



*Turun tunnin junan suunnittelua edistävä hankeyhtiö Turun Tunnin Juna Oy on perustettu 12/2020. Hankeyhtiön osakaina ovat Suomen valtio, Turku, Espoo, Helsinki, Salo, Lohja, Vihti ja Kirkkonummi. Turun tunnin junan jäljellä olevien, hankeyhtiön toimesta tapahtuvien, suunnittelun kustannusten on arvioitu olevan noin 75 M€; Espoo-Salo-oikorata 60 M€ ja Salo-Turku-kaksoisraide 15 M€. Hankeyhtiön yhteistyö Väyläviraston kanssa on täsmennyksessä.*

## YHTEYSVÄLIN MERKITYS

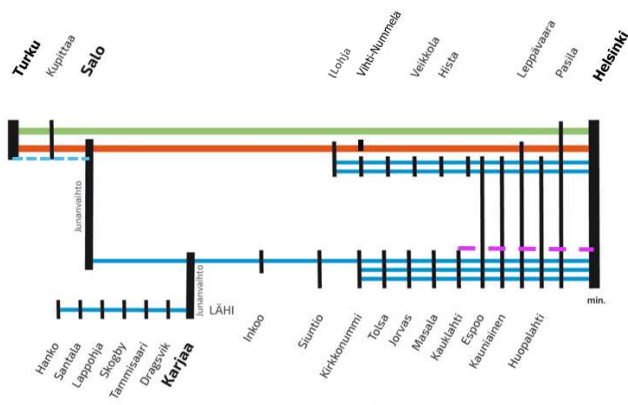
Helsinki-Turku-yhteysväli on yksi Suomen vilkkaimpia rautatieosuuksia. Turusta kulkee jo nyt päivittäin Helsinkiin noin 3000 työmatkalaista. Uuden yhteyden myötä Turun ja Helsingin välille arvioidaan tulevan vuodessa 1,5 miljoonaa uutta matkaa. Lisäksi lähiliikennematkat Lohjan ja Helsingin välillä voivat kasvaa 1,5 -7 miljoonaan matkaan vuodessa.

Hankkeen myötä Suomen rataverkko yhdistyy kiinteämmäksi osaksi EU:n TEN-T-ydinverkostoa, joka lisää Suomen houkuttelevuutta kansainvälisille sijoittajille, matkailijoille ja elinkeinoelämälle. Toimivat ja nopeammat yhteydet tarjoavat mahdollisuuden koko vaikutusalueen kilpailukykyyn kasvuun ja alueellisen maankäytön kehittämiseen. Matka-ajan lyhentyessä myös työssäkäynti- sekä työmarkkina-alueet kasvavat. Helsinki, Turku ja Tampere muodostavat yhdessä laajentuvan kasvukolmion, jolla on suuri merkitys niin alueellisesti ja kansallisesti kuin kansainvälisesti.

## NYKYTILA

Helsingin ja Turun välisellä nykyisellä rantaradalla liikennöi keskimäärin 1 kaukoliikennejuna ja Kirkkonummen ja Helsingin välillä useita lähiliikennejuna tunnissa. Rantarata ei ole nykypäivänä enää valtakunnallisesti merkittävä tavaraliikenteen yhteys.

Nykyisen rantaradan kautta kulkevan yhteyden suurin haaste on ratayhteyden pituus (200 km) ja hitaus, joka johtuu osittain radan puutteellisesta teknisestä tasosta sekä junien ohituspaikkojen puutteesta. Nopeimmillaan Express kaukojunan ajoaika välillä Turku-Helsinki on 1:45 tuntia ja useammilla asemilla pysähtyvän kaukojunan ajoaika on 1:58 tuntia. Rantaradan kaukojunamääriä ei ole mahdollista lisätä, koska se veisi lähiliikenteeltä raidekapasiteettia.



## KEHITTÄMISTARPEET

Espoo-Salo oikorata lyhentää matkaa noin 26 km ja uusi rata-geometria mahdollistaa nopeat junat. Salo-Turku kaksoisraide mahdollistaa enemmän junia ja junien sujuvan kohtaamisen Salo-Turku välillä sekä lähijunaliikenteen kehittämisen. Espoon kaupunkiradan ja Turun ratapihojen toteutus on alkanut vuonna 2021.

Esitetyillä Helsinki-Turku rautatien parantamistoimenpiteillä ja nykyisellä junakalustolla saadaan Helsinki-Turku rataosan matka-aikaa lyhennettyä noin puoli tuntia, jolloin rataosan nopein matka-aika on 1 :13 tuntia ja useammilla asemilla pysähtyvä kaukojunan matka-aika on 1:26 tuntia. Toimenpiteet mahdollistavat tunnissa suuntaansa kaksi kaukoliikennejuna Helsinki-Turku välillä ja kaksi lähiliikennejuna Helsinki-Lohja välillä. Lohjan Lempolasta kaukojunan ajoaika Helsinkiin on 35 minuuttia ja useammilla asemilla pysähtyvä lähijunan 41 minuuttia.

Espoo-Lohja välillä suunnitellaan asemat Histaan, Veikkolaan, Vihti-Nummelaan ja Lohjan Lempolaan. Myntinmäki ja Huhmari ovat tulevaisuuden asemavarauksia. Rantaradalle jää nykyisen kaltainen lähijunaliikenne.

## TOIMENPITEET JA KUSTANNUKSET

Helsinki-Turku nopea ratayhteys kokonaisuuden toimenpide-tarpeet ja alustavat kustannusarviot:

- Espoon kaupunkirata (toteutuksessa) 275 Meur
- Espoo - Salo oikorata 2,7 Mrd eur
- Salo - Turku kaksoisraide 750 Meur
- Turun ratapihat, 1. vaihe (toteutuksessa) 50-80 Meur (MAKU 130, 2010=100)

## VAIKUTUKSET

- +Helsingin ja Turun välinen matka-aika lyhenee noin 30 min.
- +Mahdollistaa Lohjan ja Turun lähijunaliikenteen.
- +Työssäkäynti- ja työmarkkina-alueet laajenevat ja vaikutusalueen vetovoima kasvaa.
- +Suurempi talousalue kasvattaa yritysten kansallista ja kansainvälistä kilpailukykyä.
- +Hanke edistää radan varren kaupunkien ja kuntien maankäyttöä ja tuo ihmisiä lähemmäksi rataa.
- +Hanke tukee tehokkaan paikallisjoukkoliikenteen kehittämistä sekä joukkoliikenteen suosion kasvua.
- +Palvelutaso kohenee huomattavasti.
- +Yksityisautoilun tarve pienenee ja teiden ruuhkaisuus vähenee
- +Rantaradan lähiliikenteelle jää enemmän raidekapasiteettia. Liikennehäiriöt vähenevät.
- Kehittämisen kustannukset ovat korkeat
- Rakennustyöt kestävät useita vuosia ja aiheuttavat häiriötä liikenteelle.
- Helsinki-Espoo rataosuus on ruuhkainen.