

Turku–Uusikaupunki ja Raisio–Naantali perusparannukset

Päivitetty: 23.10.2025

Linkki hankkeen sivuille

<https://vayla.fi/turku-uusikaupunki-raisio-naantali>



Turku–Uusikaupunki perusparannus ja tasoristeykset sekä Raisio–Naantali perusparannus, tasoristeykset ja sähköistys.

Nykytila

Rataosa Turku–Uusikaupunki sijaitsee Turun, Raision, Maskun, Nousiaisen, Mynämäen, Vehmaan ja Uudenkaupungin kuntien alueella. Rataosalla on 117 tasoristeystä, joista 26 kpl on varoituslaitteilla varustettuja tasoristeysksiä ja 91 kpl ilman varoituslaitteita olevia tasoristeysksiä Rataosa on yksiraiteinen, sähköistetty tavaraliikennrata, jonka pituus on 65,122 rd-km. Rataosalla on useita pehmeikköalueita. Rataosa Raisio–Naantali sijaitsee Raision ja Naantalin kuntien alueella. Rataosalla on 6 tasoristeystä ja 7 pehmeikköaluetta. Rataosa on yksiraiteinen, sähköistämätön tavaraliikennrata, jonka pituus on 6,105 rd-km.

Tasoristeykset muodostavat tällä hetkellä selkeimmän riskin rautateillä. Turvallisuusriski ei ole yksinomaan tienkäyttäjien, vaan kyse on myös rataliikenteen ja sitä kautta junamatkustajien turvallisuudesta. Tasoristeysten poistaminen on tärkeä yksittäinen toimenpide, jolla voidaan parantaa liikenneturvallisuutta ja edistää raideliikenteen sujuvuutta etenkin henkilöjunaliikenteessä. Radan heikko stabiliteetti on turvallisuusriski junan suistumiselle.

Aikataulu

Ratasuunnitelma toteutetaan vuosina 2022–2026. Suunnitelmakokonaisuudet laaditaan Turku–Uusikaupunki-osuudella kuntakohtaisesti ja Raisio–Naantali-osuus yhtenä kokonaisuutena.

Ratasuunnitelmien aloituskuulutukset on julkaistu keväällä 2022. Maastomittaukset ja pohjatutkimukset on tehty vuosien 2022–2024 aikana.

Hankkeen toteutuksesta ei ole tehty toteutuspäätöstä.

Kuvattu paikka Suomen kartalla



Hankkeen tavoitteet

Hankekokonaisuuden tavoitteena on turvata Uudenkaupungin tavaraliikenteen jatkuminen ja mahdollistaa Helsinki–Turku–kaukojunaliikenteen jatkaminen Raisioon ja Naantaliin. Esitetyllä rahoituksella korjataan rataosan elinkaarensa päässä oleva päällysrakenne sekä yksittäisiä taitorakenteita (esim. rummut, sillat ja kuivatukset). Raisio–Naantali-välille rakennetaan sähköistys. Tasoristeysksiä poistetaan ja parannetaan. Jäljelle jääville tasoristeyskille harkitaan valovaroituslaitteita. Pehmeikköalueilla radan stabiliteettia parannetaan teknistaloudellisen tarkastelun perusteella valikoituvilla rakenteilla.

Kohteiden toteuttamisaikatauluun ja -järjestykseen vaikuttaa suuresti ratasuunnitteluun liittyvät prosessit (mm. kuulemiset ja mahdolliset valitukset).

Vaikutukset

- Tasoristeysten poistojen ja parannusten avulla parannetaan tienkäyttäjien turvallisuutta.
- Radan korjaustoimenpiteillä varmistetaan Uudenkaupungin ja Naantalin tavaraliikenteen turvallinen jatkuminen.
- Radan perusparannukset vähentävät liikenneverkon korjausvelkaa ja radan kunnossapitokustannuksia.
- Raisio–Naantali-rataosan sähköistys mahdollistaa henkilöjunaliikenteen käynnistämisen Naantaliin.

Turku–Uusikaupunki ja Raisio–Naantali perusparannukset

Hankearviointitietoa

Hankkeesta on laadittu hankearviointi ja Ratasuunnitelman laatimisen yhteydessä arvioidaan hankkeen vaikutukset.

Hankearvioinnin mukaan Turku–Uusikaupunki-perusparannuksen tärkein hyöty on Uudenkaupungin lannoiteteollisuuden rautatiekuljetusten jatkumisen varmistaminen ja mahdollistaa osaltaan vihreän ammoniakkin kuljetusten (Green North Energy) käynnistämisen Naantalista. Muita hyötyjä ovat tasoristeysonnettomuuksien väheneminen ja radan kunnossapitokustannusten pienentyminen. Turku–Raisio–Naantali-rataosuuden perusparannus ja kehittäminen mahdollistaa henkilöjunaliikenteen käynnistämisen Raisioon ja Naantaliin sekä Raisio–Naantali-rataosan käytön tavaraliikenteessä. Valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukaan Raisio–Naantali-rataosalle ei kuitenkaan ole ennustettu lainkaan tavaraliikennettä, joten tavaraliikenteessä hyötyjä ei todennäköisesti saavuteta. Kaukojunaliikenteen käynnistäminen Raision Nuorikkalaan on yhteiskuntatalouden kannalta kannattavaa (HK-suhde on 1,21), jos Turku–Raisio-rataosa perusparannetaan Uudenkaupungin kuljetuksia varten. Sen sijaan henkilöjunaliikenteen käynnistäminen Naantaliin ei ole huomattavasti suuremman investointitarpeen vuoksi kannattavaa (HK-suhde on 0,39).

Riskit

Hankkeen merkittävimmiksi riskeiksi on tunnistettu:

- Rahoituksen saaminen
- Kuulemiset ja valitukset
- Suunnittelijoiden resurssit

Kustannukset

Turku–Uusikaupunki ja Raisio–Naantali ratojen perusparantamisen alustava kustannusarvio on 202 M€, josta Raisio–Naantali radan osuus on 20 M€ (MAKU=145, 2020=100). Raisio–Naantali radan sähköistyksen osuus 20 M€ kustannusarviosta on 4 M€. Kustannusarvio 202 M€ sisältää riskivarausta yhteensä 30 M€. Rahoituspäätöstä ei ole tehty. Ratasuunnitelmavaiheen kustannukset ovat arviolta 9,0 M€.

Lisätietoa

Väylävirasto, Aluepäällikkö Erkki Mäkelä, p.029 534 3822
Väylävirasto, Osastonjohtaja Jussi Lindberg, p. 029 534 3820