

# Pääraata 2060

Päämääränä  
kaksiraiteinen  
kansainvälinen  
Päärata

15.4.2026

# Sisälllys

Päämääränä kaksiraiteinen  
kansainvälinen Päärata

- 3 ● Miksi Päärata?
- 4 ● Päärata liikuttaa koko Suomea
- 5 ● Panokset Päärataan!
- 6 ● Päärata on kansainvälinen liikennekäytävä
- Pääradan kehittämispolku **2026–2060:**
- 7 ● Tilannekuva ja lähtökohdat
- 8 ● Tavoitteena kaksiraiteinen Päärata 2060
- 9 ● Kokonaisuus rakentuu pala kerrallaan
- 10 ● Päärataa pitkin Eurooppaan
- 12 ● Rataverkon vetovoima lähtee perusasioista
- 13 ● Pääratastrategia on yhteistyön tulos
- 14 ● Karttoja ja materiaaleja

# Miksi Päärata?

## Noin neljä miljoonaa suomalaista asuu Pääradan vaikutusalueella

Suomen Päärata on 800 kilometriä pitkä ratayhteys Helsingistä Hämeenlinnan, Tampereen, Seinäjoen, Kokkolan ja Oulun kautta Tornioon. Tärkeimpine liityntäratoineen (Pori, Vaasa, Jyväskylä, Rovaniemi) se muodostaa kokonaisuuden, joka liikuttaa koko Suomea.

## Pääradan junamatkustus on hurjassa nosteessa

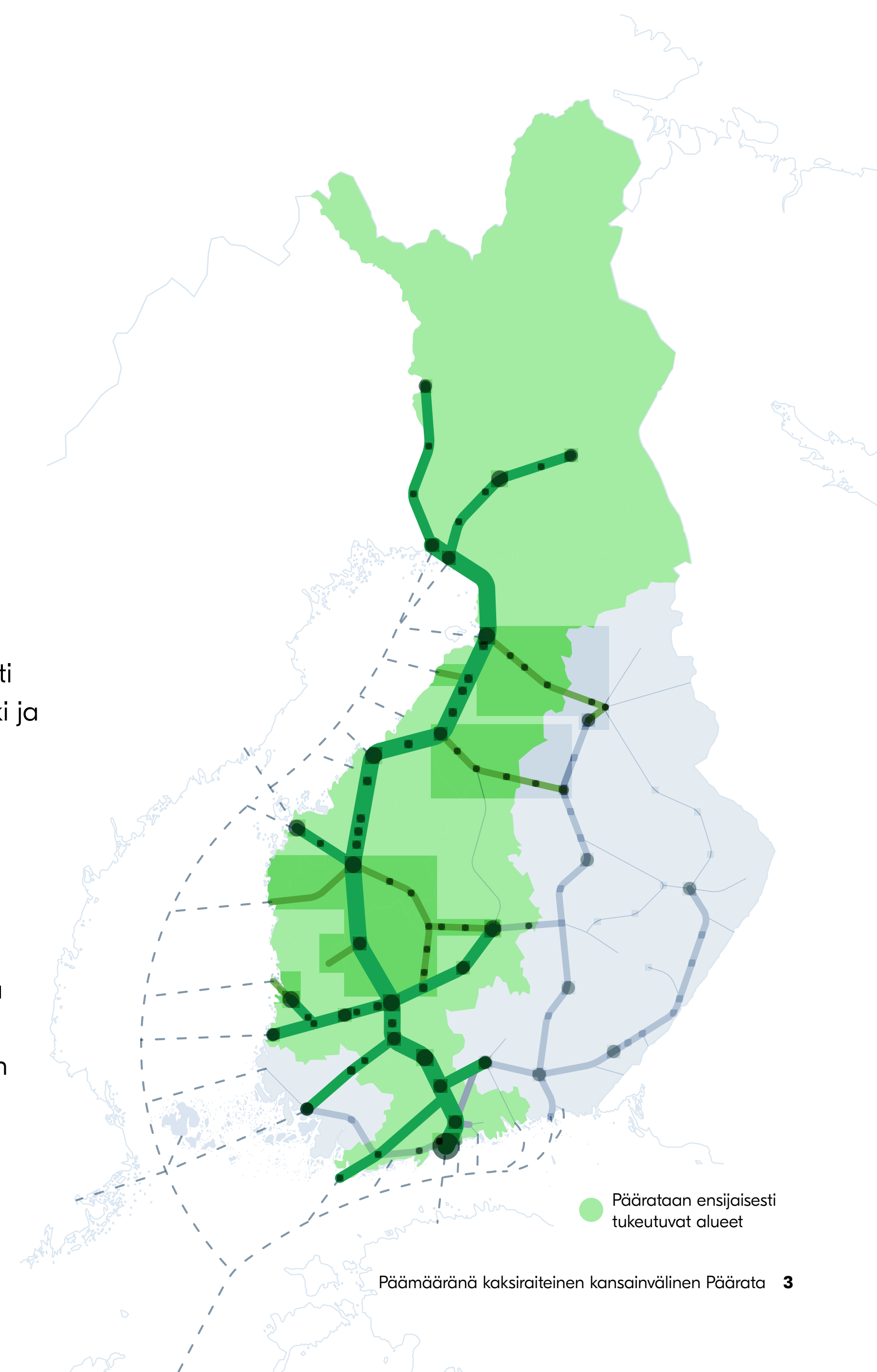
Koronapandemiaa edeltävään aikaan verrattuna radan eteläosissa junamatkoja toteutuu vuodessa yli miljoona enemmän, ja pohjoisempaan suhteellinen kasvu on ollut jopa 30–45 %. Raideliikenne on nouseva trendi, ja yhä useampi työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matka taitetaan ilmastoystävällisesti junalla.

## Alue- ja geopolittisesti sekä kokonaistaloudellisesti varma valinta

Se yhdistää valtaosan Suomen kasvukeskuksista sekä erilaisissa tulevaisuuskuvin elinvoimaisimmiksi arvioiduista alueista. Maata pitkin kulkevana ja vakiintuneena TEN-T-liikennekäytävänä Pääradan kehittäminen on geopolittisesti ja kokonaistaloudellisesti järkevää. Kasvu, elinvoima, EU-tuki ja käyttäjät ovat jo olemassa.

## Suomen raidelogistiikka on aikaansa jäljessä

Noin 10 % Suomen kuljetuksista ja 20 % satamakuljetuksista kulkee rautateitse. Liityntäyhteyksiensä kautta Päärata yhdistää valtaosan Suomen satamista ja useita teollisuuden toimijoita. Oikeissa olosuhteissa rautatiekuljetus on ympäristöystävällisin ja kustannustehokkain vaihtoehto, mutta nykyinen rataverkko ei tätä mahdollista. Myös elinkeinoelämä tarvitsee Päärataa.



## Päärataan tukeutuvilla alueilla on

**70** %

suomalaisista

**85** %

TKI-toiminnasta

**75** %

Suomen viennistä

**80** %

uusista asunnoista

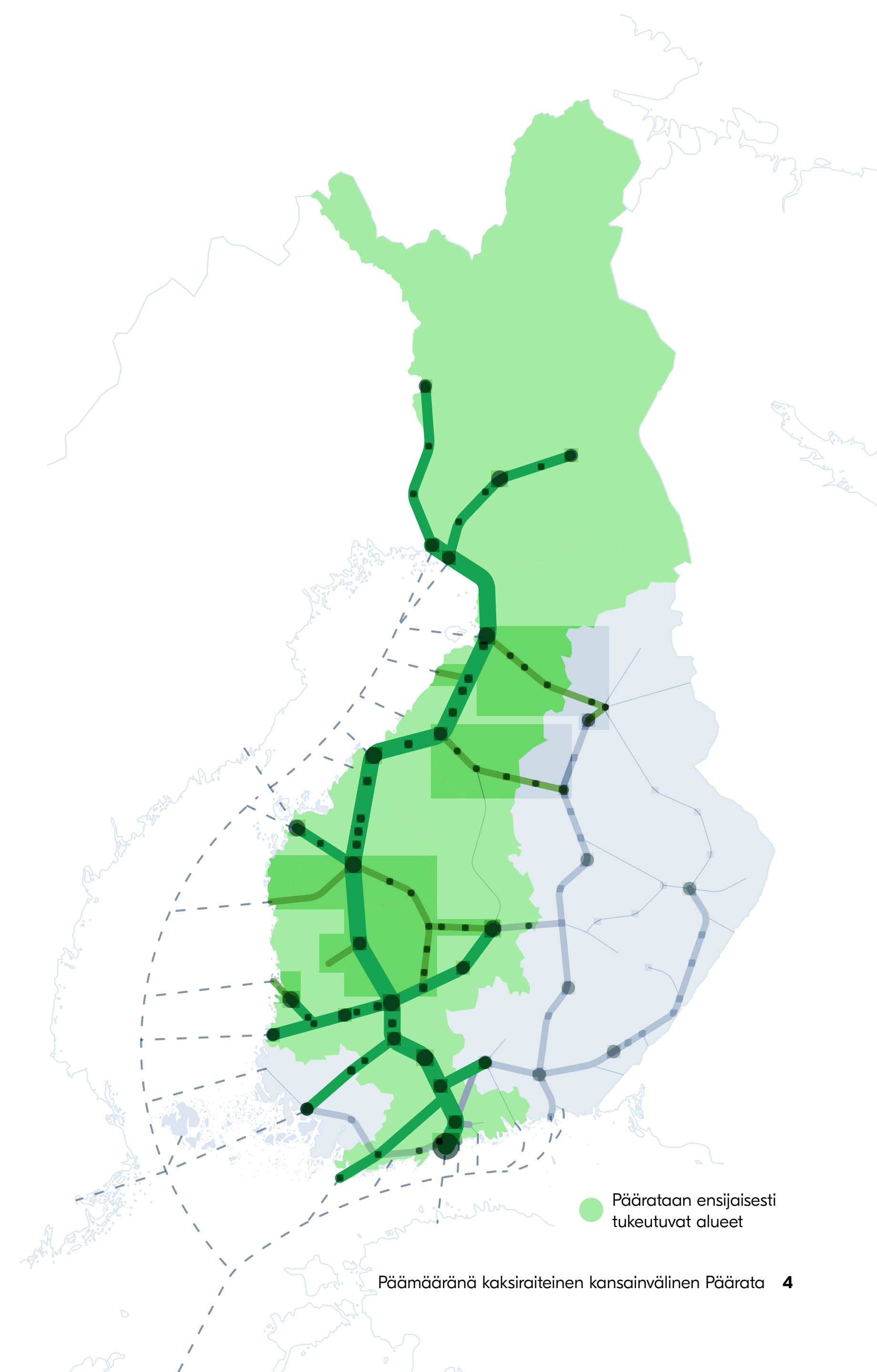
**90** %

Suomen väestönkasvusta

**80** %

satamien tavaratonneista

# Päärata liikuttaa koko Suomea



# Panokset Päärataan!

## 01

### **Pitkäjänteisyyttä ja johdonmukaisuutta liikennepolitiikkaan**

**Pitkäjänteisyyttä ja johdonmukaisuutta liikennepolitiikkaan – Päärata on Suomen liikennejärjestelmän selkäranka ja valtakunnallinen jatkuva kärkihanke.** Päärata liikuttaa joko suoraan tai välillisesti koko Suomea. Tämä havaitaan heijastevaikutuksina viimeistään silloin, kun Pääradan liikenteessä tulee ongelmia. Päärata on myös Suomen raideliikenteen kiinteä yhteys Eurooppaan. Pääradan kapasiteettia, toimintavarmuutta ja palvelutasoa parantavat toimenpiteet ovat koko maan etu. Kansallisesti tämän tulee näkyä vaalikaudet ja Liikenne 12 -aikajänneet ylittävänä jatkuvana periaatteena.

## 02

### **Päärata on kokonaisuus**

**Päärata on kokonaisuus – hankkeet eivät kilpaile keskenään, vaan tukevat toisiaan.** Pääradan kehittämisen vaikutukset ovat valtakunnallisia: pitkien etäisyyksien, kalustokierron ja häiriöiden kertautuvien vaikutusten myötä kaikki kehittäminen tukee kokonaisuutta. Etelä-Suomen pullonkaulojen poistaminen tuo merkittäviä kumulatiivisia hyötyjä myös Pohjois-Suomeen, ja toimivat Pohjoisen yhteydet voivat kriisitilanteessa olla maamme elämänlanka. Kyse ei ole painopisteen valinnasta, vaan kokonaisuudesta.

## 03

### **Vetovoima lähtee perusasioista**

**Rataverkon vetovoima lähtee perusasioista – kokonaisuuden on toimittava matka- ja kuljetusketjujen alusta loppuun.** Yhteiskunnallisessa ja liikennepoliittisessa keskustelussa huomion vievät usein erilaiset miljardihankkeet: oikoradat, tunnelit ja sillat. Isojen visioiden lähtökohta kuitenkin on, että perusasiat toimivat. Rataverkon tulee olla kunnossa, matkustuskokemuksen mukava ja liikennöinnin luotettavaa.

# Päärata on kansainvälinen liikennekäytävä

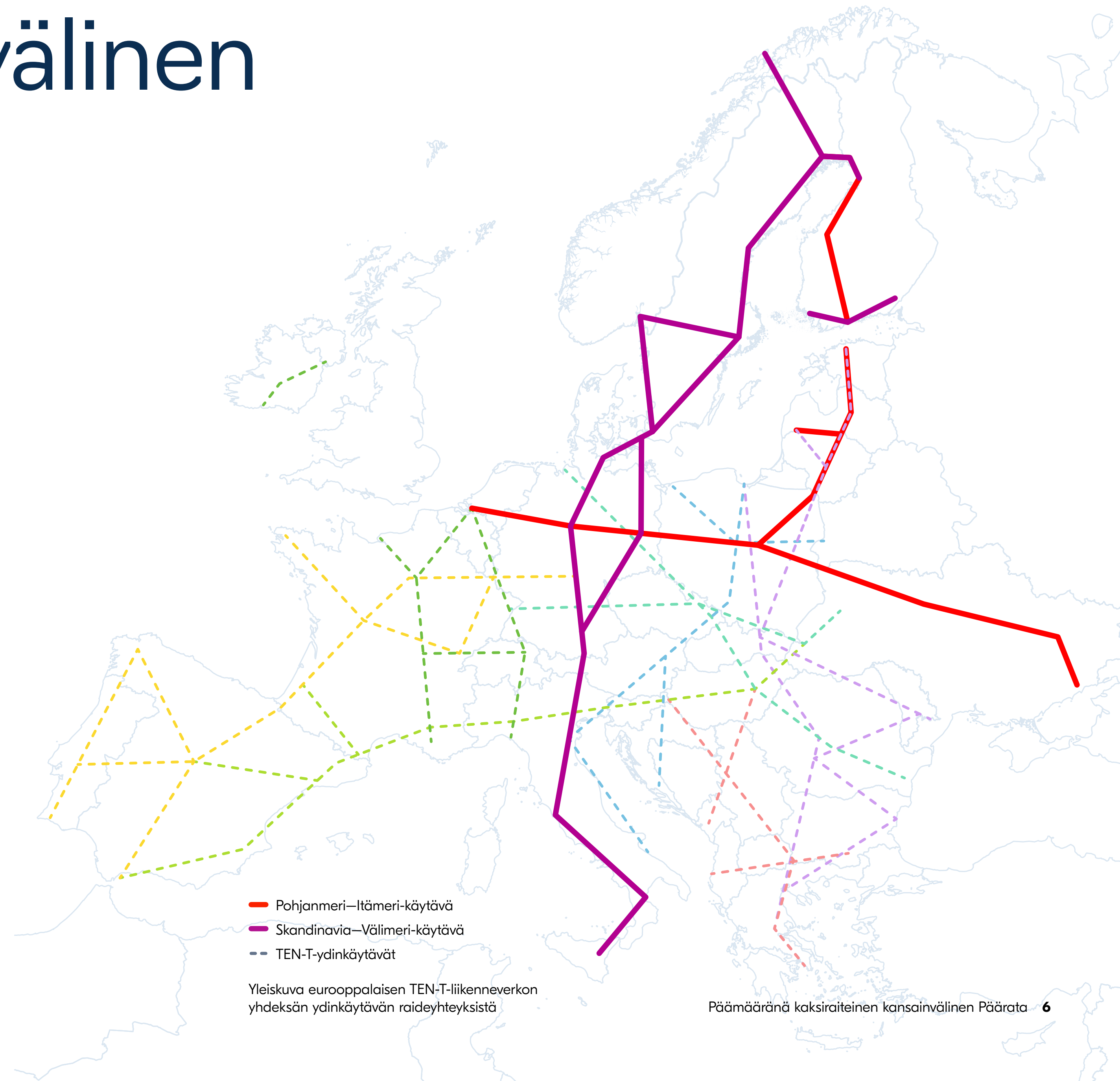
● Osa eurooppalaisia Pohjanmeri—Itämeri- ja Skandinavia—Välimeri-käytäviä (TEN-T). Tarkoittaa mahdollisuuksia merkittävään EU-rahoitukseen.

● Yhdistyy pohjoisessa Skandinaviaan (Tornio—Haaparanta) ja etelässä meriteitse Baltiaan. Pääradan ja Rail Baltican yhdistyminen on selvitettävänä.

● Olennainen osa vientsatamayhteyksiä ja EU:n sisämarkkinoihin kytkeytyvää logistiikkajärjestelmää.

● Suomen vahvin etelä-pohjois-suuntainen väylä, jonka tehtävä on turvata Suomen huoltovarmuutta kaikissa olosuhteissa.

● Pääradan kehittäminen tukee sekä kansallisia että kansainvälisiä ilmastotavoitteita.



# Tilannekuva ja lähtökohdat

## Suomen tärkein ratayhteys

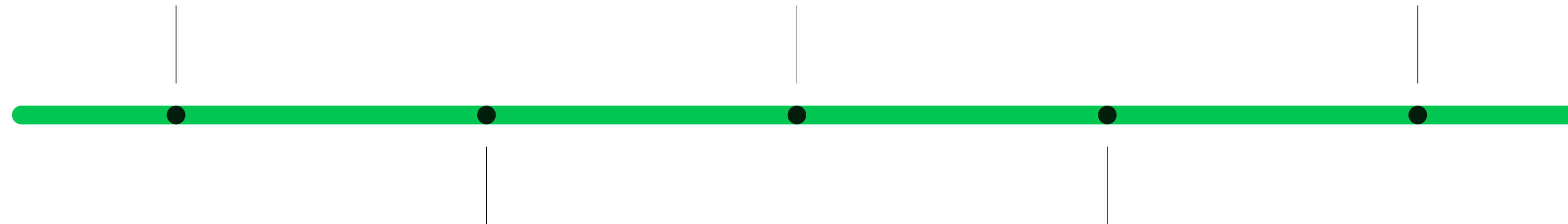
Päärata on Suomen matkustetuin ja käytetyin ratayhteys. Kunnat, seudut ja maakunnat ovat vahvistaneet sen asemaa pitkäjänteisellä rataverkkoon tukeutuvalla alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämisellä.

## Kunto ja kapasiteetti eivät vastaa asemaa

Pääradan kunto, kapasiteetti ja palvelutaso eivät kuitenkaan vastaa sen asemaa maamme tärkeimpänä liikenneväylänä. Investointi- ja korjausvelkaa riittää koko Pääradan pituudelta.

## Nykytila jarruttaa potentiaalın hyödyntämistä

Rataverkon nykytila ei mahdollista kaikkea tavoiteltua ja suunniteltua lisäliikennettä ja Pääradan täyden potentiaalın hyödyntämistä. Osa ongelmista on ratkaistavissa vain järeillä infrahankkeilla, mutta moneen riittävät pienet, kustannustehokkaat toimenpiteet.



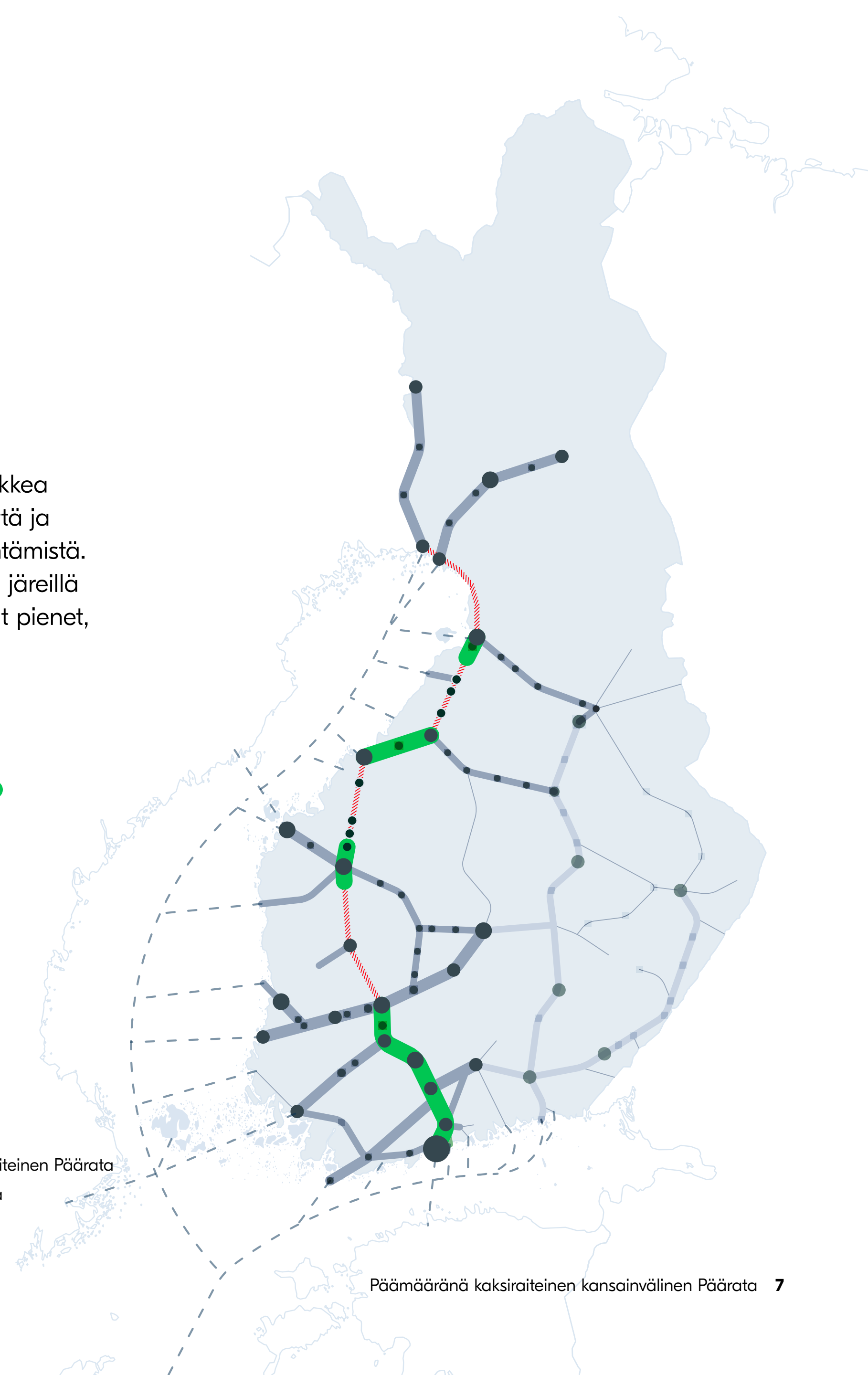
## Yksiraiteisuus rajoittaa välityskykyä

Helsinki–Tampere- ja Kokkola–Ylivieska-yhteysvälejä lukuun ottamatta Päärata on yksiraiteinen. Tampereen ja Tornion välillä on yli 600 kilometriä yksiraiteista, häiriöherkkää ja välityskyvyltään puutteellista rataa. Sujuvuusongelmia on myös useampiraiteisella Helsinki–Tampere-yhteysvälillä.

## Liityntäratojen tarpeet vaihtelevat

Liityntäratojen tilanne vaihtelee: osalla tarpeet ovat maltillisia, toiset ovat ruuhkaisia tai korjausvelan myötä rapistuneet lähes käyttökelvottomiksi. Liityntäradat ovat lähes poikkeuksetta yksiraiteisia.

- Kaksi- tai useampiraiteinen Päärata
- Yksiraiteinen Päärata
- Muu rataverkko



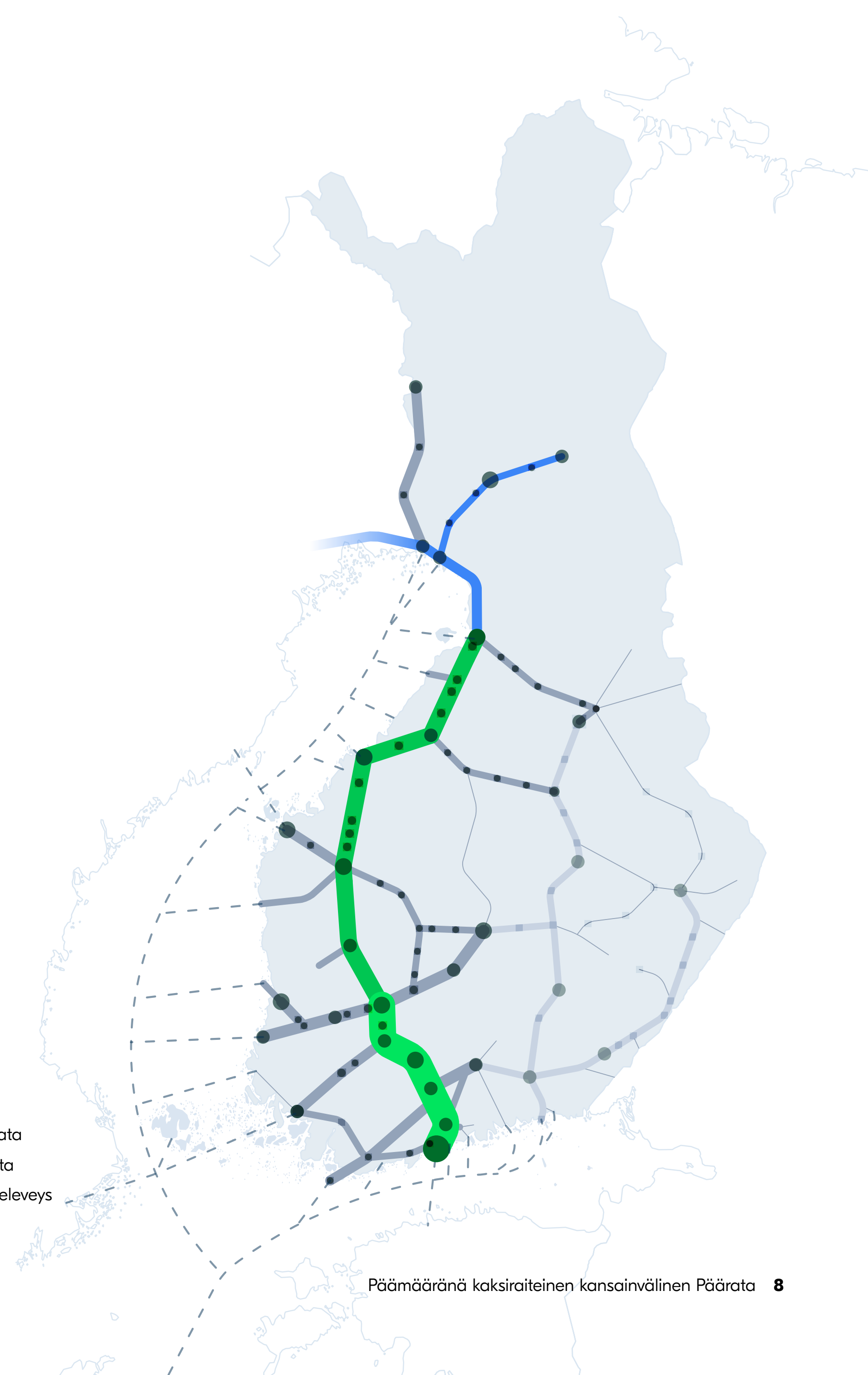
# Tavoitteena kaksiraiteinen Päärata 2060

**Korkeatasoinen, nopea ja toimintavarma Päärata on koko pituudeltaan kaksiraiteinen, Helsinki–Tampere-välillä vähintään kolmeraiteinen.**

Kaksiraiteisen Pääradan lisäksi tavoitteena on täydentää Päärataa Lentoradalla ja Tampereen läntisellä oikoradalla sekä toteuttaa eurooppalainen raideleveys Torniossa ainakin Ouluun ja Rovaniemelle asti. Laajempi raideleveyssiirtymä Pääradalla on käynnissä.

***Tavoitetila edellyttää hallituskaudet ylittävää sitoutumista ja tulevaisuuteen katsovaa liikennejärjestelmän kehittämistä, jatkuvaa uusien kärkitoimenpiteiden määrittämistä ja toteuttamista.***

- Kolmeraiteinen Päärata
- Kaksiraiteinen Päärata
- Eurooppalainen raideleveys
- Muu rataverkko



# Kokonaisuus rakentuu pala kerrallaan

Pääradan kehittäminen tapahtuu määrätietoisesti hanke kerrallaan kohti yhteysvälitasolla tunnistettua tavoitetilaa. Kehittämistä tulee edistää riittävän isoina, kunnianhimoisina ja pitkäjänteisinä kokonaisuuksina. Kokonaisuus rakentuu vaiheittain jatkuvalla työllä. Tulevien vuosien kärkitoimenpiteitä ovat:



**Ajantasaisimpien suunnittelu- ja toteutuskohteiden jatkuva tunnistaminen ja priorisointi, lähtökohtana päivittyvät Väyläviraston suunnittelu- ja investointiohjelmat (liite 8).**







**Lentoradan suunnittelu toteutusvalmiuteen asti ja toteutuspäätöksen tekeminen.**

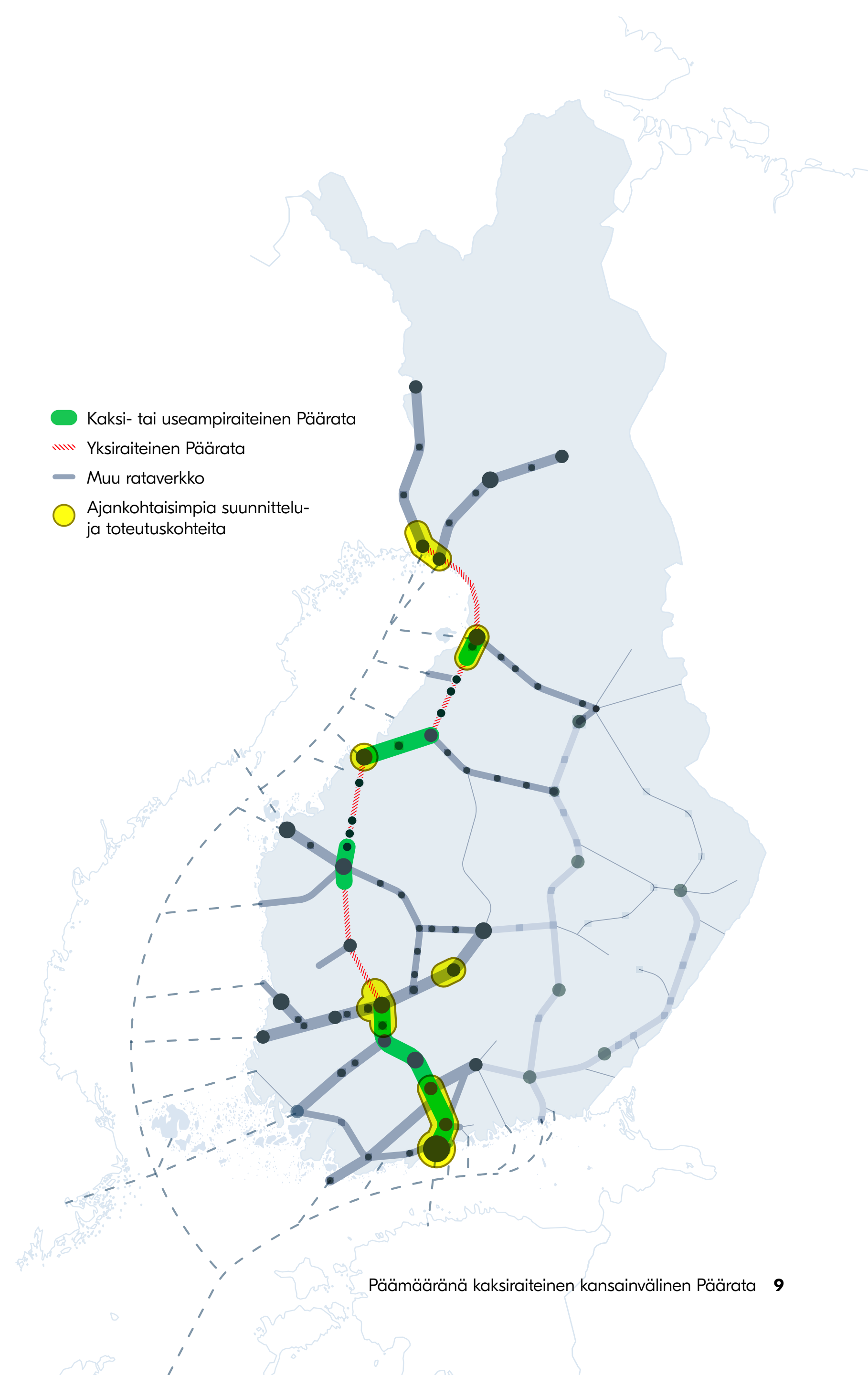


**Pääradan peruskorjauksen ja kehittämisen jatkuvuuden turvaaminen hallitusohjelmissa, Liikenne 12:ssa ja hallituskaudet ylittävässä liikennepolitiikassa.**



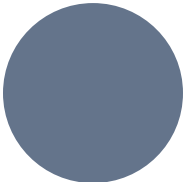
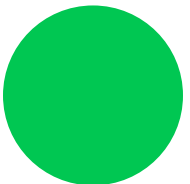
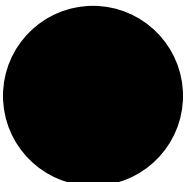
**Liityntäratojen kehittämisen turvaaminen huomioiden rataverkko kokonaisuutena.**

-  Kaksi- tai useampiraiteinen Päärata
-  Yksiraiteinen Päärata
-  Muu rataverkko
-  Ajankohtaisimpia suunnittelu- ja toteutuskohteita



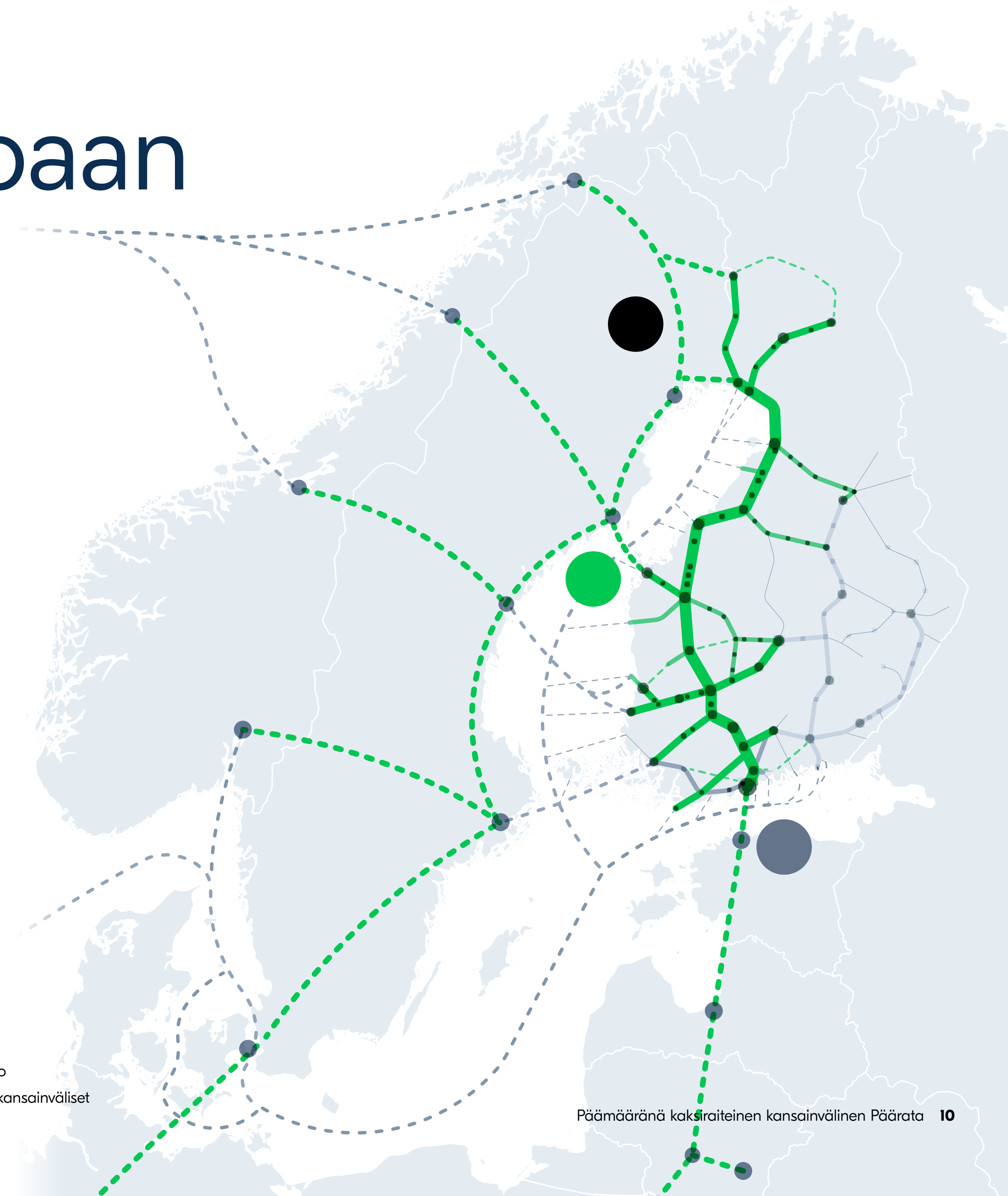
# Päärataa pitkin Eurooppaan

Pääradan kehittämiseen kansainväliseksi liikennekäytäväksi Tornio–Haaparanta-yhteyttä täydentäen on kolme vaikutuksiltaan erilaista mahdollisuutta:

-  **Helsinki–Tallinna-tunneli ja Tampere–Varsova-ratakäytävä**
-  **Vaasa–Uumaja - kiinteä yhteys ja Pohjoismaat yhdistävä liikennekäytävä**
-  **Kolari–Kiiruna ja Tunturiradan yhteys Narvikiin**

Megahankkeet ovat Pääradan jatke: Vain merkittävästi kehitetty kotimainen Päärata mahdollistaa kansainvälisten yhteyksien täyden potentiaalin hyödyntämisen.

Hankkeiden toteutumiseksi tarvitaan yhtenäinen valtakunnallinen viesti ja tahtotila siitä, miten Suomi kytetään kiinteäksi osaksi Eurooppaa ja miten raidelevyssiirtymää edistetään ensimmäisen tavoitetason (Oulu/Rovaniemi) jälkeen.



# Päärataa pitkin Eurooppaan

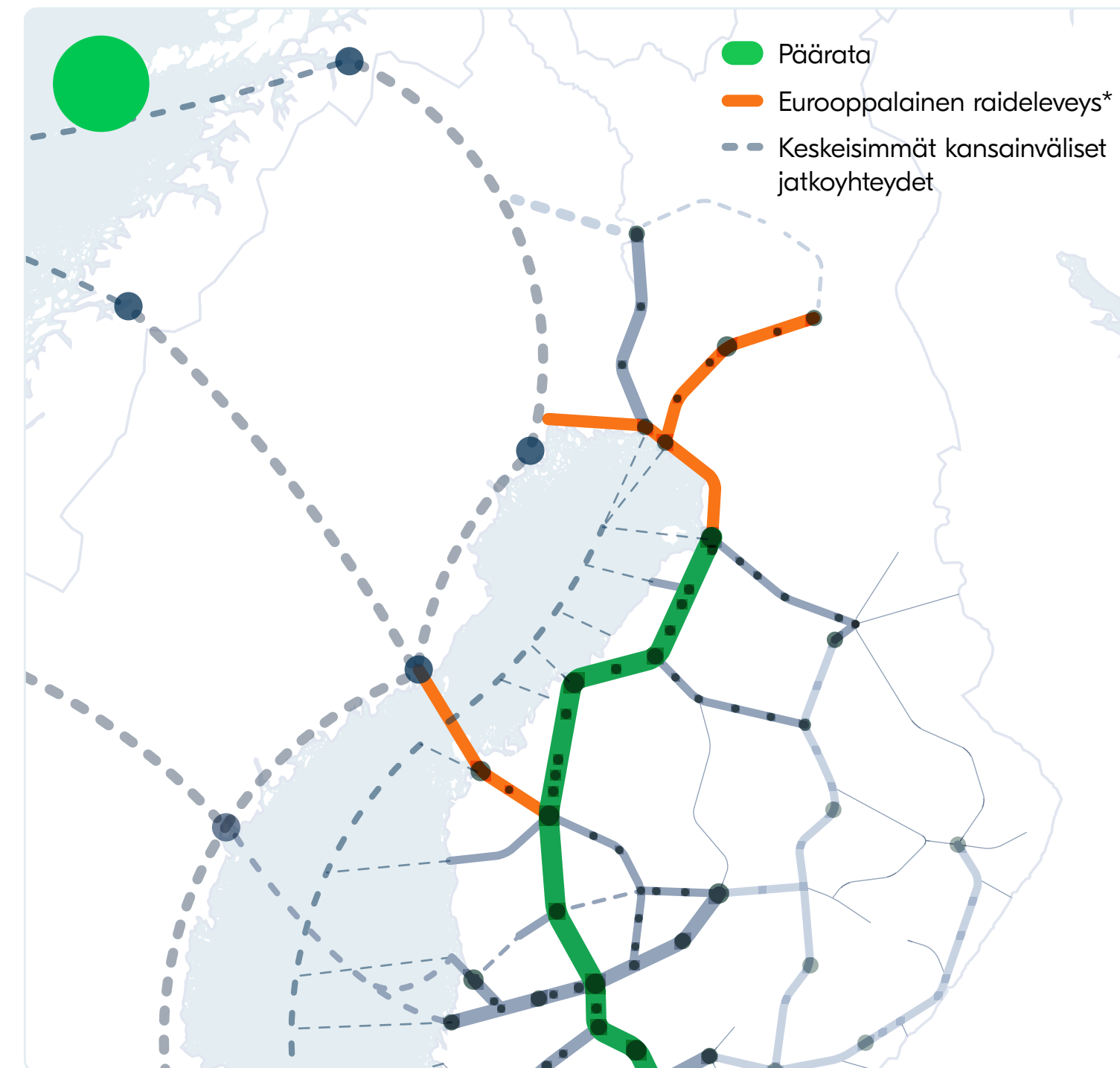
## Baltian kautta Manner-Euroopan markkinoille

Helsinki–Tallinna-tunneli ja Tampere–Varsova-ratakäytävän toteutuminen.



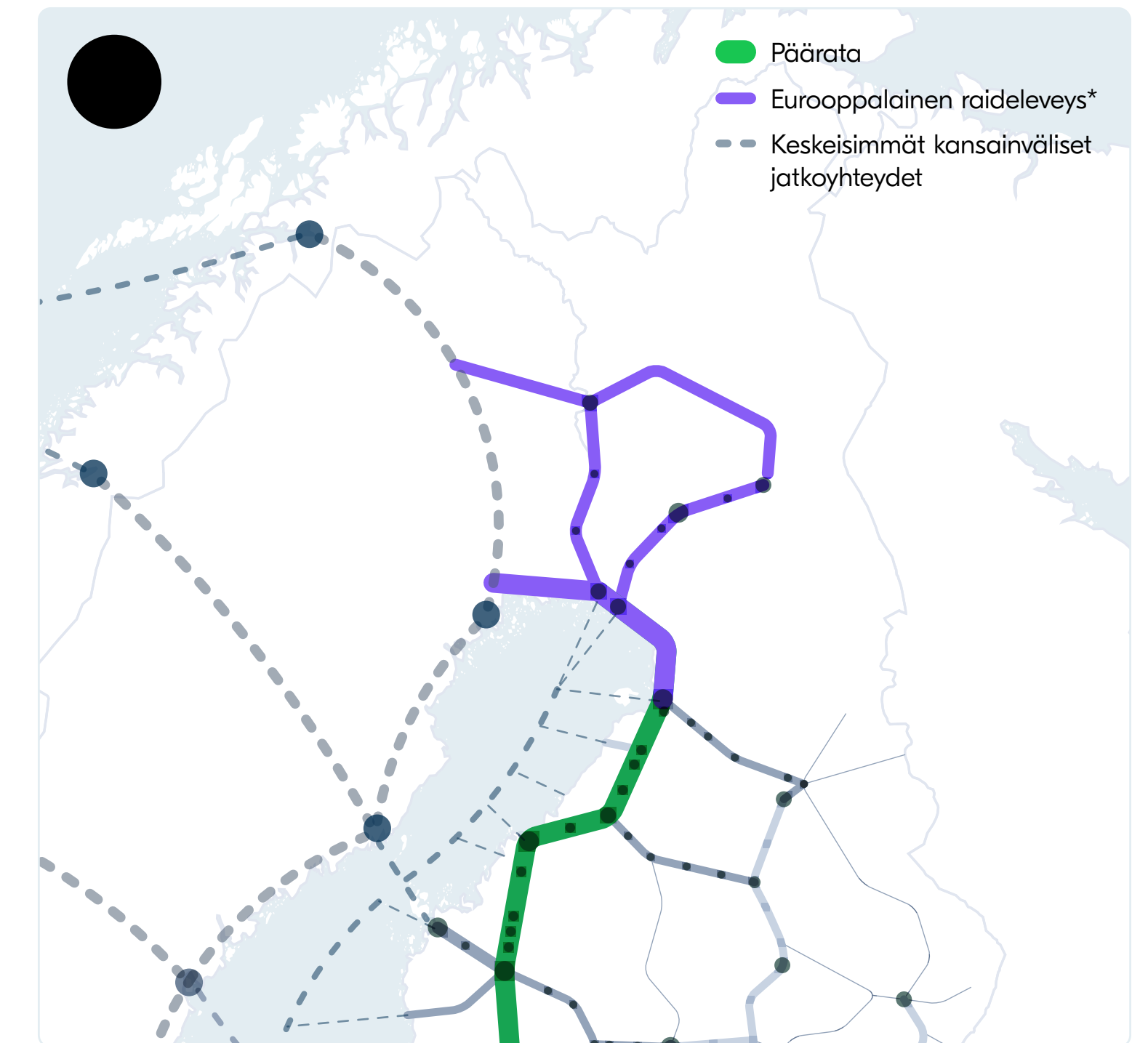
## Nordic Connector – kiinteällä yhteydellä Pohjoismaista elinvoimaa

Vaasa–Uumaja - kiinteä yhteys ja Pohjoismaat yhdistävä liikennekäytävä



## Pohjoisen yhteyksillä huoltovarmuutta

Kolari–Kiiruna ja Tunturiradan yhteys Narvikiin.



# Rataverkon vetovoima lähtee perusasioista

**Kaikkia palveleva Pääratakokonaisuus muodostuu, kun edistetään myös eri teemoihin liittyviä kustannustehokkaita ja usein paikallisia toimenpiteitä.**

## Matkustuskokemus

Arjen matkustuskokemus perustuu viihtyisiin ja esteettömiin asemaympäristöihin, nykyaikaiseen ja mukavaan kalustoon, luotettaviin aikatauluihin ja koko matkan ajan toimiviin mobiiliyhteyksiin.

## Elinvoiman kulmakivi

Toimiva ratayhteys on monen kunnan, taajaman ja yrityksen elinehto. Kaavoitus, elinkeinopolitiikka ja imago tukeutuvat radanvarteen ja raideliikenteeseen.

## Käyttäjälähtöinen kokonaisuus

Junaliikenteen tulee olla käyttäjälähtöinen kokonaisuus: liityntäyhteyksien radanvarteen on oltava sujuvia, lippu- ja aikataulujärjestelmien yhtenäisiä ja reaaliaikaisen tiedonvälityksen on toimittava.

## Tavaraliikenteen toimintaympäristöt

Tavaraliikenteen toimintaympäristöt ovat rataverkolla takamatkalla: logistiikan siirtymää raiteille tulee vahvistaa mm. lastausalueiden, terminaalien, pistoraiteiden ja kohtauspaikkojen kehittämisellä.

## Kestävää matkailua junalla

Kaikki matkustus ei ole työssäkäyntiä: Pääradalla on paljon hyödyntämätöntä potentiaalia esimerkiksi kestävän matkailun ja junamatkan elämyksellisyyden kehittämisessä.

# Pääratastrategia on yhteistyön tulos

---

Päärataryhmässä on edustettuna 20 organisaatiota: kuntayhtymiä, keskuskaupunkeja, kauppakamareita ja satamia.

Ryhmän toiminnan tavoite on varmistaa Pääradan ja sen liityntäratojen kehittäminen kokonaisuutena, koko maan läpäisevänä runkoväylänä.



**Päärataryhmä on Suomen tärkeimmän pääväylän asialla**

---

Näkökulmaansa Pääradan kehittämiseen toivat sadat edustajat yrityksistä, kauppakamareista, satamista, kunnista, kuntayhtymistä, valtion organisaatioista, yhdistyksistä ja järjestöistä.

Strategian laatimisen tueksi järjestettiin 240 vastausta kerännyt kysely ja noin sadan hengen työpaja.

Prosessista kertynyt laaja taustamateriaali on hyvä lähtökohta Päärata-yhteistyön syventämiselle entisestään.



**Taustalla laaja vuoropuhelu ja satoja näkökulmia**

# Pääraata 2060



Karttoja ja  
materiaaleja

# Päärata ja Suomen liikenneverkko

Rautatiet, valtatie, satamat ja lentokentät

## Henkilöjunaliikenteen vilkkaimmat asemat 2025

VR:n lipuilla saapuneet, lähteneet ja junaa vaihtaneet matkustajat yhteensä. Luku ja muutosprosentti ei sisällä HSL- ja Nysse-lipuilla suoritettuja matkoja.

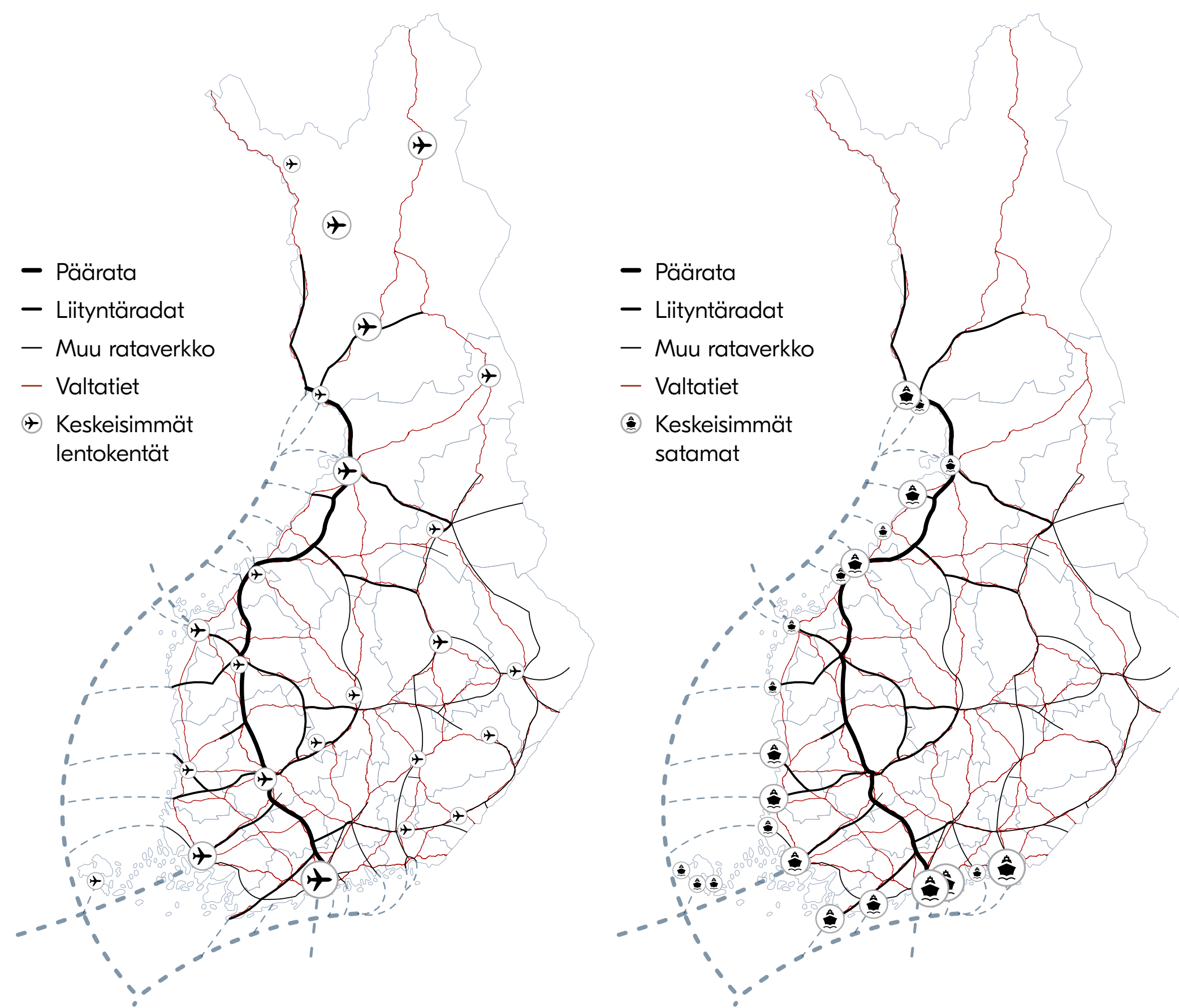
Sija	Asema	Matkustajia	Muutos vrt. 2019
1	Helsinki	8 467 000	-15 %
2	Tampere	6 545 800	29 %
3	Tikkurila	2 245 000	9 %
4	Pasila	2 188 900	54 %
5	Lahti	2 087 100	2 %
6	Hyvinkää	1 719 200	-14 %
7	Riihimäki	1 556 600	-2 %
8	Oulu	1 478 500	21 %
9	Turku	1 455 600	-11 %
10	Hämeenlinna	1 144 200	25 %
11	Jyväskylä	1 130 800	33 %
12	Järvenpää	1 091 600	-52 %
13	Seinäjoki	1 086 700	-1 %
14	Lentoasema	884 300	26 %
15	Kouvola	827 900	-5 %
16	Kupittaa	778 600	242 %
17	Kuopio	716 200	7 %
18	Rovaniemi	692 500	33 %
19	Vaasa	624 900	16 %
20	Joensuu	604 800	7 %

Lähde: VR

## Suomen lentoasemien matkustajamäärät 2025

Lentoasema	Matkustajia
Helsinki	16 980 287
Rovaniemi	1 120 022
Oulu	545 034
Kittilä	445 911
Turku	278 503
Ivalo	249 056
Vaasa	169 431
Kuopio	144 119
Tampere	140 664
Kuusamo	129 373
Kajaani	43 116
Mariehamn	42 062
Joensuu	41 302
Kemi-Tornio	34 624
Kokkola-Pietarsaari	32 131
Jyväskylä	28 321
Pori	12 856
Savonlinna	6 792
<b>Yhteensä</b>	<b>20 443 604</b>

Lähde: Finavia



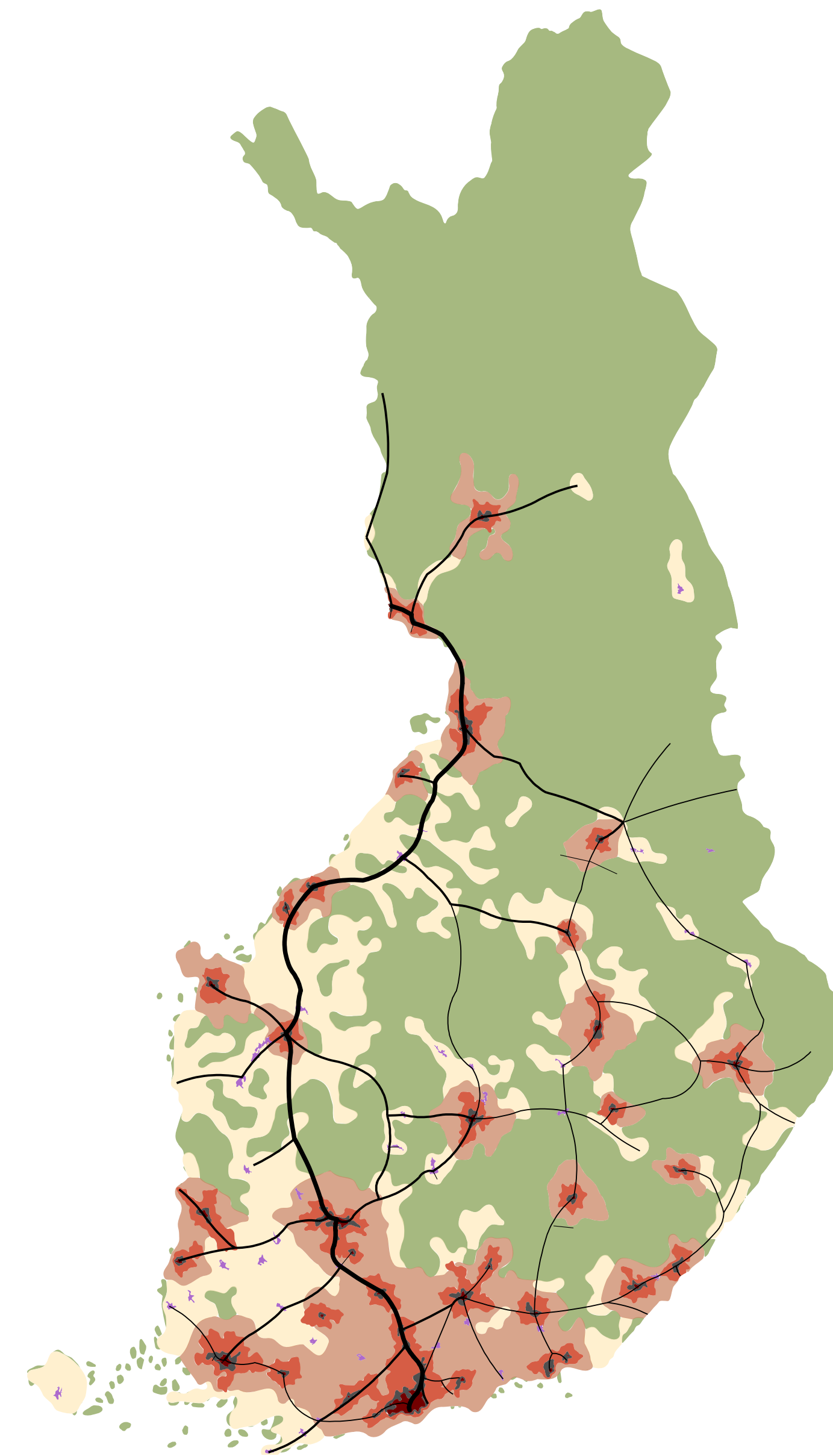
# Päärata ja Suomen aluerakenne

SYKEN kaupunki-maaseutu-alueuokitus ja keskeisimmät taajamat

## Pääradan ja liityntäratojen varren 11 suurinta asutuskeskusta

Keskus	Keskustaajaman väkiluku 2025	Keskuskaupungin väkiluku 2025
Helsinki	1 396 899	695 526
Tampere	369 233	263 526
Oulu	217 350	217 556
Jyväskylä	136 164	149 967
Pori	83 325	83 044
Vaasa	71 577	71 281
Rovaniemi	56 061	66 201
Seinäjoki	54 300	67 258
Hämeenlinna	52 417	68 622
Hyvinkää	43 925	47 031
Kokkola	37 708	48 355
<b>Yhteensä</b>	<b>2 518 959</b>	<b>1 778 367</b>
<b>Osuus Suomen väestöstä</b>	<b>45 %</b>	<b>31 %</b>

Lähde: Tilastokeskus



- Päärata
- Liityntäradat
- Muu rataverkko
- Sisempi kaupunkialue
- Ulompi kaupunkialue
- Kaupungin kehysalue
- Maaseudun paikalliskesukset
- Kaupungin läheinen maaseutu
- Ydinmaaseutu
- Harvaan asuttu maaseutu

# Kaukoliikenteen matkustajamäärät

## Kaukoliikenteen matkustajamäärät ja muutos 2019–2025. Koko maassa tehtiin vuonna 2025 **16,1 miljoonaa** kaukoliikenteen matkaa.

### Suhteellisesti eniten kasvaneet rataosat

Rataosa	Kasvuprosentti vrt. 2019
Ylivieska-Oulu	+ 44 %
Turku-Toijala	+43 %
Kokkola-Ylivieska	+40 %
Kemi-Rovaniemi	+36 %
Oulu-Kemi	+33 %
Seinäjoki-Kokkola	+33 %
Tampere-Orivesi- Jyväskylä-Pieksämäki	+31 %
Oulu-Kontiomäki	+27 %
Iisalmi-Kajaani	+26 %

Lähde: VR, Väylävirasto

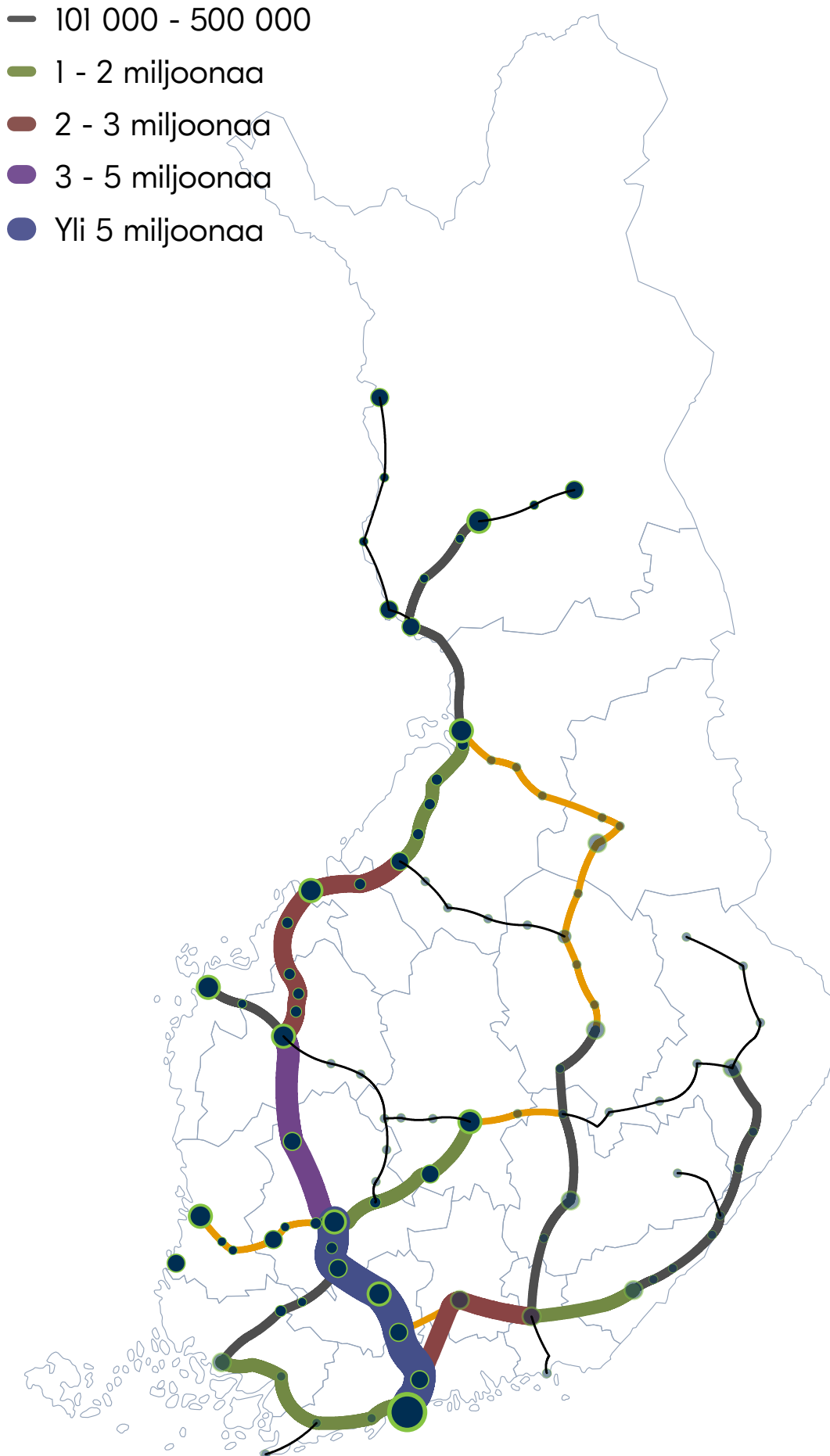
### Määrällisesti eniten kasvaneet rataosat

Rataosa	Matkustajamäärä 2025	Kasvua vrt. 2019
Toijala-Tampere	6,6 M	+1,2 M
Riihimäki-Toijala	6 M	+1 M
Kerava-Riihimäki	6 M	+0,9 M
Helsinki-Kerava	7,9 M	+0,7 M
Tampere-Parkano	3,7 M	+0,6 M
Parkano-Seinäjoki	3,6 M	+0,6 M
Ylivieska-Oulu	1,9 M	+0,6 M
Seinäjoki-Kokkola	2,4 M	+0,6 M
Kokkola-Ylivieska	2 M	+0,6 M

Lähde: VR, Väylävirasto

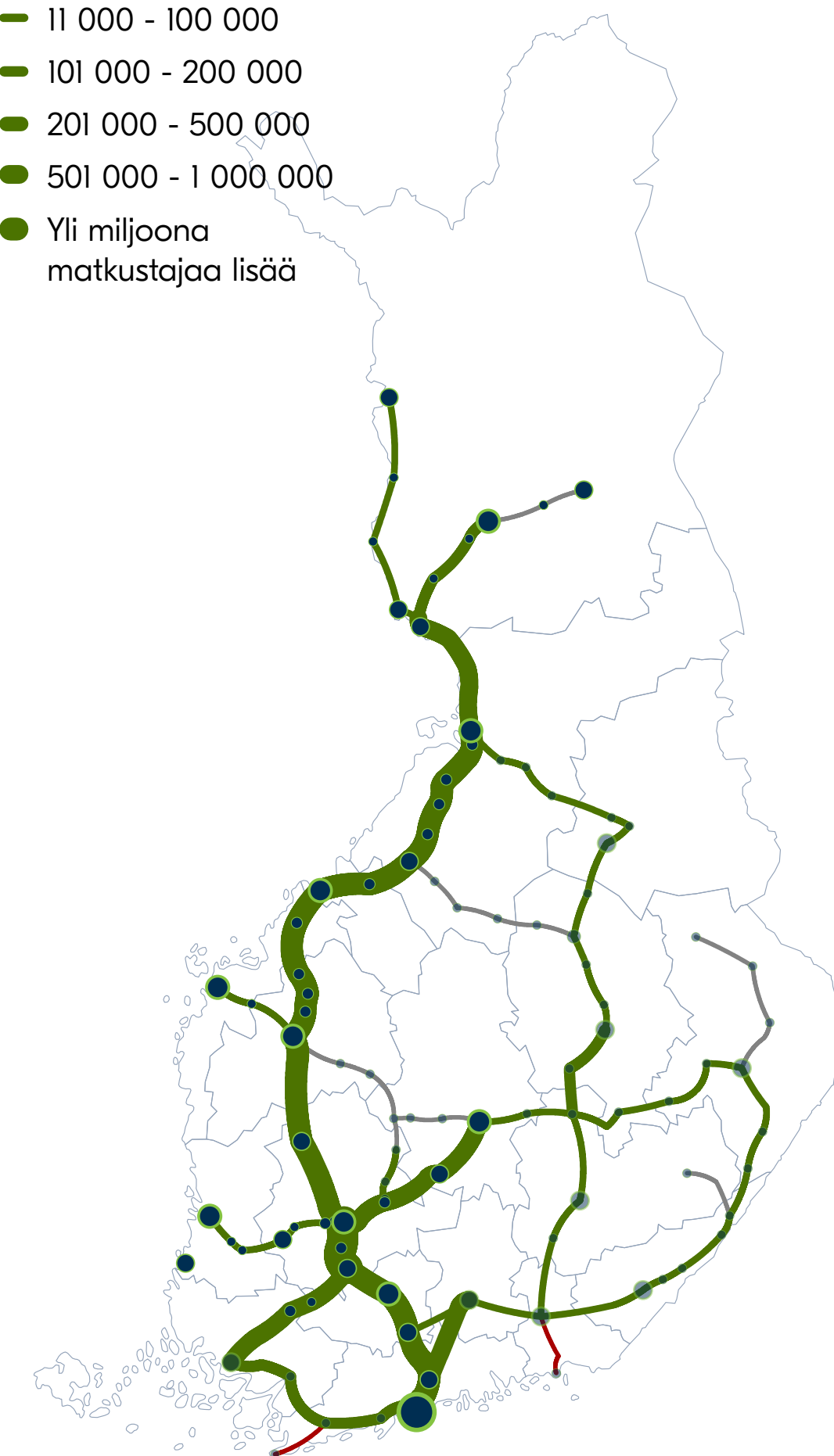
### Kaukoliikenteen matkustajat 2025

- Alle 100 000
- 0 - 10 000
- 101 000 - 500 000
- 1 - 2 miljoonaa
- 2 - 3 miljoonaa
- 3 - 5 miljoonaa
- Yli 5 miljoonaa



### Kaukoliikenteen matkustajamäärien muutos

- Matkustajamäärä laskenut
- 0 - 10 000
- 11 000 - 100 000
- 101 000 - 200 000
- 201 000 - 500 000
- 501 000 - 1 000 000
- Yli miljoona matkustajaa lisää



# Henkilöjunaliikenteen palvelutaso ja matka-ajat

## Henkilöjunaliikenteen palvelutaso ja matka-ajat Pääradan ja liityntäratojen maakuntakeskusten välillä.

Yhteysväli	Vuoroja suuntaansa päivässä	Nopeimman vuoron matka-aika	Tyypillinen pyöristetty matka-aika
Helsinki-Hämeenlinna	30	1 h 3 min	1 h 10 min
Helsinki-Tampere	43	1 h 38 min	1 h 40 min
Helsinki-Seinäjoki	20	2 h 45 min	3 h
Helsinki-Kokkola	14	3 h 49 min	4 h
Helsinki-Oulu	16	5 h 25 min	6 h
Helsinki-Pori	(vaihto Tampereella) 9	3 h 24 min	3 h 30 min
Helsinki-Jyväskylä	9	3 h 13 min	3 h 30 min
Helsinki-Vaasa	6	3 h 39 min	4 h
Helsinki-Rovaniemi	6	8 h 3 min	8 h 30 min
Hämeenlinna-Tampere	31	36 min	45 min
Tampere-Seinäjoki	20	1 h 3 min	1 h 10 min
Tampere-Kokkola	14	2 h 7 min	2 h 30 min
Tampere-Oulu	13	3 h 43 min	4 h 15 min
Tampere-Rovaniemi	6	6 h 21 min	6 h 45 min
Tampere-Pori	9	1 h 32 min	1 h 35 min
Tampere-Jyväskylä	10	1 h 27 min	1 h 35 min
Seinäjoki-Vaasa	10	49 min	55 min
Seinäjoki-Kokkola	15	58 min	1 h 10 min
Seinäjoki-Oulu	13	2 h 35 min	3 h
Seinäjoki-Rovaniemi	6	5 h 10 min	5 h 40 min
Kokkola-Oulu	13	1 h 33 min	1 h 45 min
Oulu-Rovaniemi	6	2 h 19 min	2 h 30 min

Lähde: VR:n aikataulut (15.4.2025)

# Rataverkolla kuljetetut tavaratonnit 2025

**Koko maan rataverkolla kuljetettiin**

**vuonna 2025 28 miljoonaa tonnia tavaraa.**

**Noin 10 % kaikista Suomen kuljetuksista kulkee rautateitse.**

**Noin 20 % kaikista satamakuljetuksista kulkee rautateitse.**

**Noin 65 % rataverkon tavaraliikenteestä on satamaliikennettä.**

## Satamien ulkomaan tavaraliikenne 2025

Satama	Milj. tonnia
Sköldvik	22,5
Helsinki	13,2
Haminakotka	13,1
Raahe	6,1
Hanko	5,2
Rauma	4,6
Pori	2,9
Kokkola	2,9
Naantali	2,9
Tornio	2,6
Inkoo	2,5
Oulu	2

Satama	Milj. tonnia
Uusikaupunki	1,8
Kemi	1,5
Turku	1,4
Pietarsaari	1,3
Vaasa	0,9
Kaskinen	0,6
Kalajoki	0,4
Eurajoki	0,4
Kantvik	0,2
Tolkkinen	0,2
<b>Yhteensä</b>	<b>89</b>

Lähde: Suomen Satamat ry / Tilastokeskus

## Rataosalla kuljetetut nettotonnit (1000 tonnia) 2025

⋯ Ei tavaraliikennettä

— 1 - 500

— 501 - 1000

— 1001 - 2000

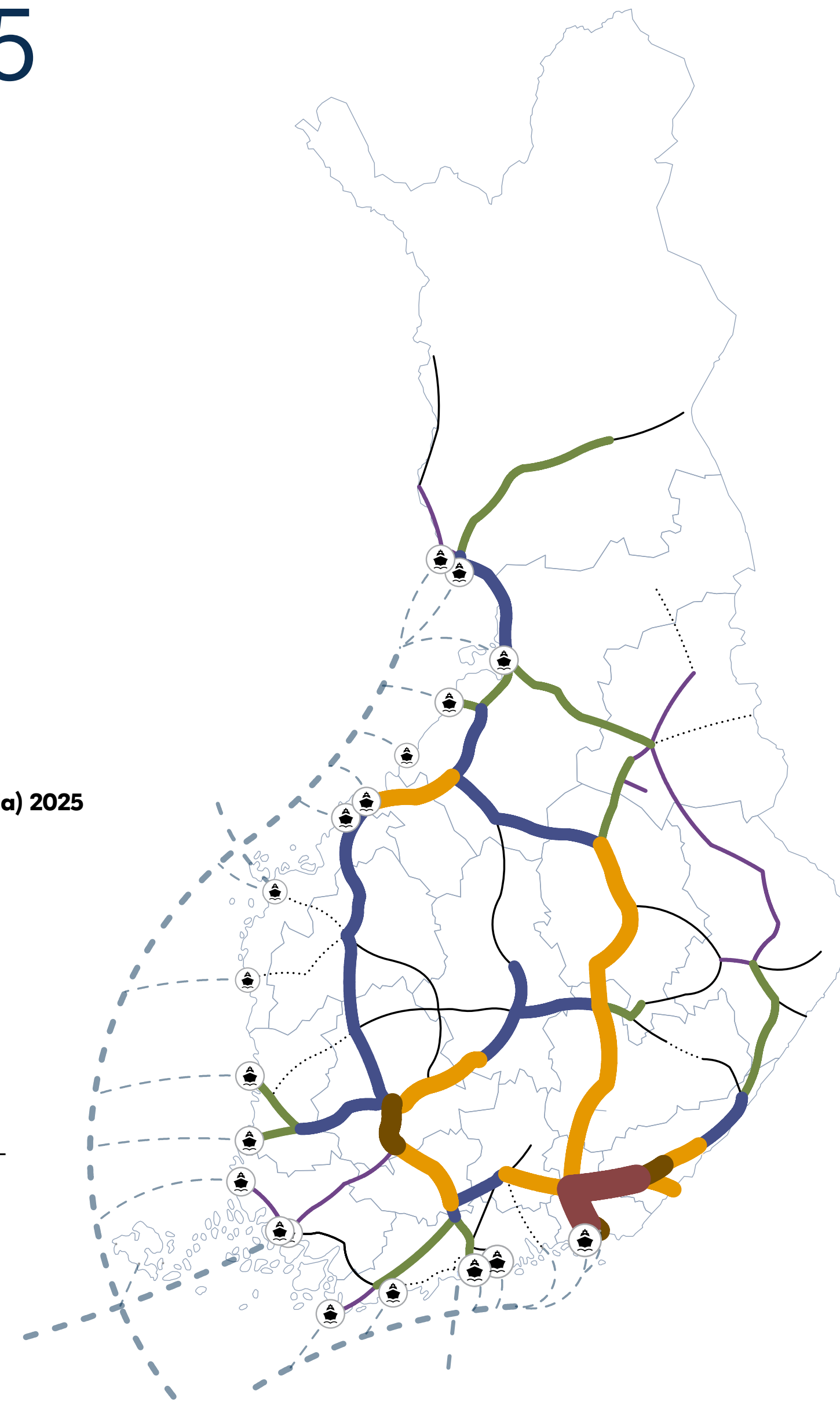
— 2001 - 3000

— 3001 - 5000

— 5001 - 7000

— 7001 - 9036

⊙ Keskeisimmät tavaraliikenteen satamat



# Nopeusrajoitukset ja sähköistys

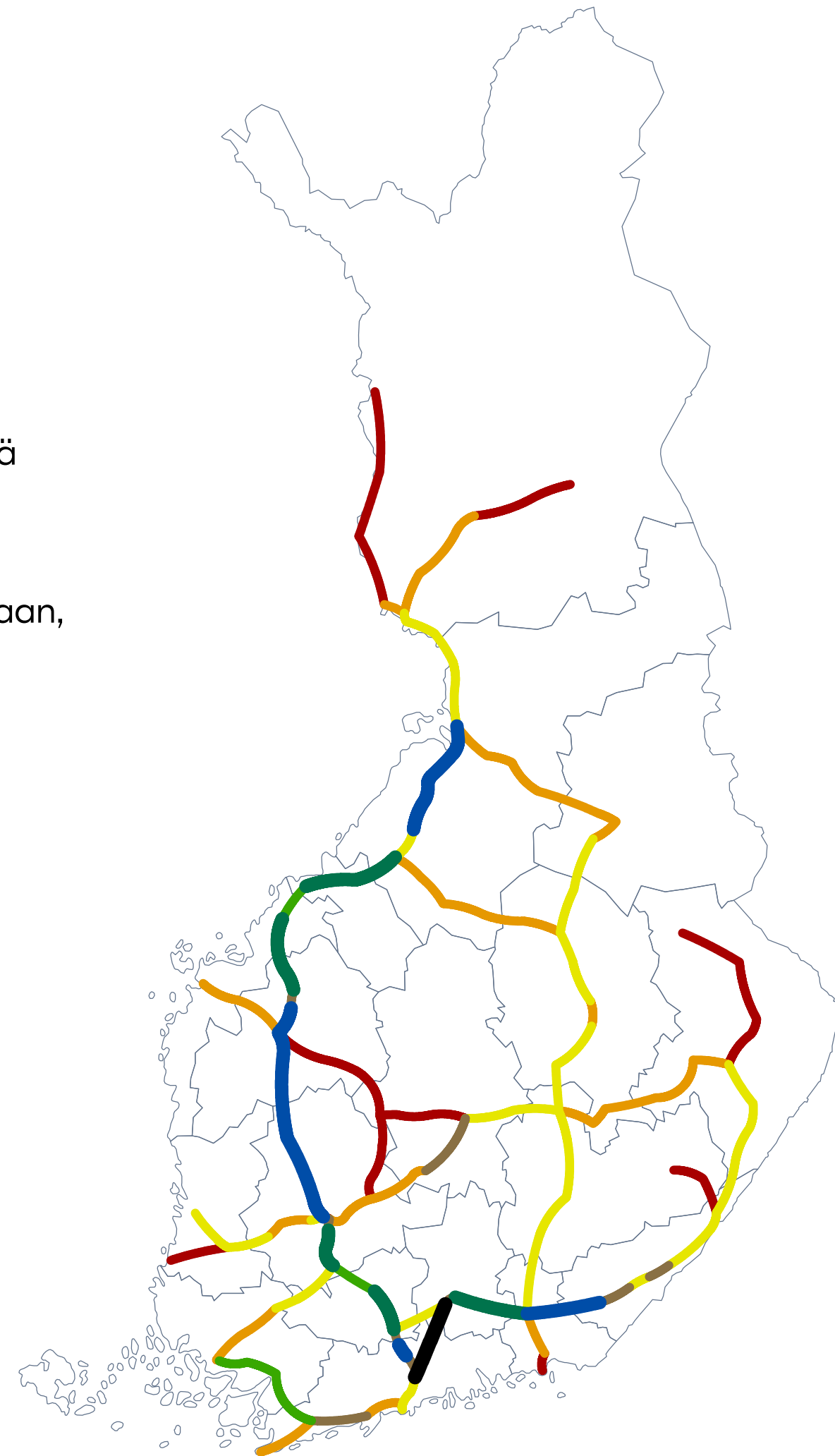
## Nopeusrajoitukset henkilöliikenteen 2027 liikennöimillä rataosilla

TEN-T - ydinverkolla tulee henkilöjunaliikenteessä lähtökohtaisesti pyrkiä 160 km/h nopeustasoon.

Mahdollisuuksien mukaan tulee pitkän aikajänteen kehittämisessä pyrkiä korkeampaan, jopa 250 km/h nopeustasoon.

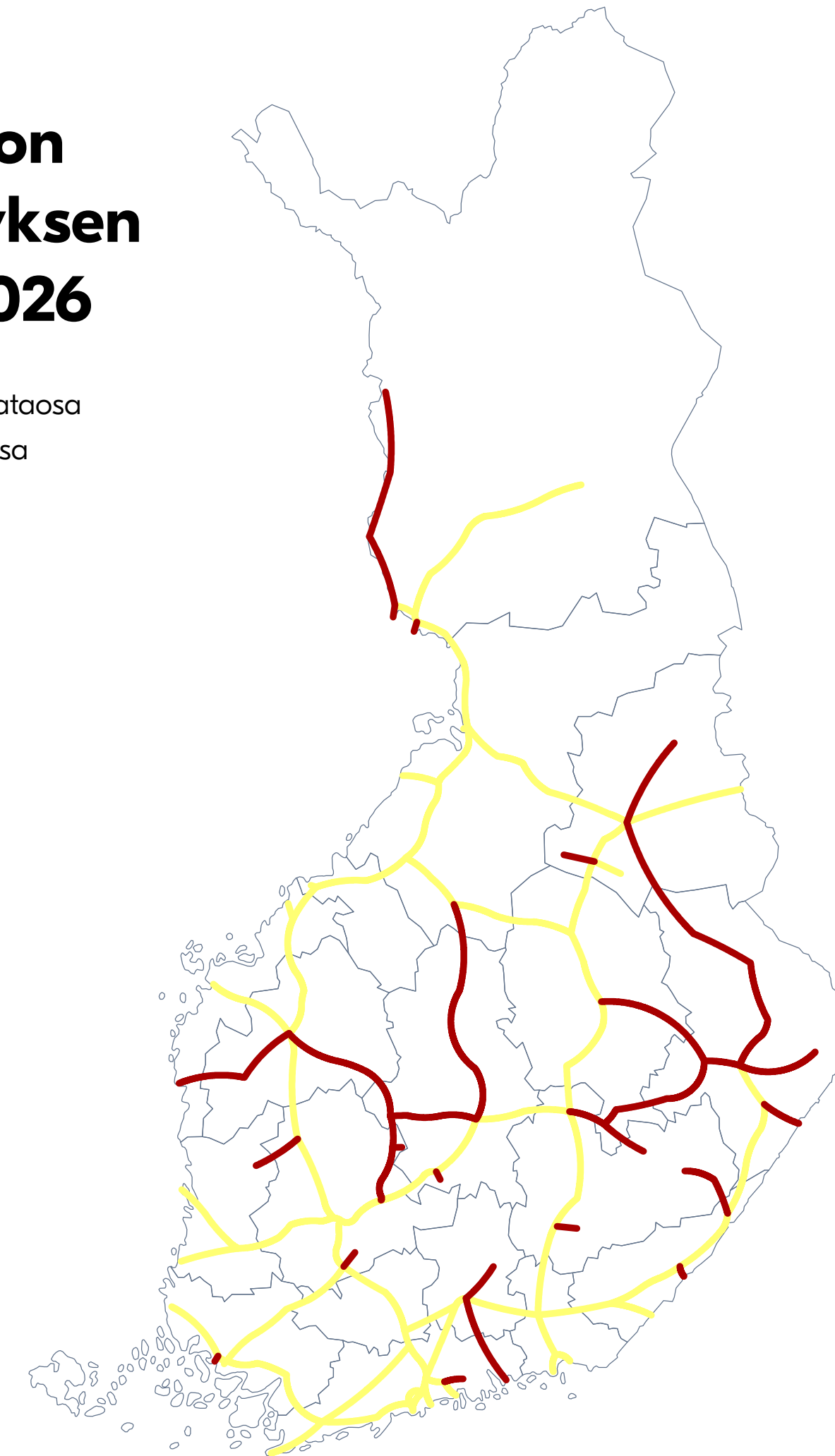
### Rataosan nopeusrajoitus (km/h)

- 80-100
- 120-130
- 140
- 160
- 170
- 180
- 200
- 220



## Rataverkon sähköistyksen tilanne 2026

- Sähköistämätön rataosa
- Sähköistetty rataosa



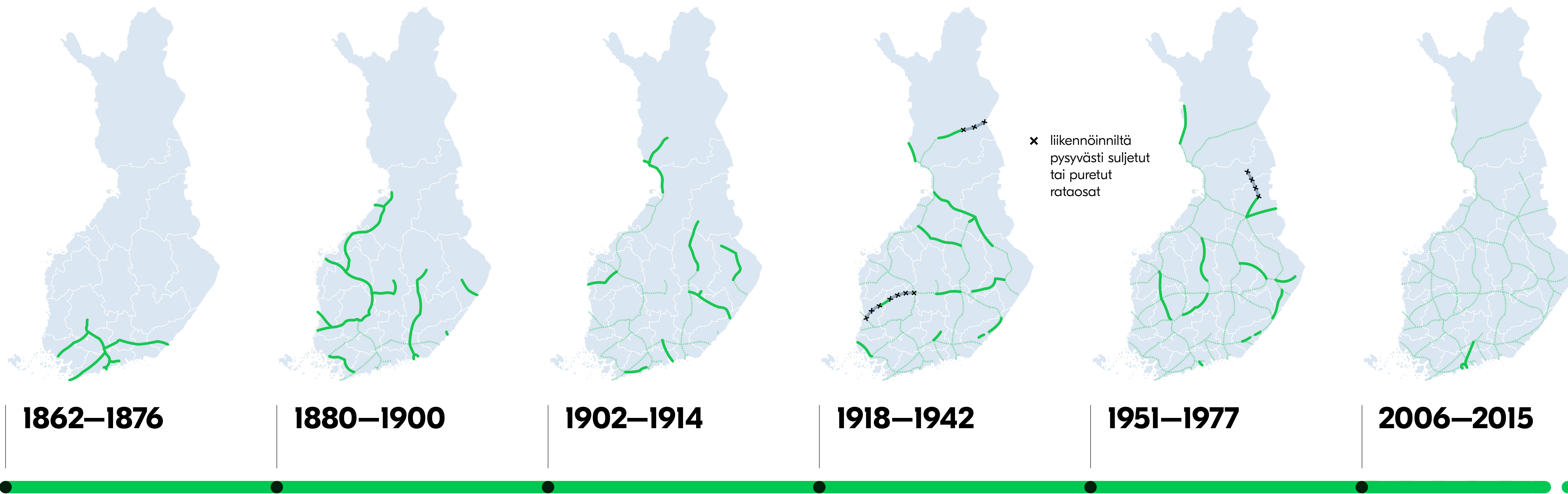
# Nyky-Suomen rataverkon rakentuminen 1862–2015

Pääradan ja suomalaisen rautatieliikenteen historia alkaa vuodesta 1862, kun Helsinki–Hämeenlinna-rataosuus avattiin liikenteelle. Alle viiden tunnin matka-aika mullisti alueiden välisen saavutettavuuden ja kaupankäynnin.

Rataverkon laajentaminen oli Suomen suuriruh-tinaskunnan kärkihanke: ratayhteys Pietariin valmistui jo 1870, Tampereelle 1876 ja Ouluun 1886. 1900-luvun alussa nykyinen rataverkko oli jo lähes hahmottunut. Vajaan 40 vuoden aikajänne oli sama kuin tämän strategiatyön.

Raiteilla on ollut Suomen historiassa valtava merkitys. Moni kaupunki on olemassa vain siksi, että rataverkko sen mahdollisti. Raideyhteyksillä on ollut välitön vaikutus kulttuuriin, aluerakenteeseen ja maamme historian käännekohtiin.

Perusteet Pääradan kehittämiseksi ovat muuttuneet hämmästyttävän vähän: sekä 1860-luvulla että 2020-luvulla kyse on koko maan kilpailukykyä, saavutettavuutta ja huoltovarmuutta parantavasta kokonaisuudesta.



## Aktiivisessa suunnittelu- tai selvitysvaiheessa olevat hankkeet ja yhteysvälit

Lisäksi rataverkolla on suunnitteilla tai toteutusvalmiina useita mittakaavaltaan pienempiä hankkeita, mm. uusia kohtauspaikkoja välille Tampere-Oulu, Kokkolan asema-alueen kehittäminen sekä useita sivuratojen kehittämishankkeita.

Kansainväliset yhteysvälihankkeet	Vaihe maaliskuussa 2026	Kustannusarvio
Helsinki-Tallinna -tunneliyhteys	Useita selvityksiä tehty, Uudenmaan maakuntakaavassa.	Noin 20 mrd. €
Vaasa-Uumaja - kiinteä yhteys	Esiselvitetty eri vaihtoehdot tie- ja ratayhteydelle 2025.	5-29 mrd. €
Kolari-Kiiruna uusi ratayhteys	Esiselvitetty.	1-2 mrd. €
Turku-Tukholma - kiinteä yhteys	Esiselvitys käynnissä.	Kymmeniä miljardeja euroja

Koko rataverkkoa koskevat hankkeet	Vaihe maaliskuussa 2026	Kustannusarvio
Siirtymä eurooppalaiseen raidelevyyteen	1. vaiheen suunnittelu käynnissä (Rail Nordica), erilaisia selvityksiä laajemmasta siirtymästä.	Koko rataverkolla useita miljardeja euroja
Kulunvalvontajärjestelmän uusiminen (Digirata-hanke)	Toteutus käynnissä, jatkuu vaiheittain noin vuoteen 2040.	1,5 mrd. €
Hankeyhtiöhankkeet	Vaihe maaliskuussa 2026	Kustannusarvio
Länsirata	1. vaiheen rahoituksesta sovittu, hankkeen rakentamisesta ei ole tehty päätöstä.	3,5 mrd. €
Lentorata	Ratasuunnittelu käynnistetty 2026.	3 mrd. €
Itärata	Yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi käynnissä.	1,6 - 3 mrd. €

# Ratahankkeiden tilannekuva 2026

Pääradan hankkeet	Vaihe maaliskuussa 2026	Kustannusarvio
Pasila-Riihimäki 3. vaihe	Käynnistysvalmis 2. vaiheen päätyttyä.	244 M€
Lempäälä-Sääksjärvi 3. raide		63,2 M€
Kuurila-Lempäälä 3. raide		152,4 M€
Turenki-Sammalisto 3. raide	Riihimäki-Tampere -välin kehittämistä on selvitetty 2025. Lisäraidehankkeet ja näiden kustannusarviot ovat selvityksessä esitetyn mukaisia.	128,5 M€
Hämeenlinna-Turenki 3. raide		89,3 M€
Kuurila-Vinnilä 3. raide	Suunnittelurahoitusta on jäljellä priorisoitavien vaiheiden jatkosuunnitteluun.	43,7 M€
Vinnilä-Hämeenlinna 3. raide		132,3 M€
Tampere-Lempäälä 4. raide		71,6 M€
Riihimäki-Tampere - välin peruskorjaus	Peruskorjauksen 1. vaihe rahoitettu 2025. Kustannusarvio ja vaiheistus tarkennettu ym. selvityksessä.	534 M€
Tampella-Lielähti 3. raide	Jatkosuunnittelu etenee Lielähti-Nokialisäraiteen jatkosuunnittelun yhteydessä.	~50 M€
Lielähti-Lakiala 2. raide	Yleissuunnitelma ja YVA valmis, seuraava vaihe ratasuunnitelma.	~200 M€

Sivuratojen kehittämishankkeita	Vaihe maaliskuussa 2026	Kustannusarvio
Lielähti-Nokia 2. raide	YVA ja ratasuunnitelma käynnistymässä 2026	~150 M€
Lahdenperä-Jämsä rataoikaisu ja kaksoisraide	Ratasuunnitelma valmistumassa 2026	227 M€
Haapamäen ratojen sähköistys	Tarveselvitys ja hankearviointi 2025	153 M€
Seinäjoki-Vaasa peruskorjaus ja nopeudennosto	Ratasuunnitelma valmistumassa	157 M€
Tornio-Kolari sähköistys	Ratasuunnittelu käynnissä	113 M€

Tunnistettuja kotimaisia ratayhteystarpeita	Vaihe maaliskuussa 2026	Kustannusarvio
Tampereen läntinen ratayhteys ja järjestelyratapihan siirto	Esiselvitys 2016, erilaisia tarkentavia selvityksiä. Pirkanmaan maakuntakaavassa.	Noin 2 mrd. €
Pori-Parkano-Haapamäkiradan avaaminen uudelleen liikenteelle	Tarveselvitys valmistumassa 2026	Noin 1 mrd. €
Aaltorata (Turku-Pori-Vaasa-Kokkola)	Esiselvitys käynnissä	Noin 2 mrd. €
Tunturirata (Sodankylä-Kittilä-Ylläs)	Ratayhteysselvitys 2023, Pohjois-Lapin maakuntakaavassa	Noin 1 mrd. €

# Pääraata 2060

Päämääränä  
kaksiraiteinen  
kansainvälinen  
Päärata