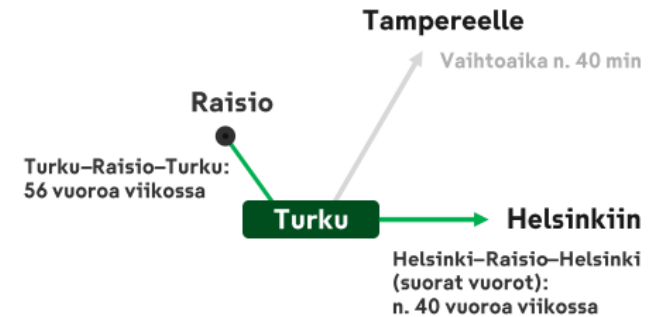
## Kevennetty

- Raisio–Turku-välillä **120 vuoroa viikossa**
  - Työmatka-aikoihin tunnin vuoroväli
  - Arkisin 9 vuoroa per suunta
  - Lauantaisin 8 ja sunnuntaisin 7 vuoroa per suunta
- Arviolta 65 000–89 000 vuosittaista matkaa
- Alustava liikenteen hinta-arvio **260–400 t€/v**



## Minimi

- Raisio–Turku-välillä **56 vuoroa viikossa**
  - Arkisin 4 vuoroa per suunta vain työmatka-aikoina
  - Lauantaisin ja sunnuntaisin 4 vuoroa per suunta
- Arviolta 32 000–44 000 vuosittaista matkaa
- Alustava liikenteen hinta-arvio **110–180 t€/v**



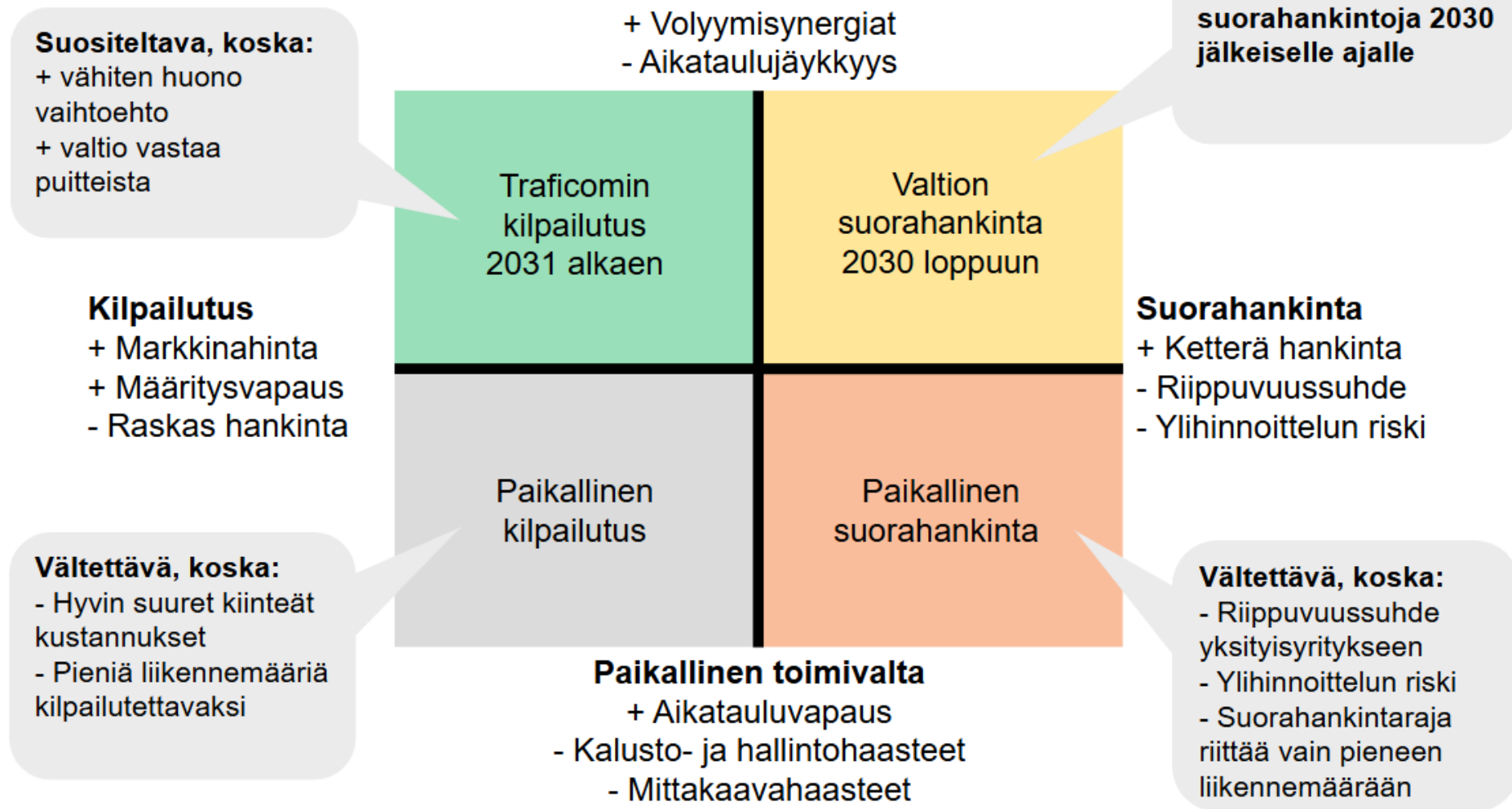


# Reunaehdot



- **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 ostoliikenne voi käyttää vain kalustoyhtiön kalustoa.
- **Rahoitus.** Valtion nettohankinta nyt suuruudeltaan n. 35 M€/v (noin 10 M€/v lähijunille, 1–2 M€/v yöjunille, noin 10 M€/v Porin, Kainuun ja Lapin kaukojunille sekä se 11 M€/v kiskobusseille) ja tulee kasvamaan.
- Käytettävissä oleva **ratainfra**







# Infran tunnistetut kehitystarpeet

- Ratasuunnittelu
- Uudet seisakkeet
- Turku-Naantali radan peruskorjaus ja sähköistys
- Turku-Salo Länsiradan 1. vaihe
- Turku-Tampere uudet seisakkeet
- Turku-Uusikaupunki radan parantaminen





## Hallitus linjasi: 2030-luvun henkilöjunaliikennettä tarkoitus jatkaa nykyisessä laajuudessa

liikenne- ja viestintäministeriö, valtioneuvoston viestintäosasto

16.6.2025 12.21 TIEDOTE

# Mitä hallituksen päätös tarkoittaa Varsinais-Suomelle?

## Selvityksessä tarkastellut vaihtoehdot

Henkilöjunaliikenteen tarjontaan voidaan vaikuttaa ostoliikenteen kautta.

- Selvityksessä on tarkasteltu vaihtoehtoja ostoliikenteen järjestämiseksi 2030-luvulla:

### Kehittyvä ostoliikenne ja laajennettu yöjunaliikenne (VE1+)

- Huomioi alueiden toiveita liikenteen kehittämisestä.

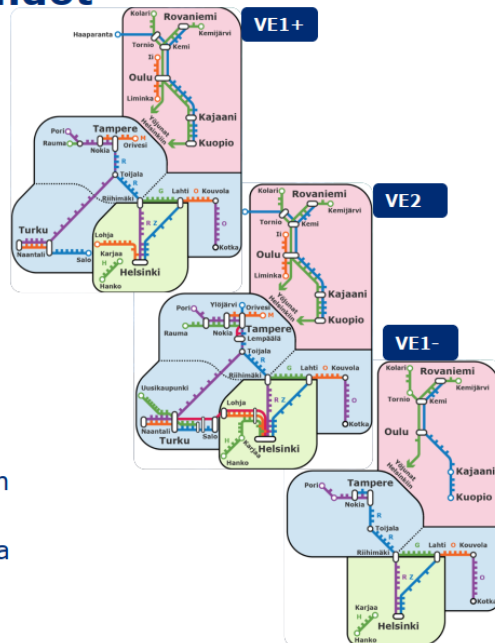
### Myöhemmät 2030-luvun laajennukset (VE2)

- Jatkovaihtoehto myöhemmin 2030-luvulla jos VE1+ on toteutettu.

### Nykyistä ostoliikennettä jatkava (VE1-)

- Nykyistä ostoliikennettä osittain jatkava vaihtoehto.

- Vaihtoehdoissa ostoliikenne on ryhmitelty alustavasti kolmeen kilpailutuskokonaisuuteen.
- Kiskobussiliikenteelle on tarkasteltu vaihtoehtoja palvelun toteuttamiseksi osana ostoliikennettä.
- Lopulliset kilpailutuskokonaisuudet edellyttävät tarkempia selvityksiä ja jatkosuunnittelua.



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

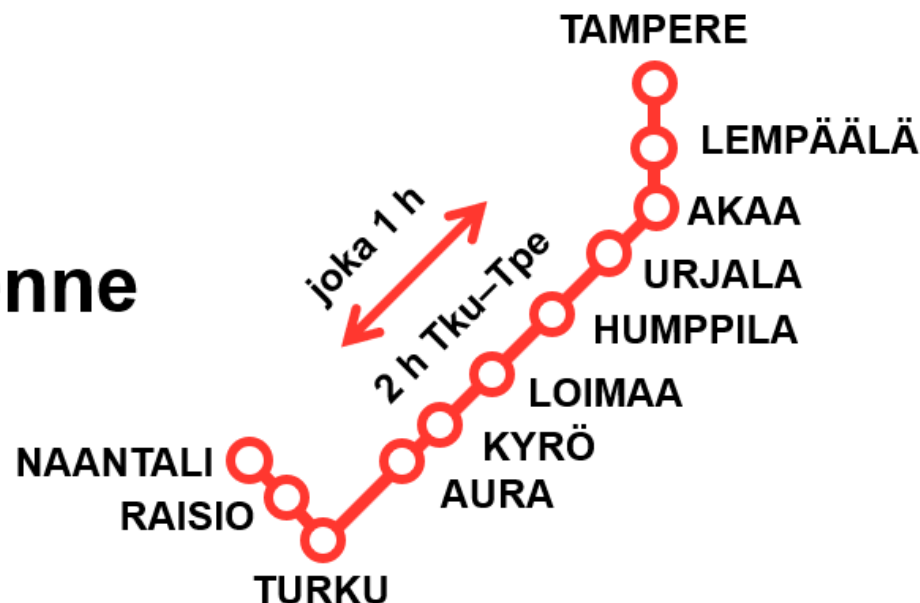
- Traficomien alkuvuodesta maalailemista vaihtoehdoista toteutuu Varsinais-Suomen osalta VE1- eli valtion ostamana ei saada henkilöjunaliikennettä jatkossakaan pohjoisen yöjunaa lukuun ottamatta.
- Kunnilla on mahdollisuus osallistua valtion järjestämään kilpailutukseen, jos ne maksavat itse liikenteen ja lisäliikenne on tiedossa vuoden 2025 loppuun mennessä.
- Valtio ja kunnat voivat tehdä myös myöhemmin päätöksiä lisäjunaliikenteestä, mutta silloin ne kilpailutetaan erikseen ja liikenne voisi alkaa mahdollisesti vasta 2040-luvulla.

# Esitys Turku – Tampere liikenteestä



## 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€                           |



# 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





## Tiheämmän Turku- Tampere –yhteyden hyötyjä



- Tampere on Suomen toiseksi suurin kaupunkiseutu, ja sen yhdistäminen paremmin Turkuun kasvattaa molempien työmarkkina-alueiden kokoa.
- Paremmat yhteydet elinkeinoelämälle: Nopeampi ja tiheämpi junayhteys mahdollistaa tehokkaamman yhteistyön yritysten välillä, helpottaa työvoiman liikkuvuutta ja tukee kasvuyritysten verkostoitumista.
- Korkeakouluyhteistyö, tki-toiminta ja osaajaliikkuvuus: saattaa parantaa Turun vetovoimaa opiskelijoiden ja asiantuntijoiden silmissä.
- Tiheämpi ja nopeampi yhteys tekee junasta aidosti houkuttelevan vaihtoehdon.
- Mahdollistaan kehittämisen myös radanvarren kunnissa.





## Mitä Raision ja Naantalin liikennenäkymälle, jos yhteysväliä ei saada mukaan ostoliikennekokonaisuuteen?



- Helsinki – Turku IC-junien jatkot voivat liikennöidä Raisioon ja Naantaliin vain vuoden 2030 loppuun asti. 2031 alkaen ostoliikenne ei voi käyttää markkinaehtoisen liikenteen kalustoa.
- Jos VR ei ala ajaa Helsingistä Raisioon / Naantaliin markkinaehtoisesti vuoden 2030 jälkeen, loppuu liikennöinti junalla näihin kumpaankin.
- Tampere – Turku – Naantali –yhteysvälin toteutuminen kuntien ostoliikenteenä toisi liikennöintinäkymän myös vuoden 2030 jälkeen.





# Kaatuuko ehdotus hallitusohjelman vastaisena? Nyt on poliittisen vaikuttamisen paikka.

- Hallitusohjelma: ”Julkista tukea ei osoiteta markkinaehtoisesti toimiville reiteille. Kilpailun syntymistä markkinaehtoiseen liikenteeseen edesautetaan kilpailuttamalla julkisesti tuettua liikennettä, koska mahdollisuus toimia laajalla liiketoimintamallilla pienentää markkinoille tuleminen kynnystä.”
  - Liikennettä ei hankita reiteille, jotka nykyisellään toimivat markkinaehtoisesti eli reiteillä, joilla VR operoi tällä hetkellä ilman julkista tukea (ml. Turku – Tampere)
- Tunnin vuorovälin lähijunaliikenne toisi kunnille parhaan palvelun, parantaisi joukkoliikenneyhteyksiä ja lisäisi kilpailua:
  - Nykyinen markkinaehtoinen kaukojunaliikenne Turun ja Tampereen välillä ei täytä kuntien palvelutasovaatimuksia. Nykyinen harvahko kaukoliikenne estää kuntia kehittämästä yhteysväliä. Kokonaan kuntien ostoliikennettä oleva yhteysväli olisi tehokasta verovarojen käyttöä.
  - Tarjonta ei kehity riittävästi markkinaehtoisesti eikä open access-kilpailu ole realistista.
  - Hallituksen tavoitteena on lisätä kilpailua. Tunnin yhteysvälillä operoitava liikenne olisi todennäköisesti operaattoreille nykyistä houkuttelevampi.



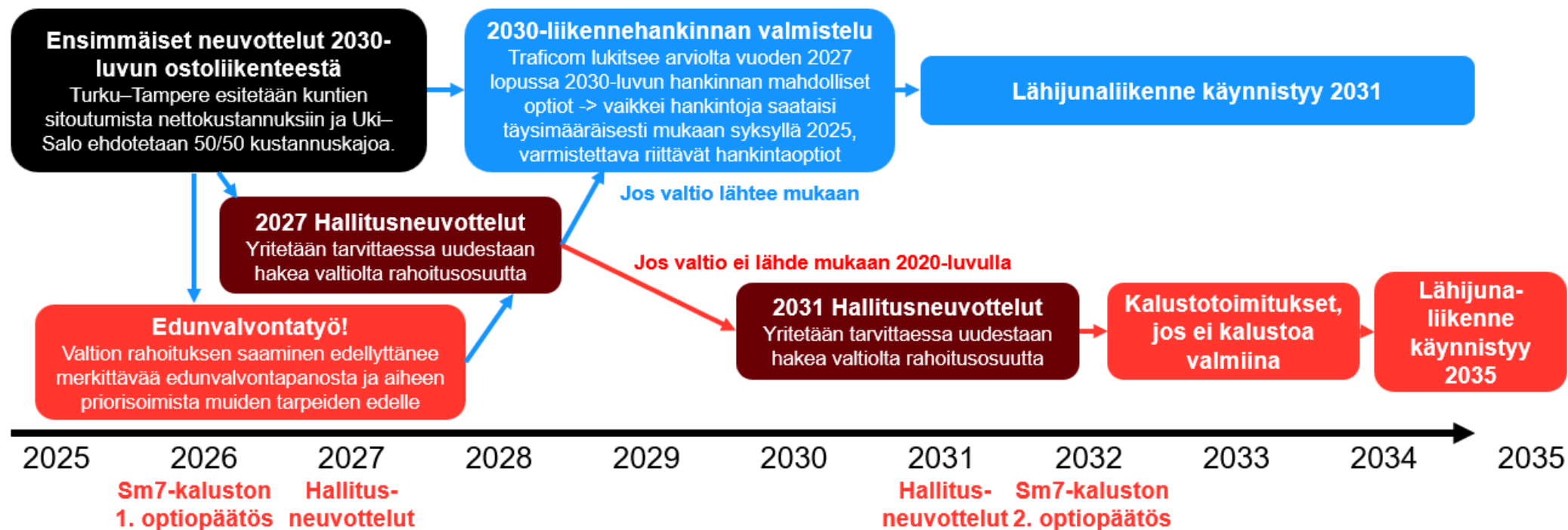
# EU:n palvelusopimusasetus ja joukkoliikenne

- EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaan kilpailuttamisen edellytys on, että halutaan monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia palveluja kuin mitä markkinaehtoisesti on saatavissa.
  - Lähijunaliikenteessä haluamme nimenomaan monilukuisempia palveluja erityisesti vuorotarjonnassa mutta myös pysähdyspaikkojen määrässä.
- Kun linja-autoliikenteessä siirryttiin 2010-luvun alkupuolella noudattamaan PSA:ta, linja-autoyritykset kävivät voimakkaan kampanjan sen puolesta, että he ajaisivat parhaat vuorot markkinaehtoisesti ja kunnat ostaisivat heikommat vuorot. Valtio kuitenkin päätti, että PSA:ta noudatetaan ja joukkoliikenne voidaan kilpailuttaa.
  - Nyt kyse on samasta asiasta, mutta paine siihen, että VR ajaa parhaat vuorot ja kunnat ostaisivat heikommat vuorot, tulee valtiolta.

# 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



# 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



Komentoi

★ TILAAJILLE



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

Mikko Elo

23.4. 22:07

- Hallituksen 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)





# Näkökulmia edunvalvontaan



- 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.
- Länsiradan täysi potentiaali saataisiin käyttöön lähijunaliikenteen kautta.
- Toijalan radalla on vapaata kapasiteettia odottamassa käyttöä ja liikenteen järjestäminen on intressinä myös Pirkanmaalla.





# 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





# Kiitos

Pauliina Forsman

[Pauliina.forsman@turku.fi](mailto:Pauliina.forsman@turku.fi)

044 780 9929





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

