

TURKU-TAMPERE-TAAJAMAJUNA

Suurin potentiaali Suomen kasvukolmiolla

*Turku-Toijala-radanvarren kuntien sekä maakuntien liittojen yhteinen esitys
taajamajunaliikenteen kehittämisestä*

LUONNOS 30.11.2023



Taustaa

- Tampereen ja Turun välisiä junayhteyksiä kehittämään pyrkivä yhteistyöryhmä perustettiin maaliskuussa 2022 Turku–Toijala-rataosan kuntien ja maakuntien liittojen toimesta.
- Ryhmässä asiantuntijaedustajina mukana ovat olleet seuraavat rataosan kehittämiseen kytkeytyvät sidosryhmät: Väylävirasto, VR, ELY-keskukset, Tampereen kaupunki ja Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä.
- Tavoitteena on:
 1. Käynnistää taajamajunatyyppinen liikenne Turun ja Tampereen välillä täydentämään nykyistä markkinaehtoista kaukojunaliikennettä
 2. Lisätä Toijalan ja Turun välille viisi uutta seisaketta: Turun Jäkärliä, Lieto, Aura, Pöytyän Kyrö ja Urjala
 3. Käynnistää liikenne mahdollisimman nopeasti osana nykyistä LVM:n ostoliikennesopimusta
- Taajamajunaliikenteen käynnistäminen edellyttää valtion, kuntien ja palveluntuottajien tiivistä yhteistyötä ja sitoutumista. Turku–Tampere-välin kunnat ovat sitoutuneet taajamajunaliikenteen kehittämiseen. (Viittaus päätöksiin.)



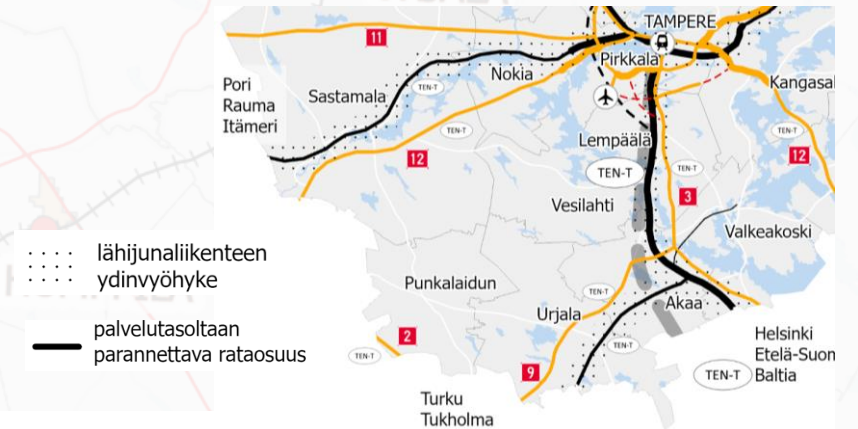
Kasvukolmiossa on kolme kylkeä!
Kuva: Ramboll 2018, "Raideliikenne mahdollistaa"



Taajamajuna aluekehittämisen välineenä

- Taajama-/lähi-/paikallisjunaliikenteen kehittäminen on Pirkanmaan, Varsinais-Suomen ja Kanta-Hämeen liikennejärjestelmätyn keskeisimpiä tavoitteita
- Taajamajuna tuo kustannustehokkuutta, liikkumisen tasa-arvoa ja pohjan pitkäjänteiselle aluekehittämiselle
 - Järjestelmätasolla lisää myös kaukojunaliikenteen (mm. Tunnin juna) ja muun joukkoliikenteen houkuttelevuutta
- Erityisesti pienten kuntien houkuttelevuuden, elinvoiman ja kilpailukyvn kannalta elintärkeä kehittämiskohde
- Junaliikenne on viime vuodet ollut lupaavassa nosteessa:
 - Nopea toipuminen koronapandemiasta
 - Asteittainen kilpailun avautuminen ja uudet toimijat
 - Tampereen seudun lähijunaliikenteen vakiintuminen
 - Kyselyissä ja kartoituksissa todettu myös kansalaisten kiinnostus (mm. Pirkanmaan LJS-taustakysely 2021, Valonia 2022)

"Yhteyksien Pirkanmaa": tavoitetila 2045



Varsinais-Suomen junaliikenteen visio 2040+



Kohti taajamajunaliikennettä: tähän mennessä tehtyä

- Useita taustaselvityksiä jo ennen vuotta 2022
- Tavoitetasoksi koko Tku–Tre-väli
- Yksimielisyys ensivaiheen uusista seisakkeista
- Yhteisesti hyväksytyt aikataululuonnokset
- Uusien asemapaikkojen kehittämissuunnitelma
- Alustavat kustannuslaskelmat



Turku-Tampere-akselin merkitys Suomelle

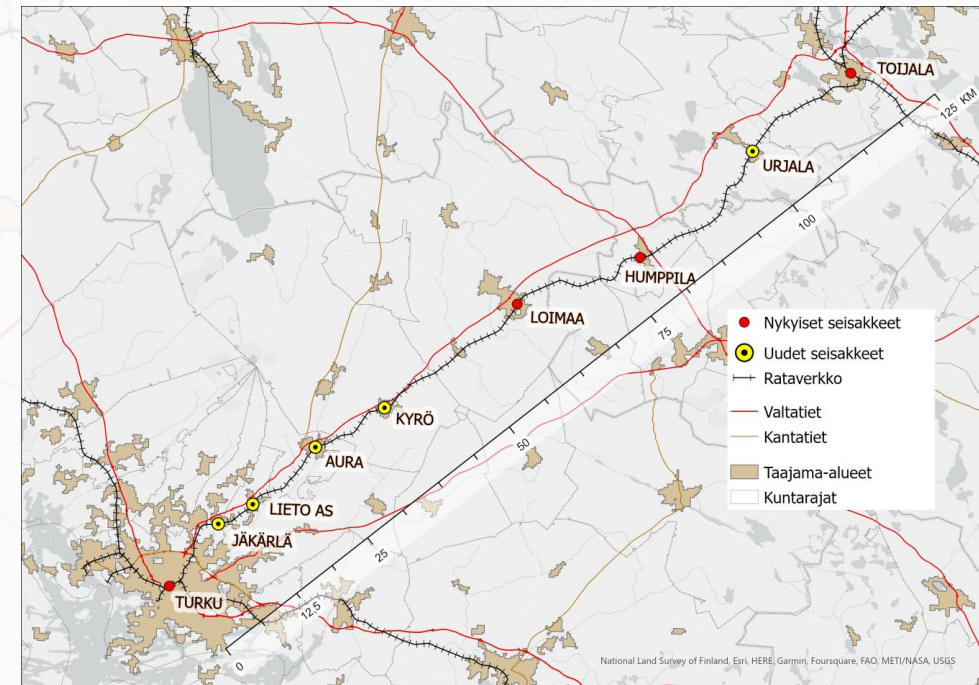
- Taajamajunaliikenteen avulla voitaisiin merkittäväällä tavalla parantaa koko eteläisen Suomen kytkeytyvyyttä.
- Taajamajuna olisi merkittävä askel, jolla kurottaisiin yhteen kasvavia Turun ja Tampereen kaupunkiseutuja.
- Yhdessä muun toimivan joukkoliikenteen kanssa Turusta Toijalan kautta Tampereelle kulkeva taajamajunaliikenne toisi alueelle runsaasti kehityspotentiaalia.
- Kilpailukykyiset henkilöjunaliikenneyhteydet parantavat saavutettavuutta ja tehostavat työmarkkinoita.
- Yhteysväli linkittyy molemmista päistään vahvasti kehittyviin rautatieliikenteen pääyhteyksiin
 - Päärata, Turun tunnin juna, Tampereen seudun lähijunaliikenne sekä Tampereelta kytkeytyvyys myös Pohjanmaan suunnan, Pohjois-Suomen ja Jyväskylän suunnan raideyhteyksiin



Toijalan rata ja vt 9: kasvukolmion kolmas kylki

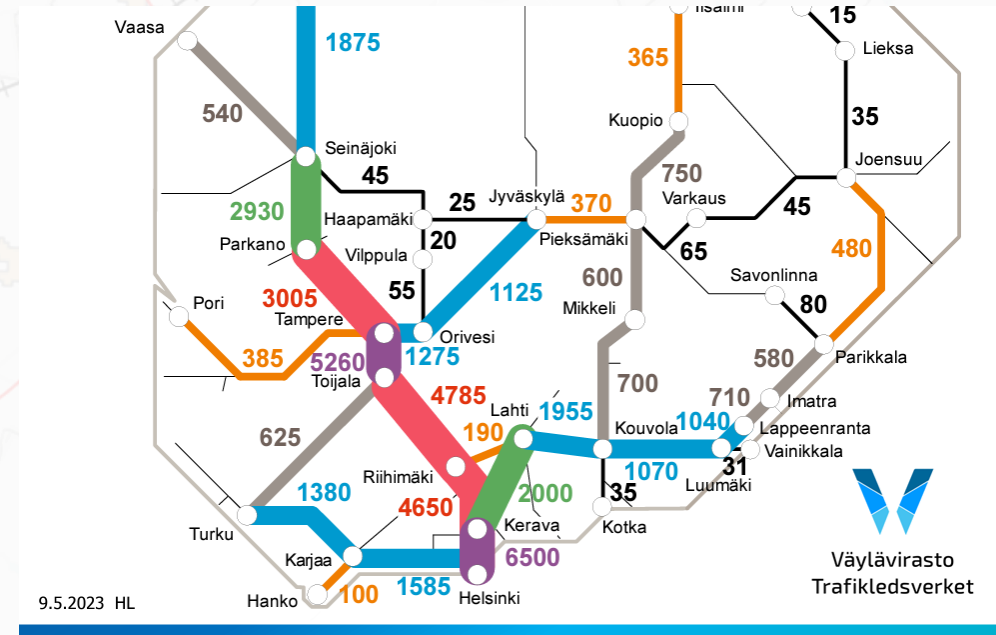
- Ratayhteys sekä valtatie 9 muodostavat liikennekäytävän, joka yhdistää Tampereen ja Turun, Suomen toiseksi ja kolmanneksi suurimmat kaupunkiseudut
- Radanvarren aluerakenne on junaliikenteen näkökulmasta otollinen ”taajamien helminauha”
- Alueen joukkoliikenteen nykytilanne:
 - Arkipäivänä 7 kaukojunaa suuntaansa (pysähdykset Toijala, Humppila, Loimaa)
 - Vaatimaton linja-autojen vuorotarjonta vähillä pysähdyksillä
- Puutteellinen tarjonta heikentää kasvukeskusten vuorovaikutusta ja käytännössä pakottaa radanvarsikuntien pendelöijät autoilemaan
- Kuitenkin viime vuonna yhteysvälillä tehtiin yli 600 000 junamatkaa
 - Suurin lukema sitten vuoden 2012

5:50 → 7:33	🕒 1 h 43 min	◀ Suoia	InterCity 904
9:10 → 10:50	🕒 1 h 40 min	◀ Suoia	InterCity 910
12:10 → 13:55	🕒 1 h 45 min	◀ Suoia	InterCity 916
15:10 → 16:55	🕒 1 h 45 min	◀ Suoia	InterCity 922
16:10 → 17:50	🕒 1 h 40 min	◀ Suoia	InterCity 924
18:10 → 19:55	🕒 1 h 45 min	◀ Suoia	InterCity 928
21:12 → 22:50	🕒 1 h 38 min	◀ Suoia	InterCity 934
6:54 → 8:42	🕒 1 h 48 min	◀ Suoia	InterCity 905
9:05 → 10:47	🕒 1 h 42 min	◀ Suoia	InterCity 909
13:05 → 14:47	🕒 1 h 42 min	◀ Suoia	InterCity 917
16:05 → 17:47	🕒 1 h 42 min	◀ Suoia	InterCity 923
18:05 → 19:47	🕒 1 h 42 min	◀ Suoia	InterCity 927
20:05 → 21:44	🕒 1 h 39 min	◀ Suoia	InterCity 931
21:00 → 22:47	🕒 1 h 47 min	◀ Suoia	InterCity 933

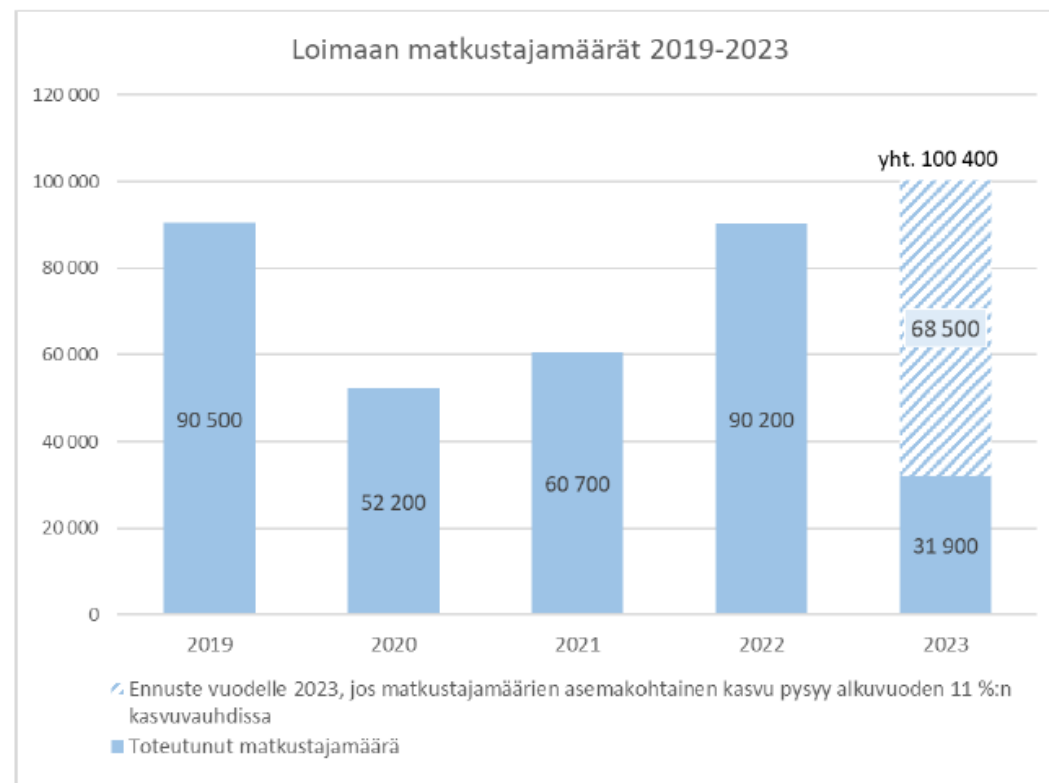
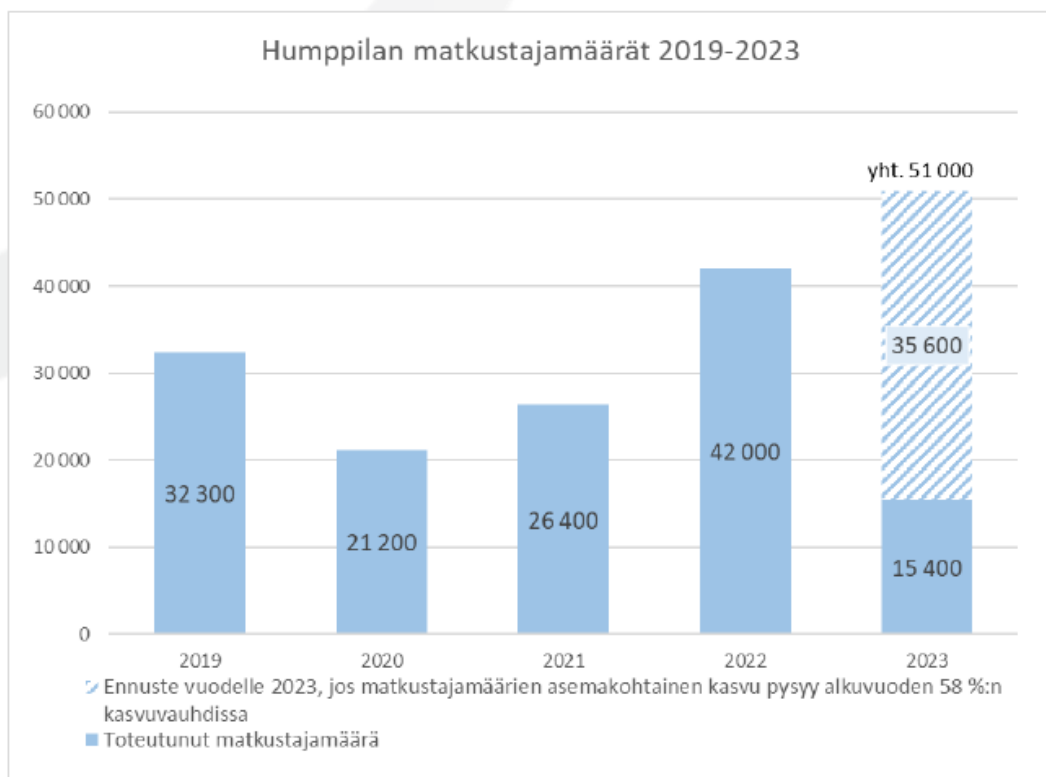


Matkustajamäärät ovat kasvussa

- 2022 asemien matkustajamäärät kirivät 2019 tasolle, ohikin
- Turku–Toijala -välillä yli 600 000 matkaa, vastaava toteutunut viimeksi vuonna 2012
 - Tällöin vuorotarjontakin oli eri luokkaa
 - Nykyisen vuorotarjonnan aikakaudella (2014→) vuoden 2022 matkustajamäärät ovat ylivoimaisesti suurimmat
- Valtaosa radan liikenteestä on läpikulkevaa matkustamista (pääteasemalta pääteasemalle)



Matkustajamääriä Humpppila & Loimaa 2019-2023

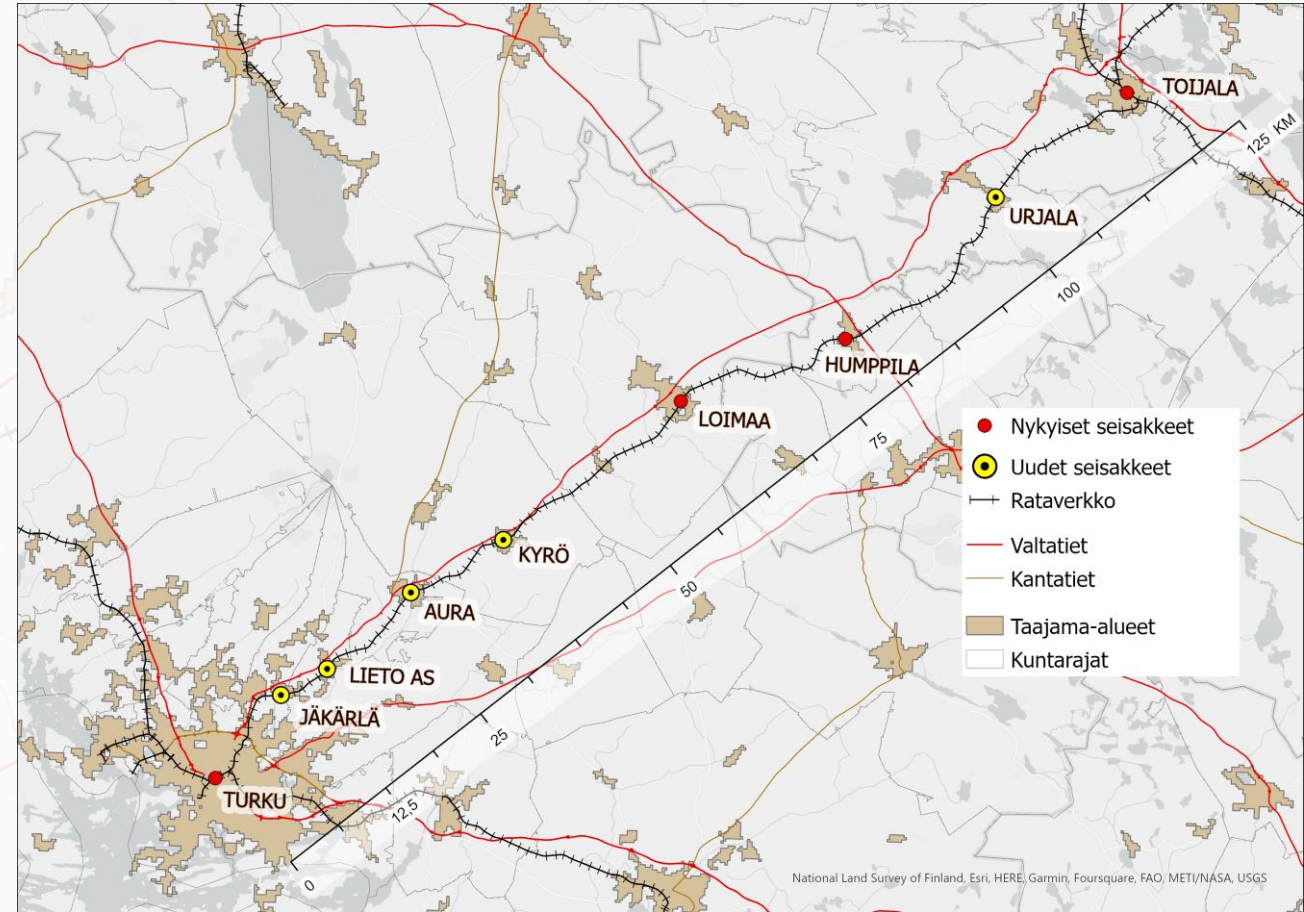


Uudet ensivaiheen seisakkeet

- Jäkärä
- Lieto as
- Aura
- Kyrö
- Urjala

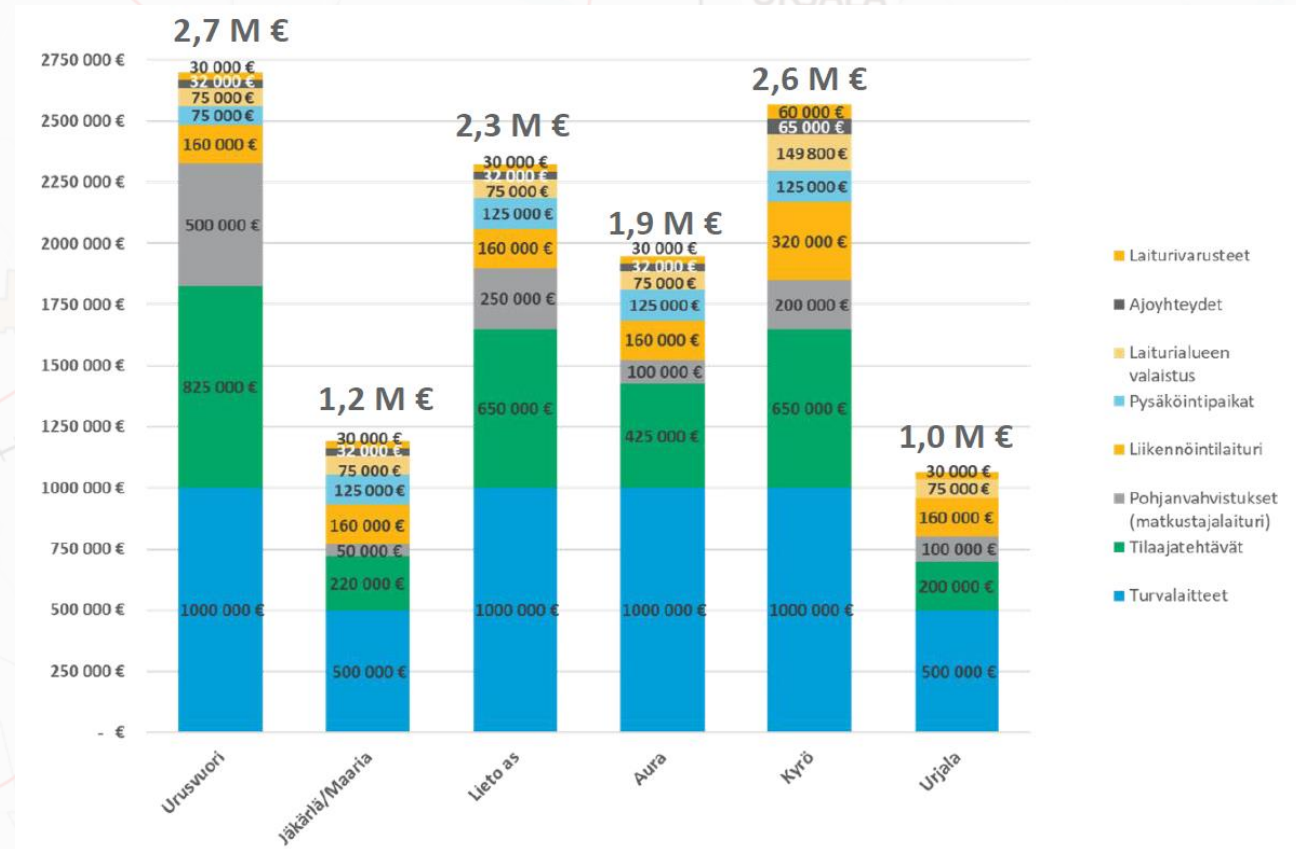
Lisäksi tarkasteltiin seuraavia vaihtoehtoja:

- Kärsämäki
- Urusvuori
- Mellilä
- Kylmäkoski



Asemapaikkaselvityksen tuloksia 2023

- Uudet seisakkeet ovat toteuttamiskelpoisia kohtuullisin toimenpitein
- Kaavalliset valmiudet hyvät
- Potentiaalisimmiksi arvioitu Aura ja Urjala
- Haastavin toteutettava on Kyrö
- Seisakekohtaiset kustannusarviot välillä 1 M–2,7 M€

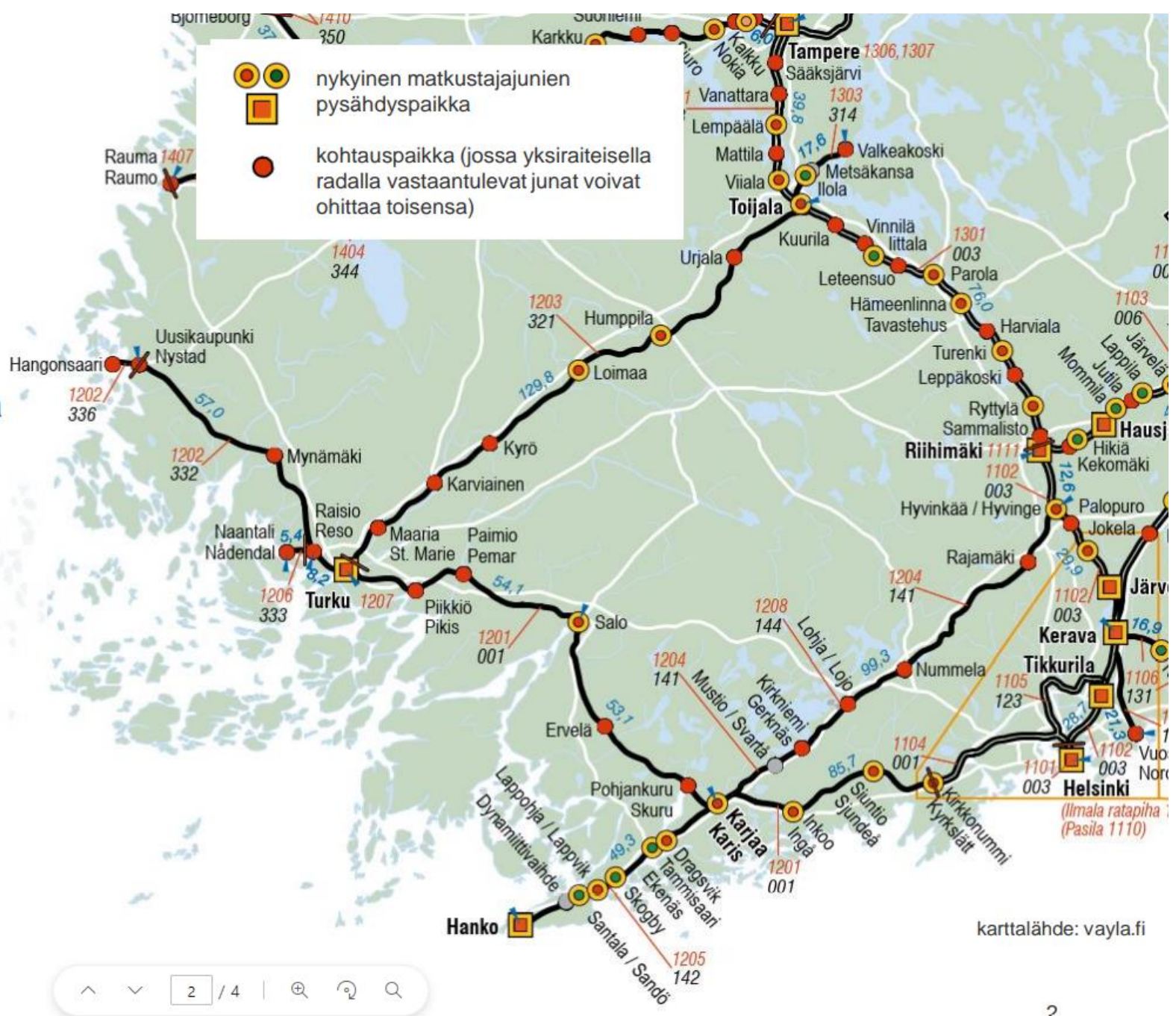


VR:n näkökulma



Nykyinen liikenne ja sen kehittäminen

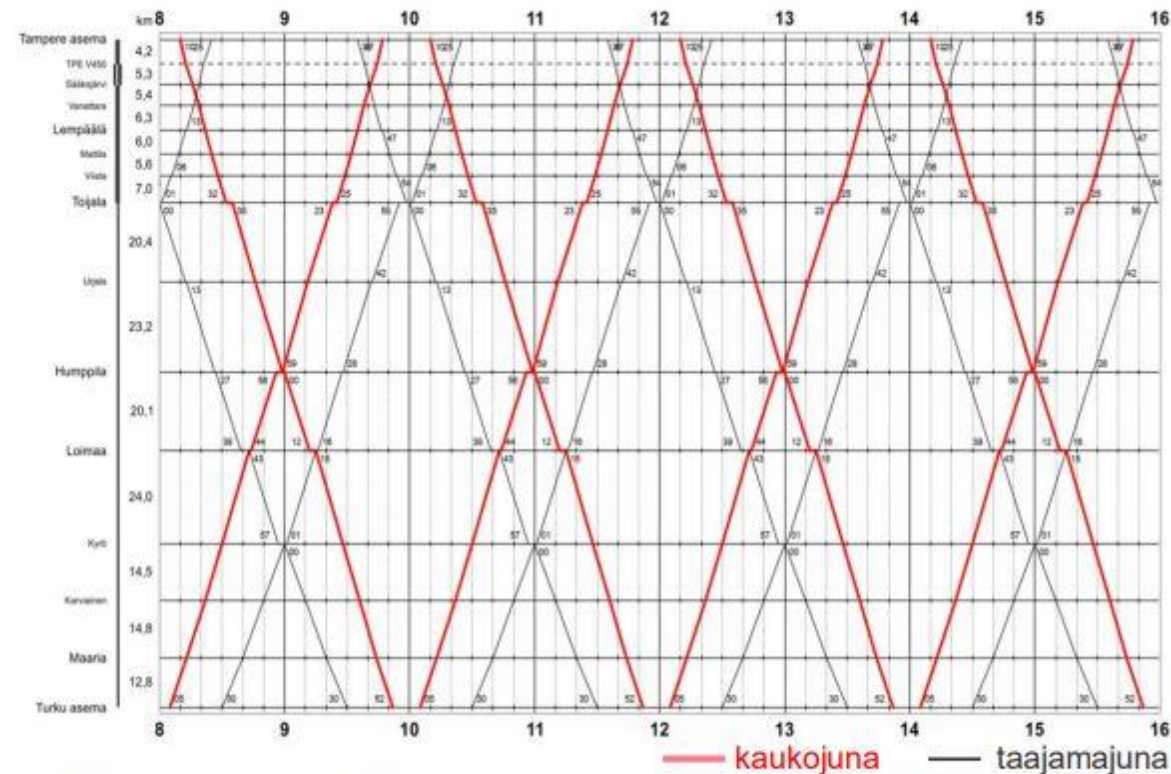
- **Nykyiset päiväjunat** Turusta ja Turun satamasta Tampereelle ovat **markkinaehtoisia** eli vain lipputuloihin perustuvia
 - pysähdyspaikat Loimaa, Humppila, Toijala
- Niitä täydentää yksi **yöjunavuoro** makuu- ja autovaunuineen suuntaansa liikenne- ja viestintäministeriön ostamana **ostoliikenteenä**
 - Rovaniemeltä Turun satamaan saavutaan klo 7.52 (IC 904)
 - Turun satamasta lähdetään klo 20.20 kohti Rovaniemeä (IC 933)
- **VR on suunnitellut Turku–Tampere-taajamajunaliikennettä varten** kaksi erilaista alustavaa aikataulurakennetta Väyläviraston yksiraiteiselle radalle
 - kevyemmässä mallissa nykyisten kaukojunien rinnalla kulkisi 2 tunnin vuorovälillä uusilla pysähdyspaikkakunnilla pysähtyvät taajamajunat
 - uudet pysähdyspaikat vaativat esteettömien **matkustajalaiturien rakentamisen** sekä **liikenteen tilaamisen (ostoliikenne)**



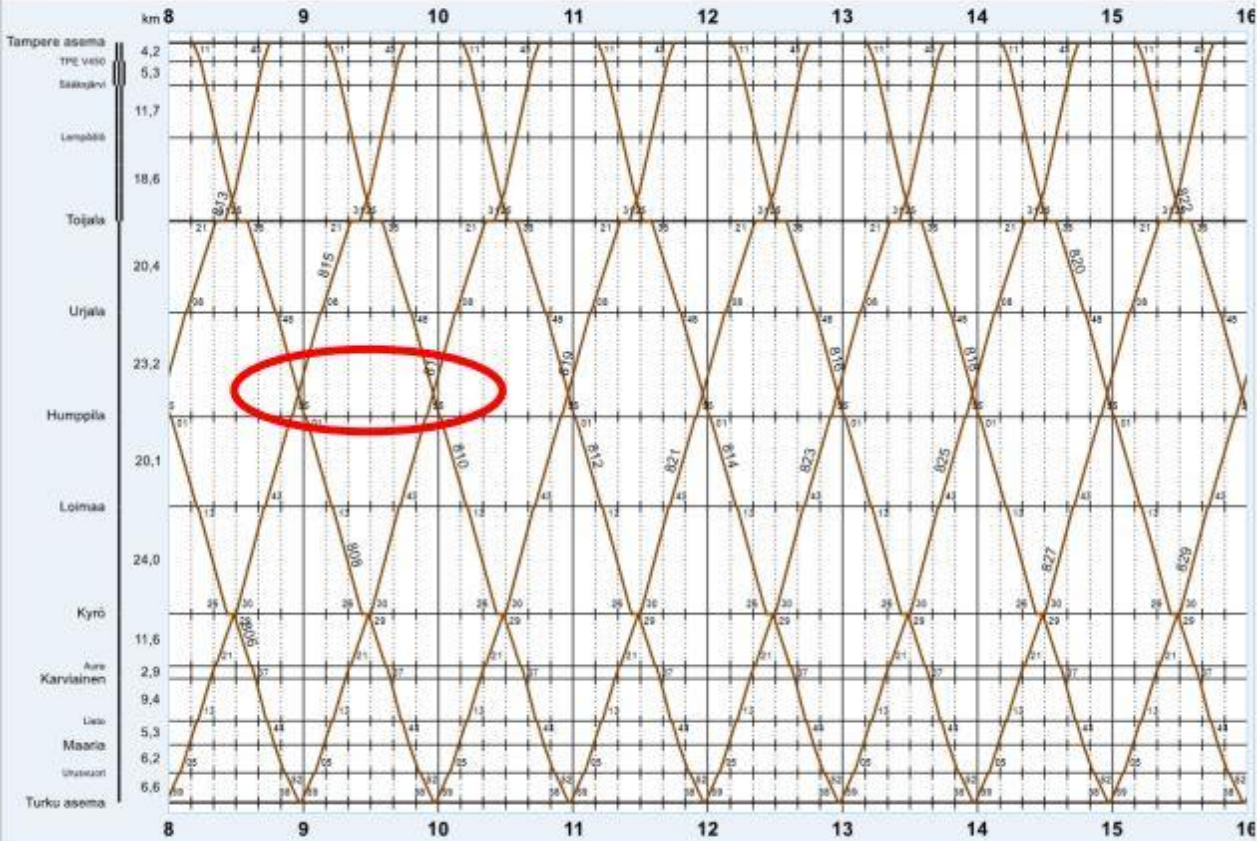
Kauko- ja taajamajuna vuorotunteina -malli

Julkinen

- **Suorat kauko- ja taajamajunat** Turun ja Tampereen välillä
 - molemmilla kahden tunnin vuoroväli¹
- Kaukojunilla nykyiset pysähdykset (Loimaa, Humppila, Toijala)
 - matka-aika n. 1 h 42 min
- **Taajamajunat M-junien (Tampere–Toijala) jatkeina**
 - uudet pysähdyspaikat alustavasti **Maaria, Lieto, Aura, Kyrö ja Urjala**
 - matka-aika n. 1 h 55 min
- **Ei vaadi lisäraiteita tai uusia kohtaamispaikkoja**
 - eli minimissään vain matkustajalaiturit ja niihin liittyvän infran
 - Kyröön kaksi matkustajalaituria, koska taajamajunat kohtaavat siellä
- Malli muodostaisi samalla **1 h vuorovälin Turusta Tampereelle ja takaisin**, mikä parantaisi turkulaisten vaihtoyhteyksiä Tampereelta eri suuntiin (Vaasa, Oulu, Pietarsaari, Jyväskylä etc.)
- Nykyisen liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) hankkiman yöjunaliikenteen lisäksi **kuntien on mahdollista lisärahoittaa ostoliikennettä omien tarpeidensa mukaisesti**
 - Tampereen seudun M-junalisäliikenne neljän kunnan (Nokia, Tampere, Lempäälä, Akaa) rahoittamana alkoi 15.8.2022
<https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutiset/vrn-lahiliikennetarjonta-kasvaa-pirkanmaalla-mahdollisuuksia-junaliikenteen-lisaamiseen-on-muullakin-160820220935/>



Vaihe 2: vaatii raitainfran kehittämistä



- Turun ja Tampereen välillä ajetaan **ainoastaan taajamajunia 1 h vuorovälein**, kalustona SmX
- Matka-aika noin 1 h 47 min
- **Vaihdot Toijalassa Helsingin-suunnan kaukojunista ja kaukojuniin toimivat nykyiseen tapaan**
- Pysähdyskäyttötyminen Tampere - Toijala - **Urkala - Humppila - Loimaa - Kyrö - Aura - Lieto - Maaria/Urussvuori - Turku**
- Rakenne vaatii uusien matkustajalaiturien lisäksi **n. 10 km mittaisen kaksoisraideosuuden Humppilan asemalta Urjalan suuntaan** (alustava arvio n. 35 M€ investointi)
- Tavaraliikenteen kulkumahdollisuudet varmistettava, saattaa vaatia lisää infrainvestointeja
- Taajamajunilla tunnin käännöt Turussa → **mahdollisuus pidentää linjaa vielä länteen päin** (Turun satamaan? Raisioon? Naantaliin?) lisäämättä kalustotarvetta
- Malli voisi toimia **pitkän aikavälin kehitysvisiona**, vaikka liikenne alkaisi kevyemmällä mallilla, jossa nykyisten kaukojunien väliin tulisi kulkuun taajamajunia 2 h vuorovälillä.



Liikennöinnin kustannukset – alustava selvitys 2023

- Selvityksen mukaan Turku–Toijala–Tampere-yhteysvälillä Väyläviraston käyttämällä liikennöintikustannuksilla tuotantokustannukset olisivat vuodessa noin 7,7 M€ ja HSL:n käyttämällä liikennöintikustannuksilla noin 7,3 M€ vuodessa.
- HSL:n ja Väyläviraston kustannustiedot antavat osviittaa suuruusluokasta liikennöinnin tuotantokustannuksista, mutta lopulliset tuotantokustannukset määräytyvät hankintamallin ja kilpailutilanteen mukaan.
- Käänteinen lipputuloarvio: määritettiin mikä olisi Turku–Tampere-välin junamatkan hinta 50 % subventioasteella kolmella eri matkustajamääräskenaariolla. --> Jotta subventoitu junalipun hinta olisi kilpailukykyinen, uusilta asemapaikoilta vaadittaisiin noin 60 000–155 000 junamatkaa vuodessa.
- Taajamajunien jatkaminen Naantaliin, Raisioon tai Nokialle kasvattaisi mahdollista liikennöintikorvausta ja luultavasti merkittävästi myös matkamääriä eli lipputuloja, kuitenkin kasvattamatta merkittävästi liikennöinnin tuotantokuluja.



Ydinviestimme valtiolle

- Turku–Tampere-välin kestävien liikkumismuotojen kehittämisellä on valtakunnallisesti valtava merkitys. Yhteysvälillä on poikkeuksellisen hyvät olemassa olevat valmiudet taajamajunaliikenteelle ja se on käynnistettävissä suhteellisen pienin investoinnein.
- Mikä on valtion rooli ja tahtotila valtakunnallisen joukkoliikenteen kehittämisessä Turku–Tampere-välillä?
 - A. Hankearvioinnin teko**
 - Valtion toivotaan osallistuvan kuntien kanssa hankiarvioinnin toteuttamiseen 2024
 - B. Ratasuunnitelman laatiminen**
 - Ratasuunnitelman käynnistämisen edellytykseksi Väylä-virastosta on kerrottu hankearviointia. Ratasuunnitelmia on laadittu myös ilman hankearviointia. Onko valtiolla tahtotilaa käynnistää ratasuunnitelma? Ja jos sen edellytyksenä on hankearviointi, millaisia tuloksia edellytetään jotta ratasuunnitelma käynnistetään?
 - C. Uusien seisakkeiden toteutus**
 - Valtion toivotaan olevan kuntien kanssa mukana toteuttamassa uusia seisakkeita
 - D. Taajamajunaliikennöinnin toteutus**
 - Taajamajunaliikennettä on tarkoitus kehittää hyödyntäen Turku–Tampere-välin kaukojunaliikennettä. Vaadittavien lisävuorojen hankkimisessa valtiolla on tärkeä rooli kuntien rinnalla. Alueen kuntien ja maakuntien tavoitteena on saada uudet taajamajunavuorot osaksi Etelä-Suomen ostoliikennesopimusta.
 - E. Pitkällä aikajänteellä ohitusraiteen toteutus Urjala–Humppila-välille**
 - 10 kilometrin ohitusraiteella pystytään tekemään merkittävä taajamajunaliikennettä Turku–Tampere-välillä parantava muutos. Raiteen toteutus on merkittävä valtakunnallisen joukkoliikenteen kehityksen kannalta



Kiitos!

LISÄTIEDOT

Heikki Saarento, suunnittelujohtaja, Varsinais-Suomen liitto
040 720 3056, heikki.saarento@varsinais-suomi.fi

Ruut-Maaria Rissanen, suunnittelujohtaja, Pirkanmaan liitto
044 422 2264, ruut-maaria.rissanen@pirkanmaa.fi

Terhi Källi, kunnanjohtaja, Aura
040 630 5340, terhi.kalli@aura.fi

Antti Ahonen, kunnanjohtaja, Humppila
044 706 4447, antti.ahonen@humppila.fi

Annu Kuusisto, kunnanjohtaja, Urjala
040 335 4200, annu.kuusisto@urjala.fi

