

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

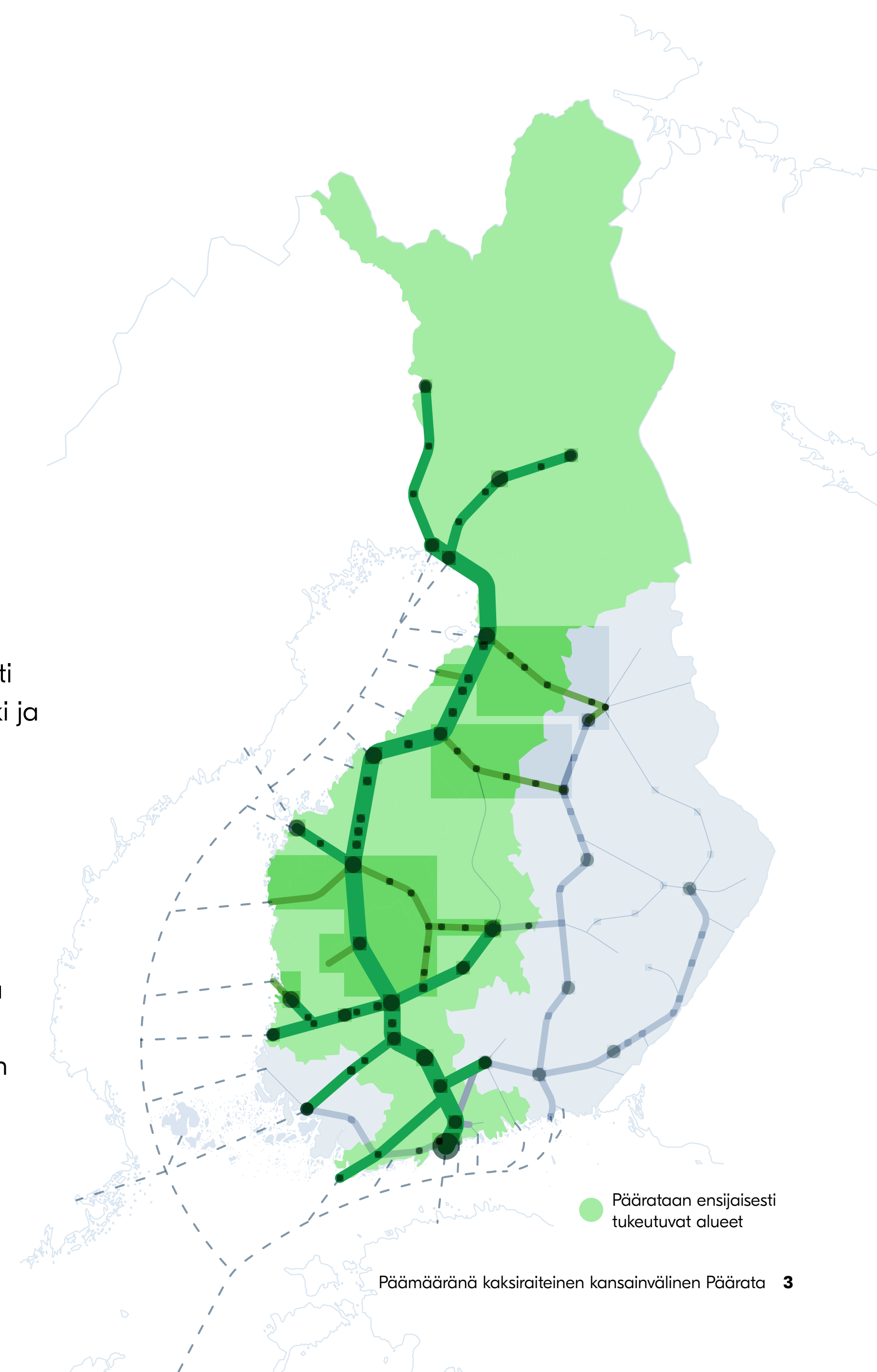
Koronapandemiaa edeltävään aikaan verrattuna radan eteläosissa junamatkoja toteutuu vuodessa yli miljoona enemmän, ja pohjoisempaan suhteellinen kasvu on ollut jopa 30–45 %. Raideliikenne on nouseva trendi, ja yhä useampi työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matka taitetaan ilmastoystävällisesti junalla.

Alue- ja geopolittisesti sekä kokonaistaloudellisesti varma valinta

Se yhdistää valtaosan Suomen kasvukeskuksista sekä erilaisissa tulevaisuuskuivissa 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

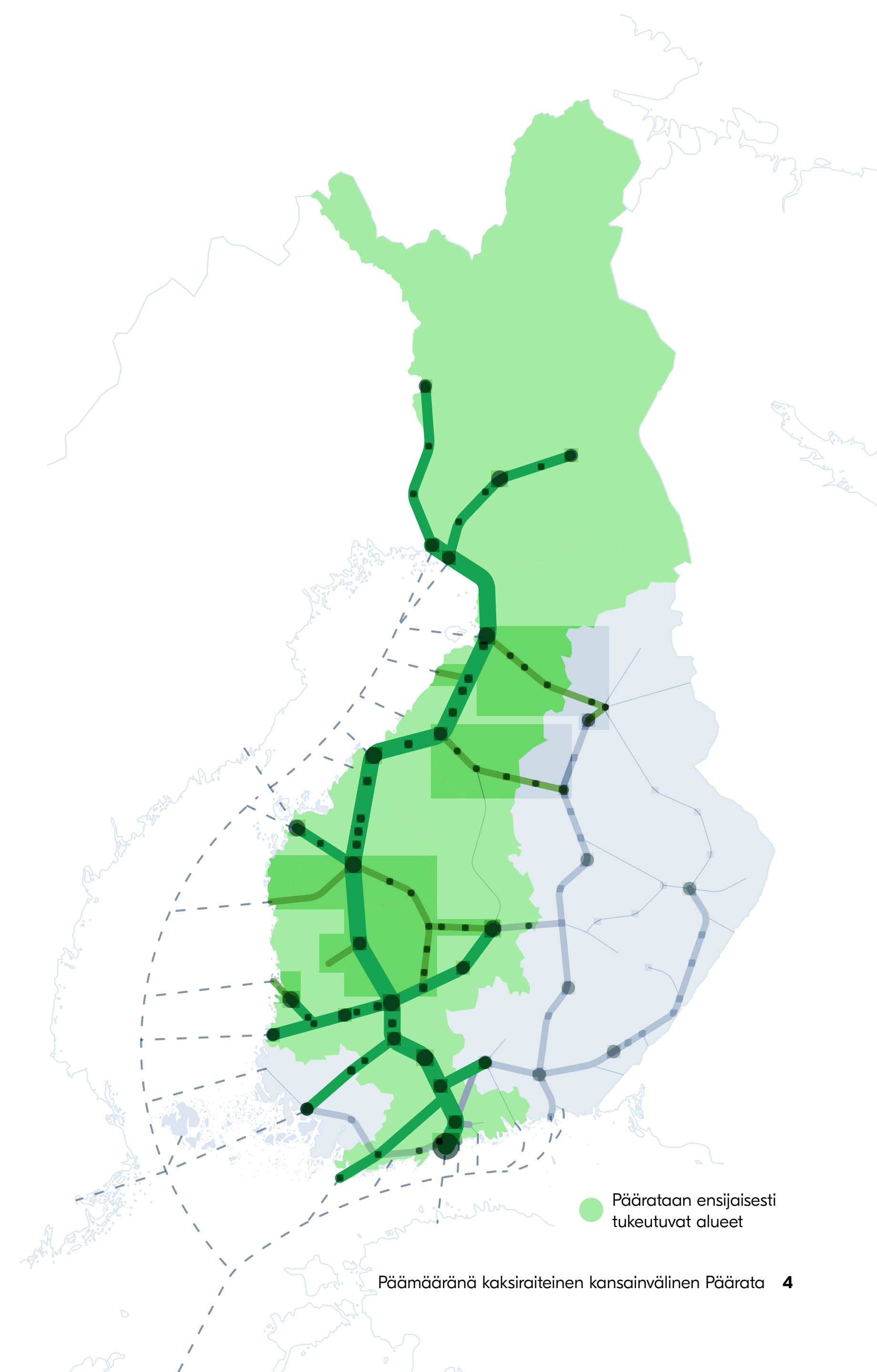
90 %

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 -aikajänteet 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

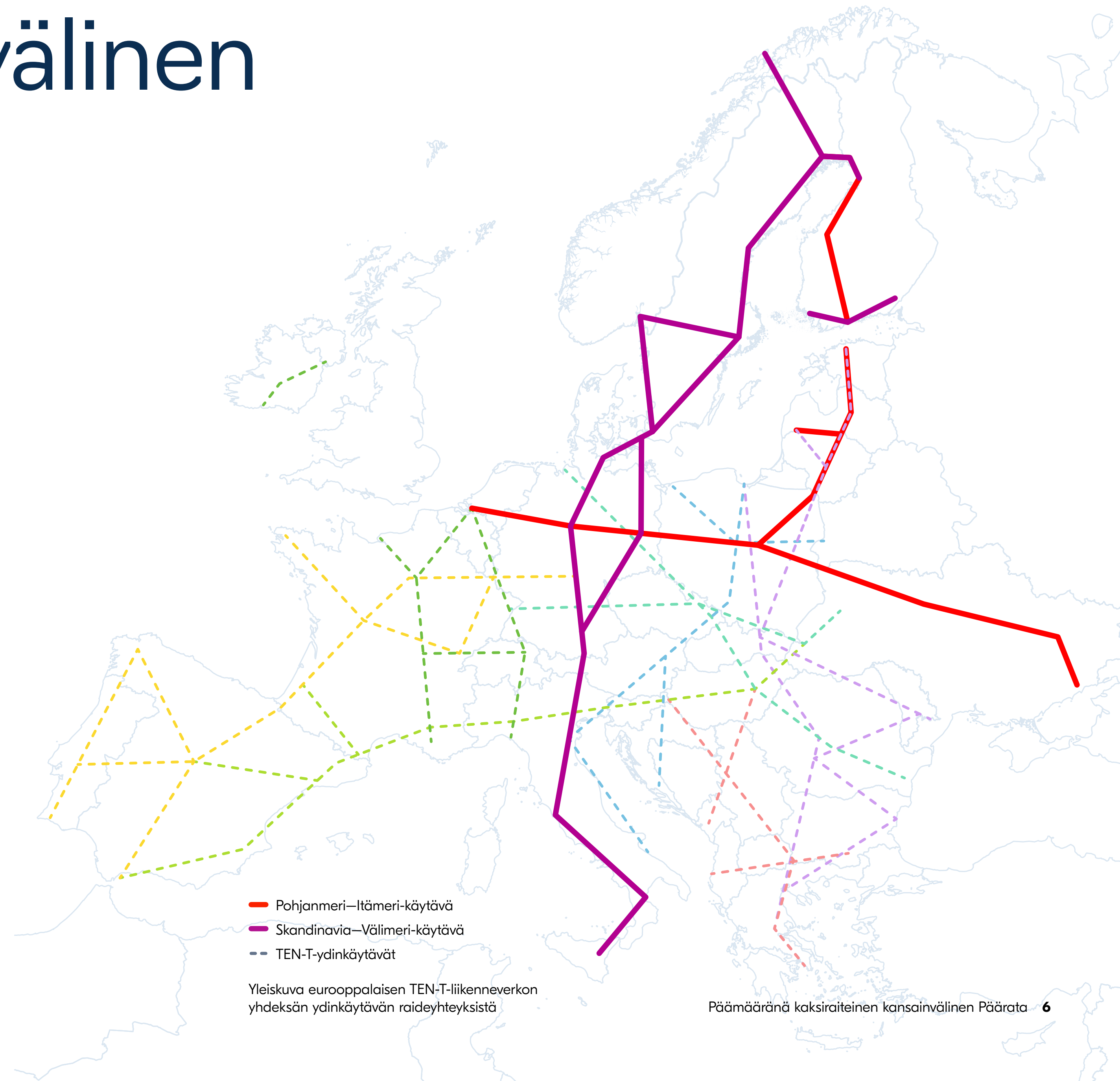
● Osa eurooppalaisia Pohjanmeri—Itämeri- ja Skandinavia—Välimeri-käytäviä (TEN-T). Tarkoittaa mahdollisuuksia merkittävään EU-rahoitukseen.

● 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 potentiaalin hyödyntämistä

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

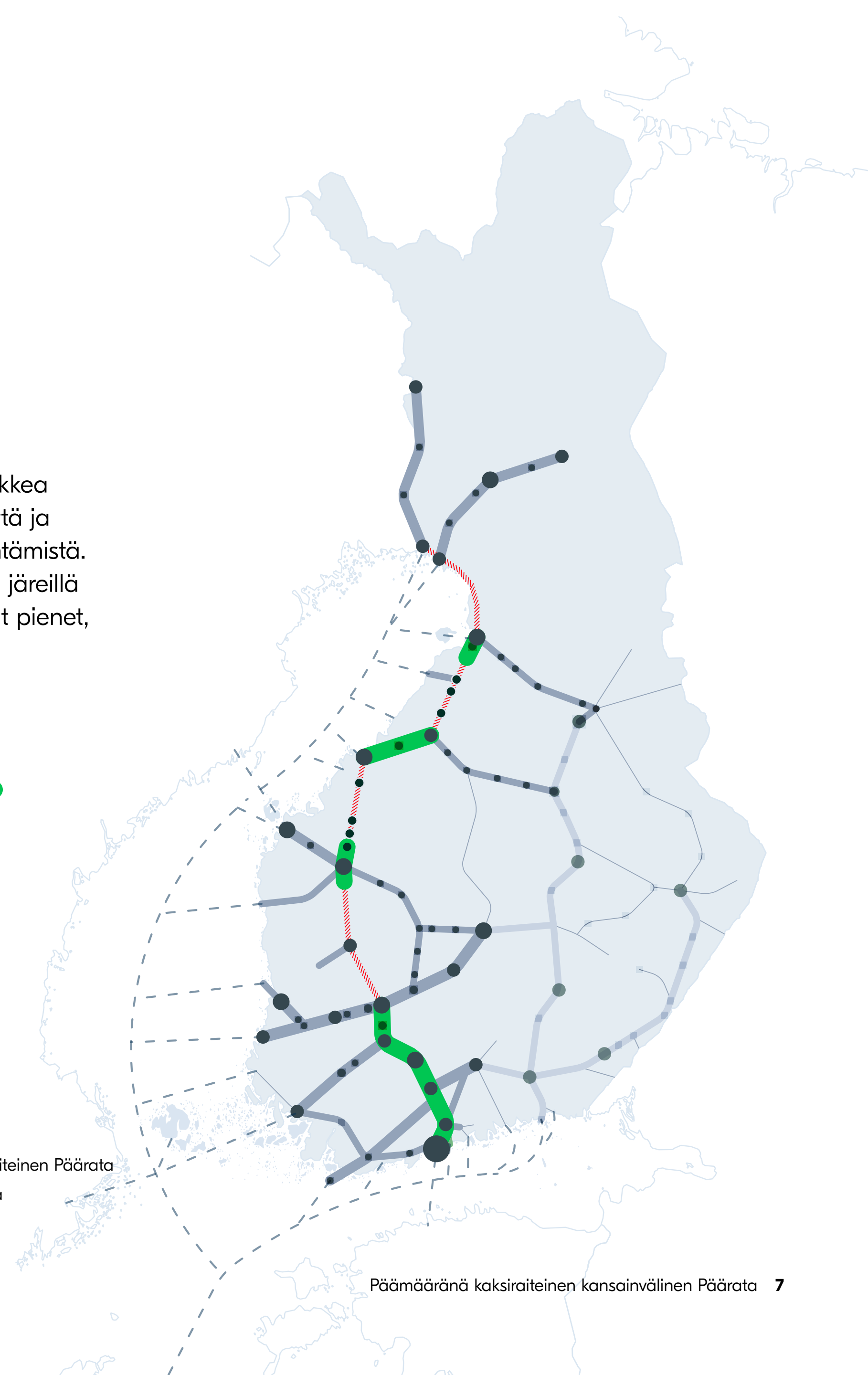
Yksiraiteisuus rajoittaa välityskykyä

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



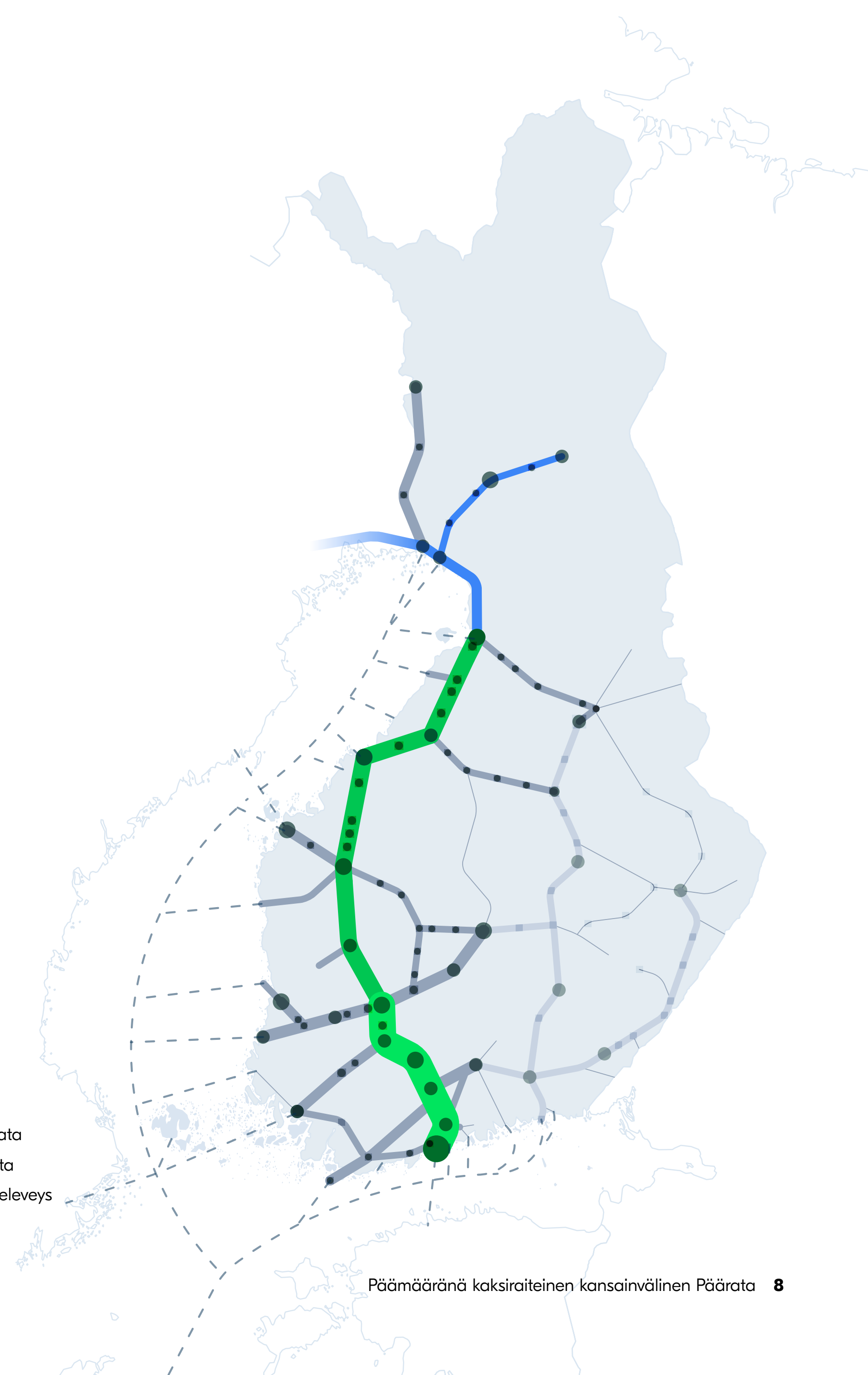
Tavoitteena kaksiraiteinen Päärata 2060

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.

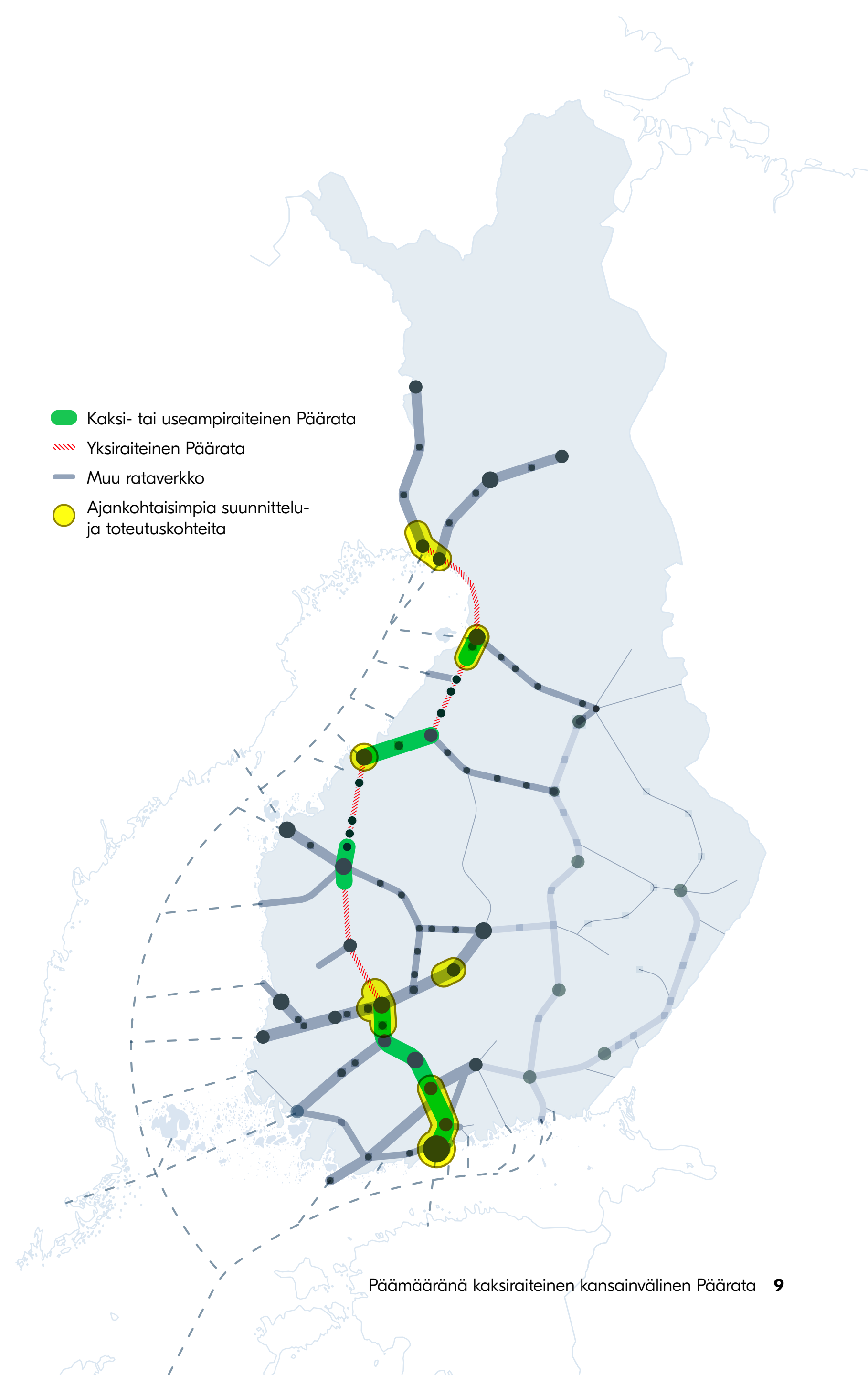


Pääradan peruskorjauksen ja kehittämisen jatkuvuuden turvaaminen hallitusohjelmissa, Liikenne 12:ssa ja hallituskaudet ylittävässä liikennepolitiikassa.



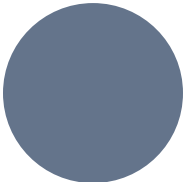
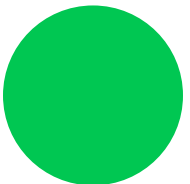
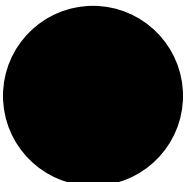
Liityntäratojen kehittämisen turvaaminen huomioiden rataverkko kokonaisuutena.

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



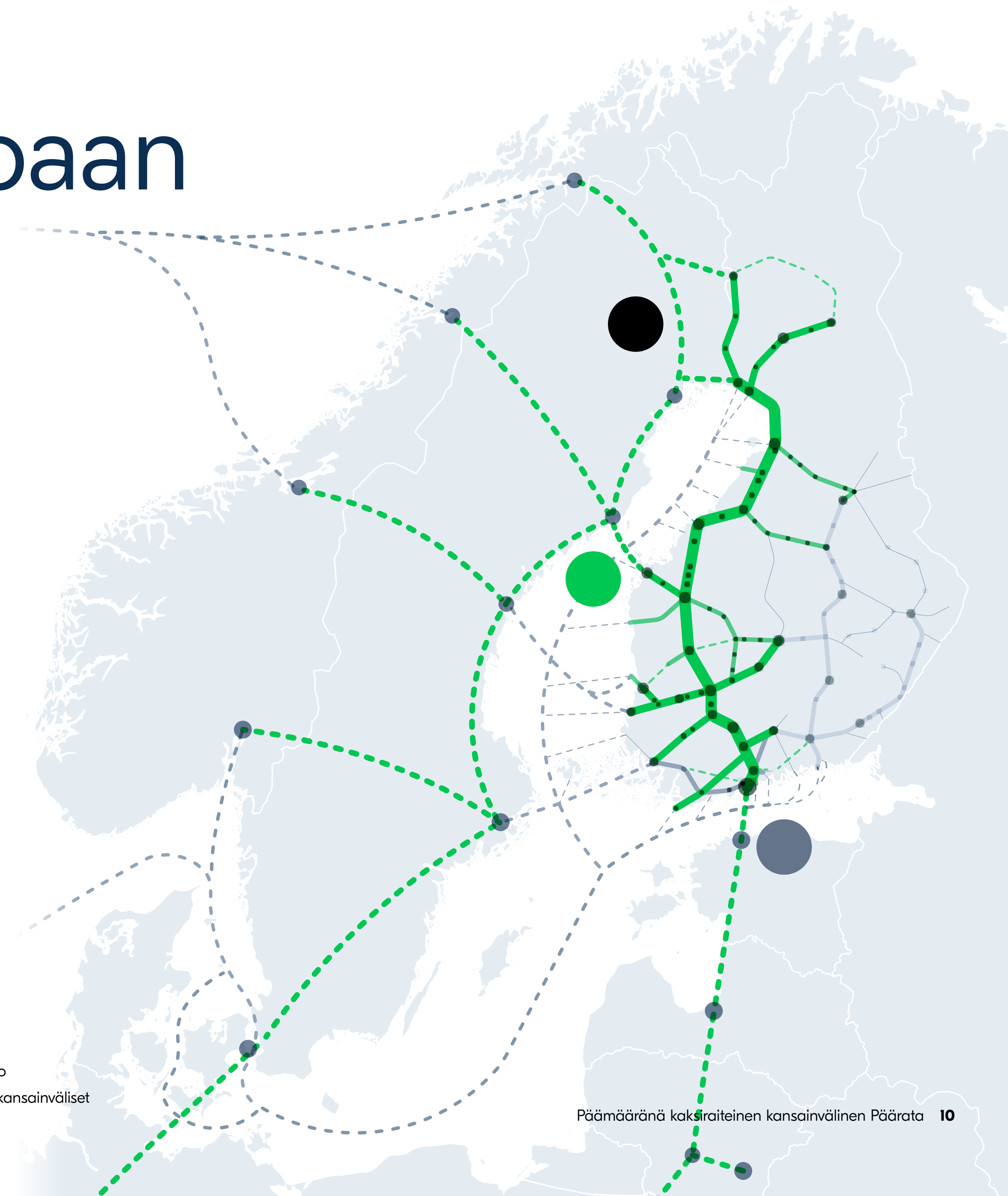
Päärataa pitkin Eurooppaan

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

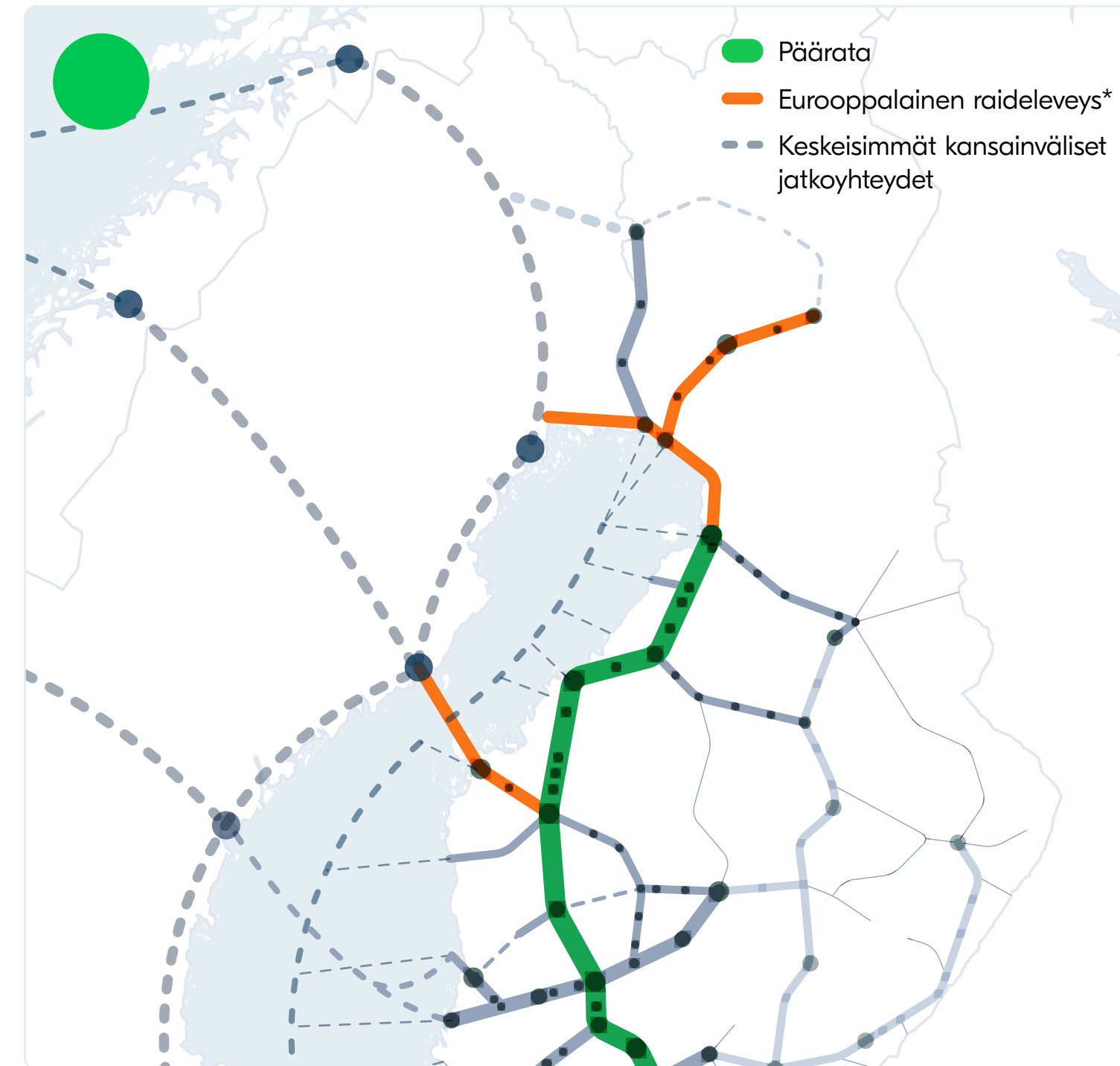
Baltian kautta Manner-Euroopan markkinoille

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



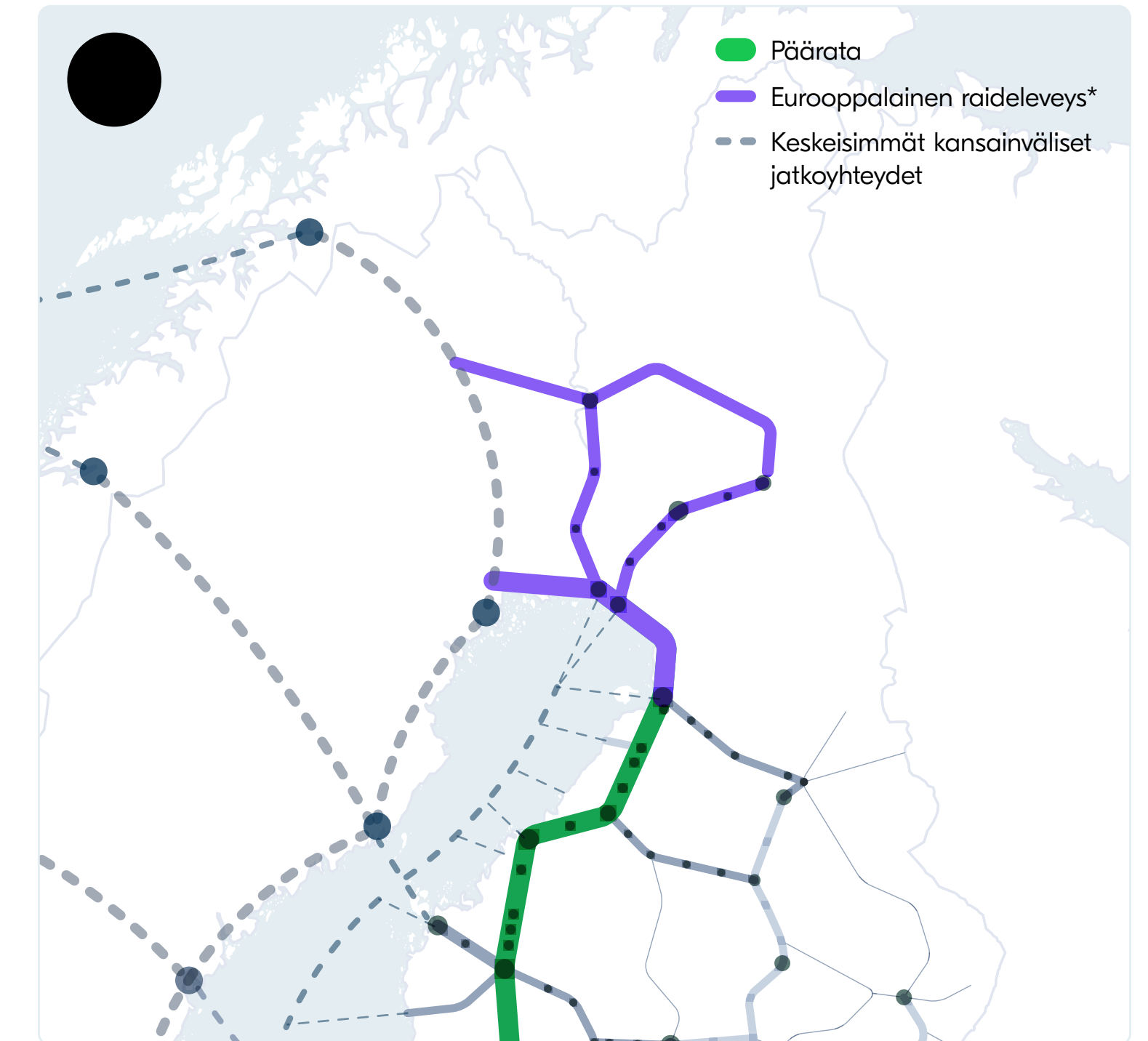
Nordic Connector – kiinteällä yhteydellä Pohjoismaista elinvoimaa

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

Henkilöjuna liikenteen vilkkaimmat asemat 2025

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

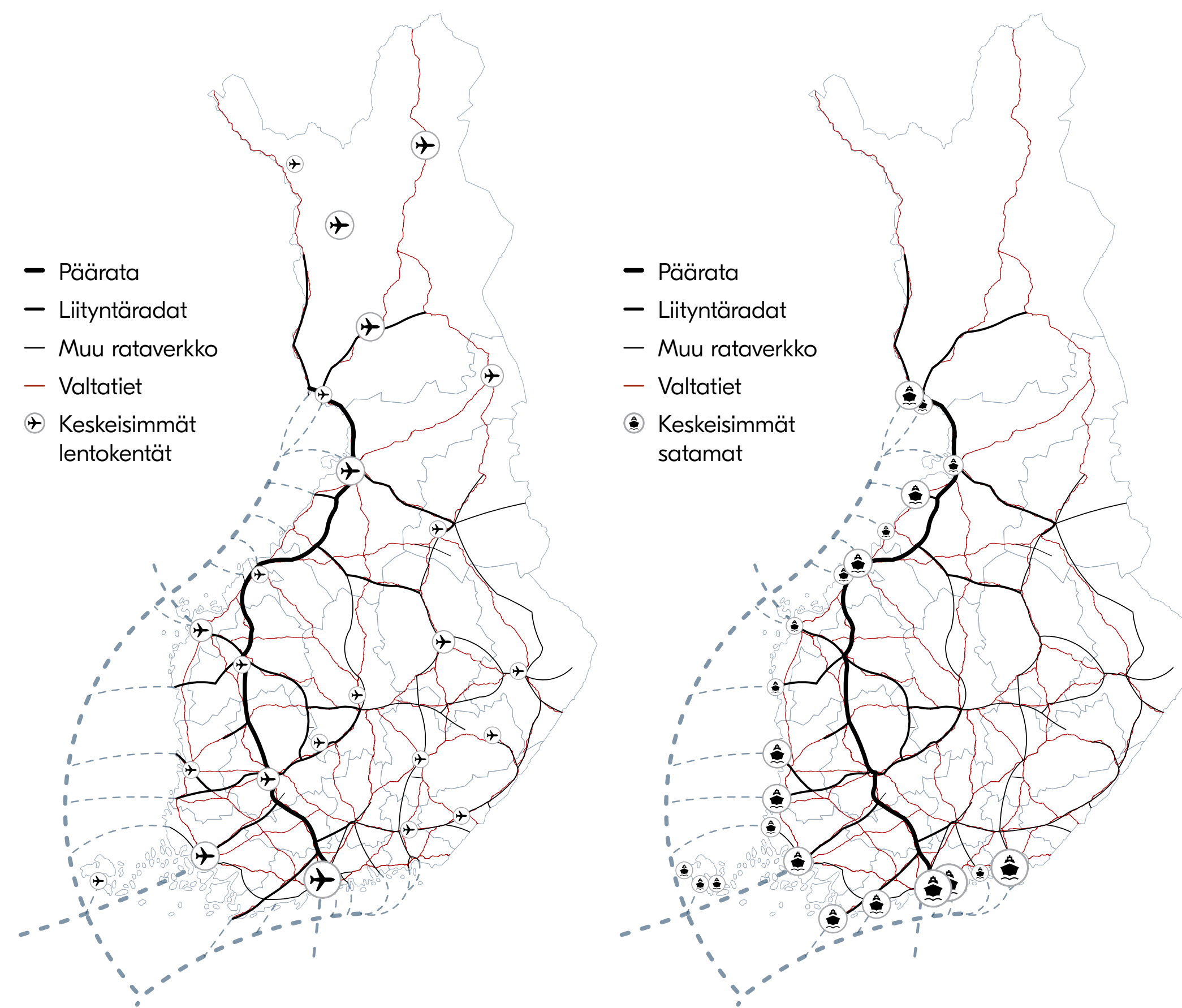
| Sija | Asema | Matkustajia | Muutos vrt. 2019 |
|------|-------------|-------------|------------------|
| 1 | Helsinki | 8 467 000 | -15 % |
| 2 | Tampere | 6 545 800 | 29 % |
| 3 | Tikkurila | 2 245 000 | 9 % |
| 4 | Pasila | 2 188 900 | 54 % |
| 5 | Lahti | 2 087 100 | 2 % |
| 6 | Hyvinkää | 1 719 200 | -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 |
| Yhteensä | 20 443 604 |

Lähde: Finavia



Päärata ja Suomen aluerakenne

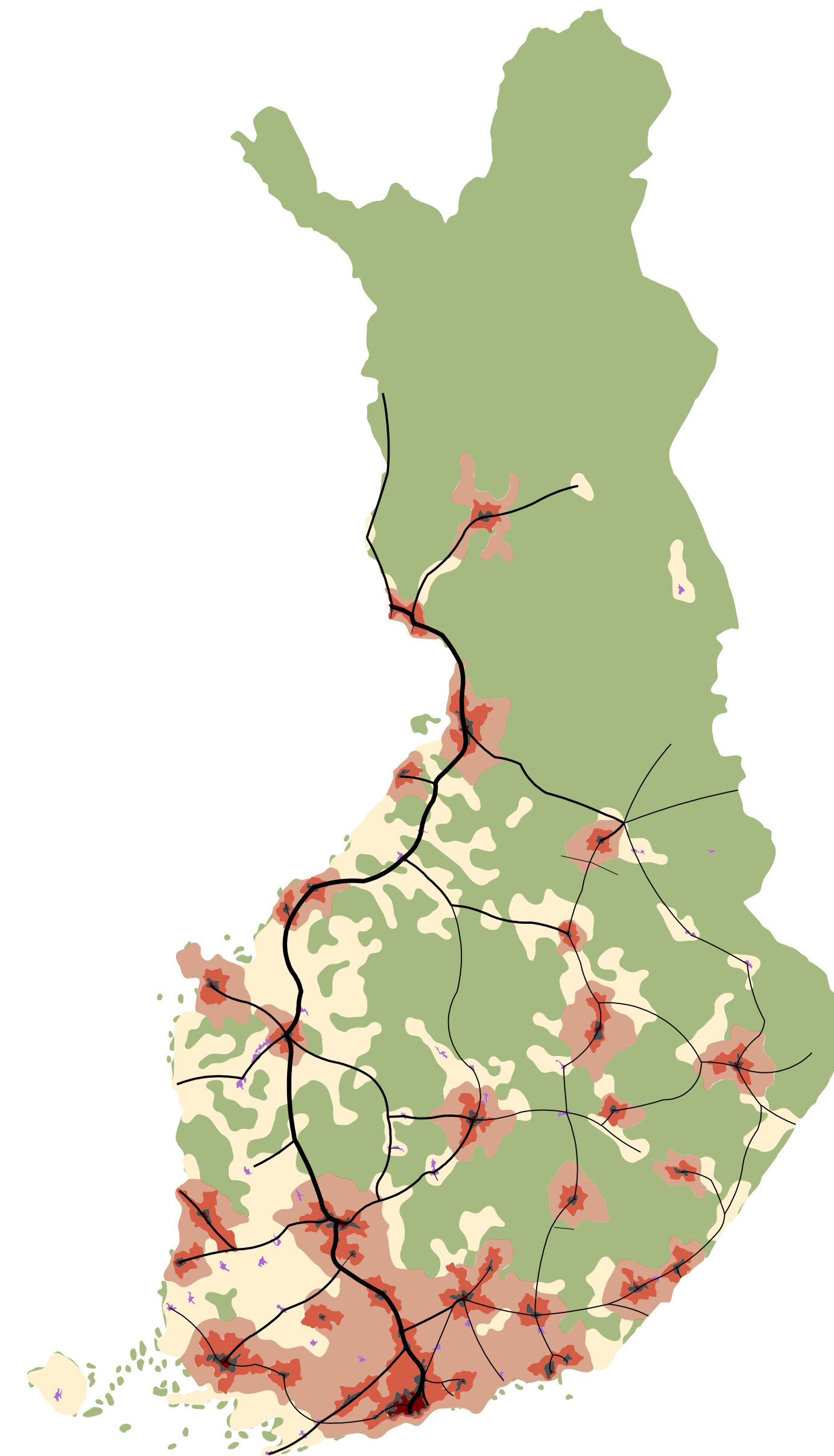
SYKEN kaupunki-maaseutu-alueuokitus ja keskeisimmät taajamat

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 |
| Yhteensä | 2 518 959 | 1 778 367 |
| Osuus Suomen väestöstä | 45 % | 31 % |

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

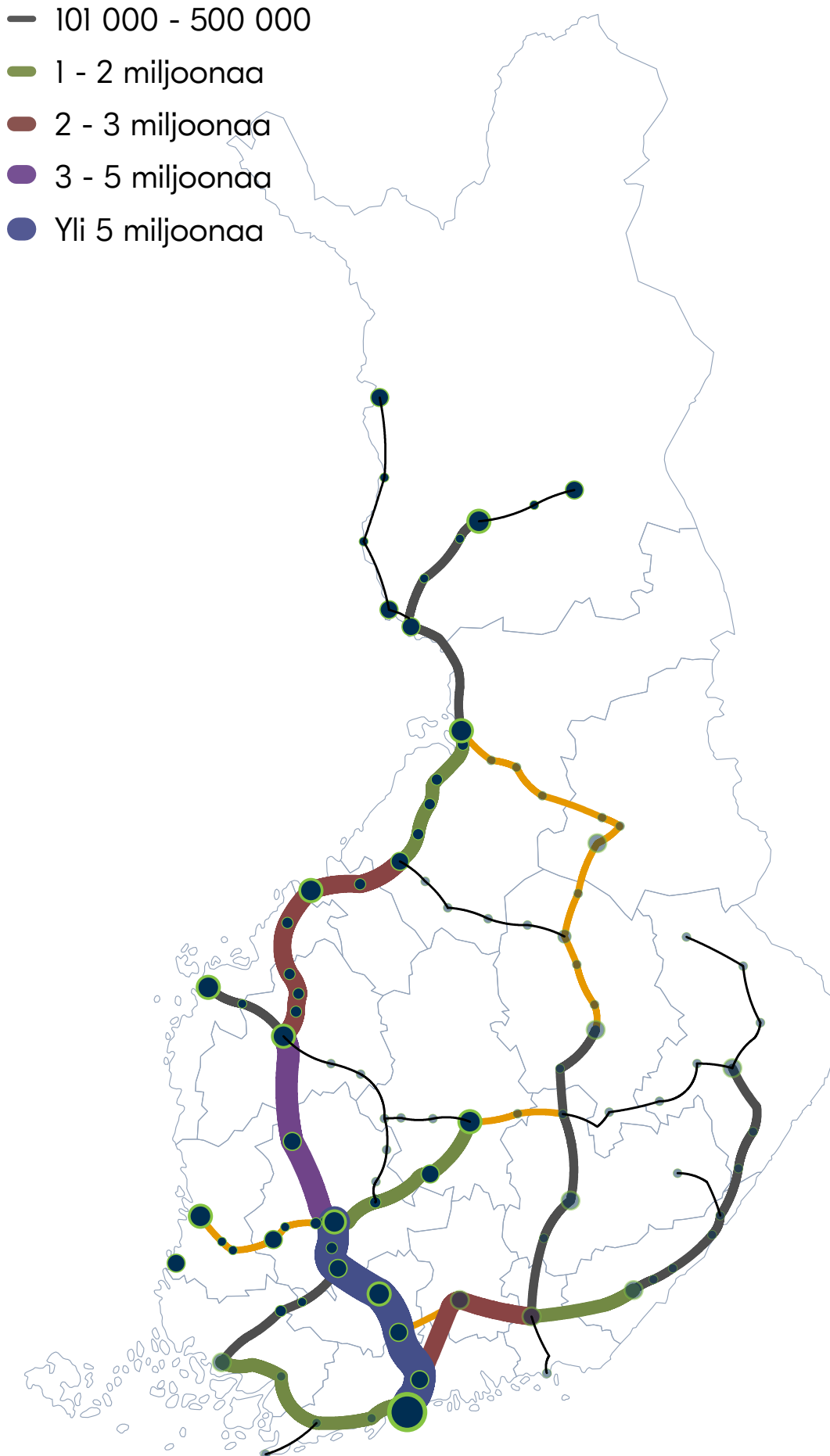
Määrällisesti eniten kasvaneet rataosat

| 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

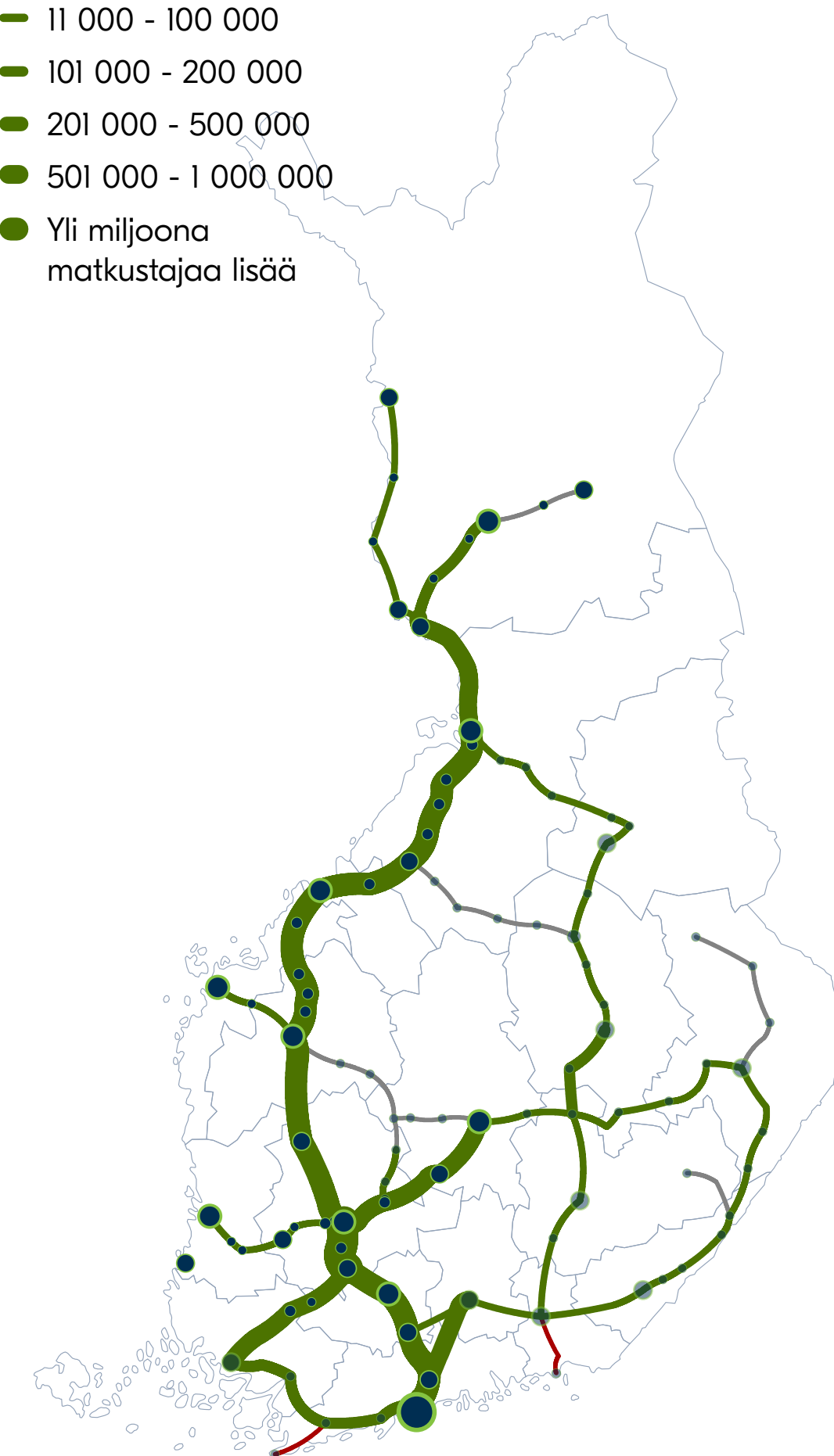
Kaukoliikenteen matkustajat 2025

- 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 |
| Yhteensä | 89 |

Lähde: Suomen Satamat ry / Tilastokeskus

Rataosalla kuljetetut nettotonnit (1000 tonnia) 2025

⋯ Ei tavaraliikennettä

— 1 - 500

— 501 - 1000

— 1001 - 2000

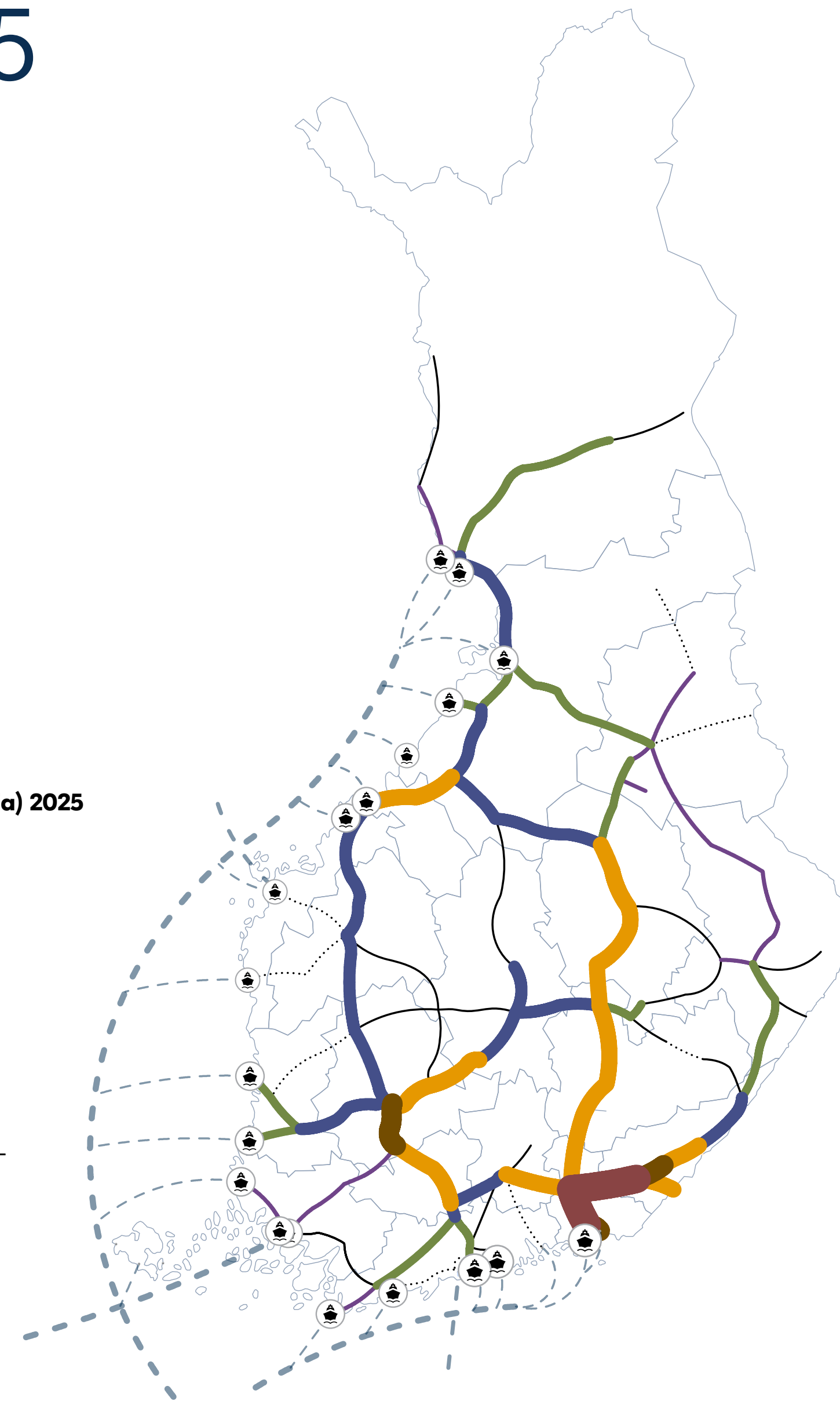
— 2001 - 3000

— 3001 - 5000

— 5001 - 7000

— 7001 - 9036

⊙ Keskeisimmät tavaraliikenteen satamat



Nopeusrajoitukset ja sähköistys

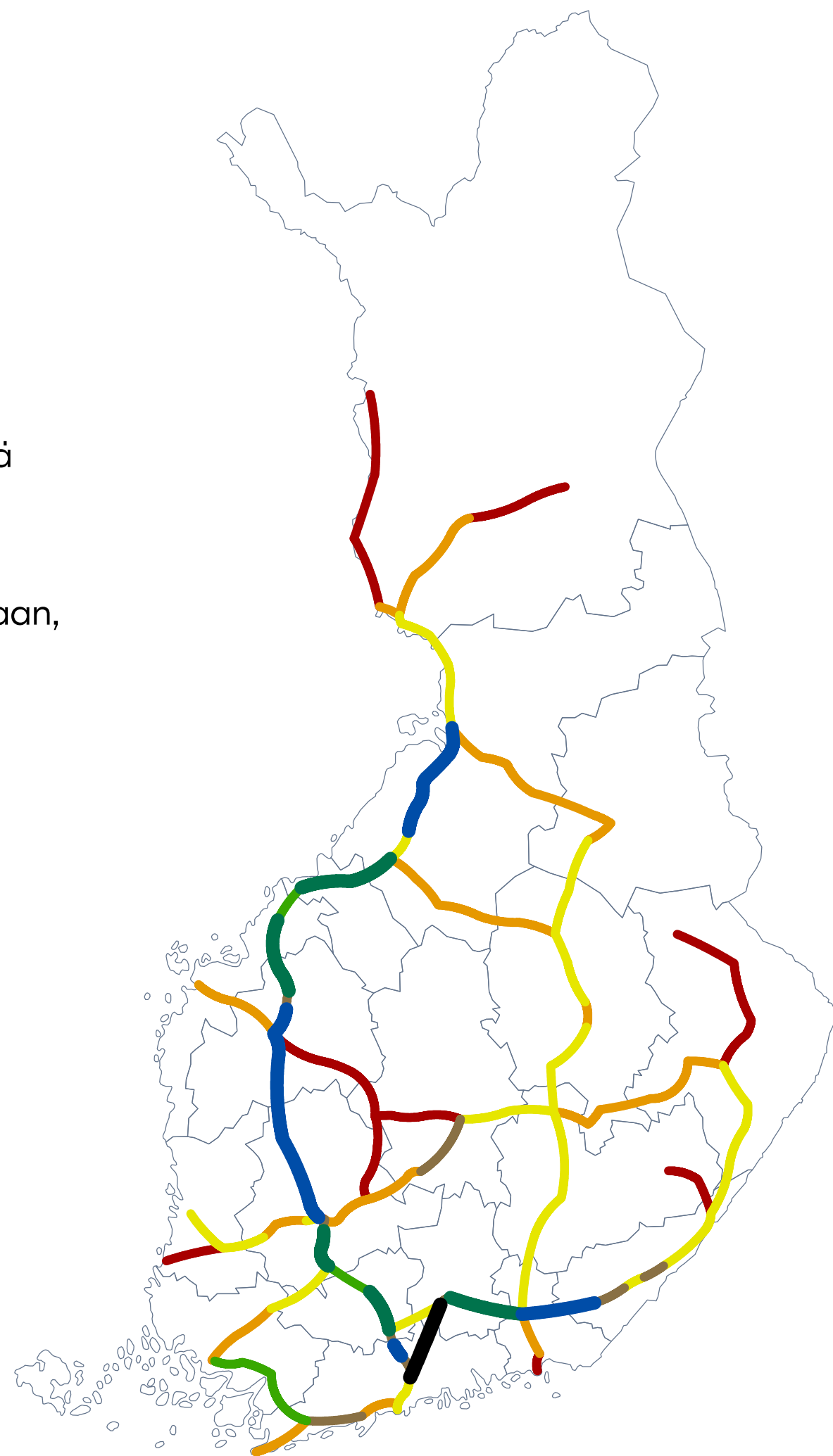
Nopeusrajoitukset henkilöliikenteen 2027 liikennöimillä rataosilla

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



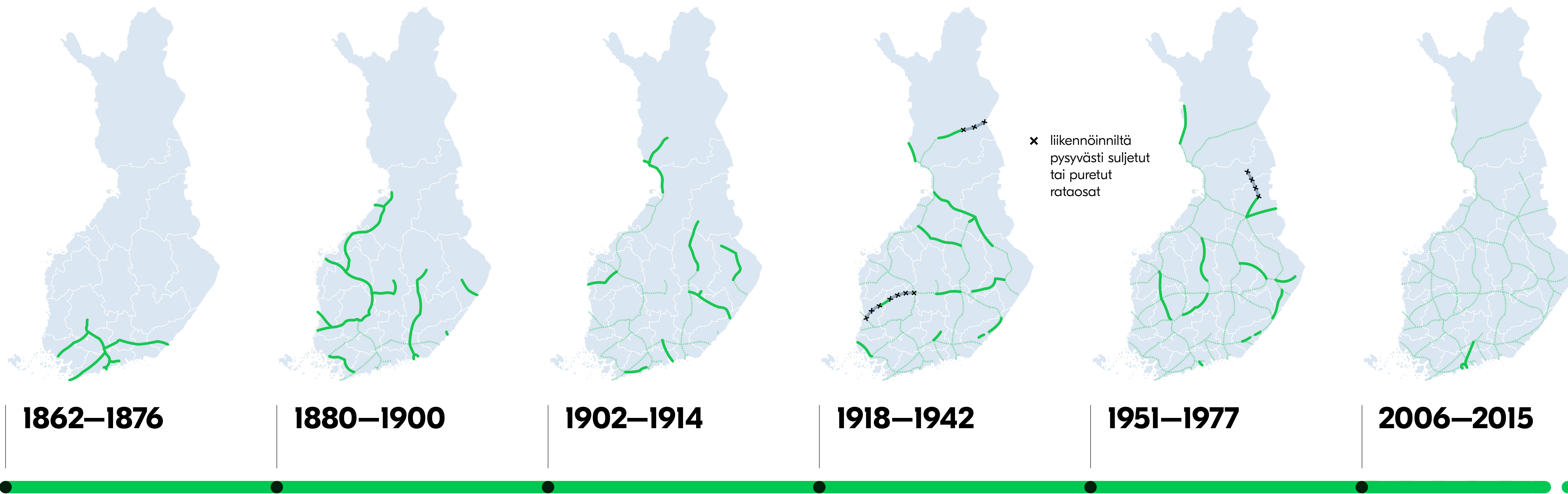
Nyky-Suomen rataverkon rakentuminen 1862–2015

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 raideleveyteen | 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