



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisuja

Kirjoita nro/Kirjoita vuosi

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023-2030 / LUONNOS 1.4.22

Ratahankkeet



Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023-2030 / LUONNOS 1.4.22

Ratahankkeet

Väyläviraston julkaisuja Kirjoita nro/Kirjoita vuosi

Kannen kuva: Väyläviraston kuvakokoelma

Verkkojulkaisu pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Kirjoita xxx-x

Väylävirasto
PL 33
00521 HELSINKI
puh. 0295 343 000

: Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023-2030 / LUONNOS 1.4.22 - Ratahankkeet. Väylävirasto Helsinki Kirjoita vuosi. Väyläviraston julkaisu Kirjoita nro./Kirjoita vuosi. Kirjoita sivumäärä sivua ja Kirjoita liitemäärä liitettä. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Kirjoita tähän.

Avainsanat: Kirjoita avainsanat

Tiivistelmä

Tämä liiteraportti liittyy Valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2023-2030. Raportissa on esitetty investointiohjelman ratahankkeiden vaikutukset sekä investointiohjelmaan sisältyvien ratahankkeiden ja investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden ratahankkeiden kuvaukset.

: Kirjoita julkaisun otsikko ruotsiksi. - Kirjoita alaotsikko ruotsiksi.. Trafikledsverket. Helsingfors Kirjoita vuosi. Trafikledsverkets publikationer Kirjoita nro/Kirjoita vuosi. Kirjoita sivumäärä sidor och Kirjoita liitemäärä bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Kirjoita tähän.

Sammanfattning

Kirjoita tiivistelmäteksti

: Kirjoita julkaisun otsikko englanniksi. - Kirjoita alaotsikko englanniksi.. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki Kirjoita vuosi. Publications of the FTIA Kirjoita nro/Kirjoita vuosi. Kirjoita sivumäärä pages and Kirjoita liitemäärä appendices. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Kirjoita tähän.

Abstract

Kirjoita tiivistelmäteksti

Esipuhe

Tämä liiteraportti liittyy Valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2023-2030. Raportissa on esitetty investointiohjelman ratahankkeiden vaikutukset sekä investointiohjelmaan sisältyvien ratahankkeiden ja investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden ratahankkeiden kuvaukset.

Helsingissä Kirjoita kuukausikuussa Kirjoita vuosi

Väylävirasto

Kirjoita vastuuosasto/yksikkö

Sisältö

1	INVESTOINTIOHJELMAN RATAHANKKEIDEN VAIKUTUKSET	8
1.1	Vaikutukset saavutettavuuteen	8
1.2	Vaikutukset tehokkuuteen	10
1.3	Vaikutukset kestävyYTEEN	11
1.4	Vaikutukset ilmastonmuutokseen	11
1.5	Vaikutukset liikenneturvallisuuteen	12
1.6	Investointiohjelman ratahankkeiden tuottamat hyödyt PRIO:lla laskettuna	12

LIITTEET

Liite 1a	Investointiohjelman 2023-2030 ratahankkeet
Liite 1b	Investointiohjelman 2023-2030 ulkopuolelle jääneet ratahankkeet

1 Investointiohjelman ratahankkeiden vaikutukset

1.1 Vaikutukset saavutettavuuteen

Alueiden kansainvälisessä saavutettavuudessa on henkilöliikenteen osalta ensisijaisesti kyse junayhteyksistä Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja satamiin. Yhteydet satamiin ovat tärkeitä erityisesti tavaraliikenteen osalta. Helsinki-Riihimäki 3. vaihe nopeuttaa hieman lähes kaikkea pääradan kaukoliikennettä ja pääradan peruskorjaus turvaa nykyisten matka-aikojen säilymisen. Kuopion ja Joensuun junayhteyksiä Helsingin lentoasemalle on mahdollista nopeuttaa noin 5-10 minuuttia. Satamiin kytkeytyviä hankkeita on Kotkassa Kotolahti-Mussalo läpiajoraide, Turku-Uusikaupunki/Raisio-Naantali peruskorjaukset, Hanko-Hyvinkää peruskorjaus sekä Tornio-Röyttä peruskorjaus. Myös Etelä-Suomen 250 kN akselipainoverkoston laajentamisella parannetaan tavaraliikenteen satamayhteyksiä.

Alueiden välisen saavutettavuuden kannalta merkittävää on junaliikenteen nopeus ja vuorotarjonta sekä häiriöherkkyyden vähentäminen, joka parantaa aikataulujen luotettavuutta. Investointiohjelma vähentää henkilöliikenteen häiriöherkkyyttä ja parantaa täsmällisyyttä välityskyvyltään jo ongelmallisimmiksi tunnistetuissa kohteissa. Investointiohjelman hankkeet luovat edellytyksiä nopeuttaa junayhteyksiä Kuopiosta ja Joensuusta Helsinkiin noin 5-10 minuuttia. Nopeuttaminen kohdistuu nykyisin keskimääräistä hitaampien pääratajaksojen joukossa oleville yhteysväleille Luumäki-Joensuu ja Kouvola-Kuopio. Helsinki-Riihimäki 3. vaihe nopeuttaa hieman lähes kaikkea pääradan kaukoliikennettä ja pääradan peruskorjaus turvaa nykyisten matka-aikojen säilymisen. Investointiohjelman hankkeet lisäävät mahdollisuuksia lisätä henkilöliikenteen junatarjontaa erityisesti pääradalla ja Luumäki-Imatra -välillä. Eri ratasuuntien kaukoliikenteen sekä Tampereen lähiliikenteen junatarjonnan kasvattaminen ja yhteensovittaminen edellyttävät Tampereen henkilöratapihan parantamista. Parantamishankkeisiin sisältyvällä nopeusrajoitusten poistolla nostetaan junaliikenteen nopeustasoa yksittäisissä kohteissa eri puolilla Suomea.

Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäisen saavutettavuuteen vaikuttaa ensisijaisesti lähijunaliikenteen tarjonta, paikoin myös kaukoliikenteen junien pysähtyminen kaupunkiseuduilla ja pienemmällä paikkakunnilla. Investointiohjelman hankkeet luovat edellytyksiä parantaa kaupunkiseutujen ja alueiden sisäistä saavutettavuutta erityisesti Helsingin ja Tampereen seuduilla. Helsinki-Riihimäki -hankkeen 3. vaiheessa rakennettavat lisäraiteet Jokelan ja Riihimäen välille siirtävät lähi- ja kaukojunat omille raiteilleen, mikä nopeuttaa hieman lähes kaikkea pääradan kaukoliikennettä. Hanke vähentää myös liikenteen häiriöherkkyyttä, sujuvoittaa joidenkin lähijunien kulkua ja luo edellytyksiä kehittää lähijunatarjontaa. Tampereen henkilöratapihan parantamisen tuoma lisäkapasiteetti on puolestaan edellytys Tampereen lähiliikenteen lisäämiselle. Myös Luumäki-Joutseno -kaksoisraide sekä Turku-Uusikaupunki ja Raisio-Naantali -väleille kohdistuvat toimenpiteet luovat mahdollisuuksia kehittää alueellista junaliikennettä.

Muutokset saavutettavuudessa heijastuvat tavarankuljetusten tehokkuuteen, työasiointiliikkumisen sujuvuuteen, työssäkäyntialueiden laajuuteen sekä palvelujen saavutettavuuteen. **Kuljetusten käyttäjähödyt** syntyvät kuljetuskapasiteetin

kasvun ja liikenteen paremman toimivuuden sekä kuljetuskustannusten alenemisen kautta. Investointiohjelma parantaa tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä Kaakkois-Suomessa Luumäeltä Imatralle, Kotkassa ja pääradan eteläosassa. Lautiosaari-Elijärvi ja Tornio-Röyttä -hankkeissa avataan mahdollisuuksia erityisesti rautateillä tapahtuville malmikuljetuksille. Akselipainojen korottaminen eteläisen Suomen raskaan tavaraliikenteen 250 kN akselipainoverkoston puuttuvilla jaksoilla lisää eteläisen Suomen raskaan teollisuuden kuljetusten kilpailukykyä. Helsinki-Tampere -rataosan ja Hankoon, Naantaliin ja Uudenkaupunkiin johtavien ratojen sekä Haapajärvi-Saarijärvi -radan peruskorjaushankkeilla turvataan ratojen liikennöintiolosuhteiden säilyttämistä.

Matkojen käyttäjähyödyt syntyvät palvelutason parantumisen kautta. Investointiohjelman hankkeet luovat edellytykset nopeuttaa junayhteyksiä. Hankkeet vähentävät liikenteen häiriöherkkyyttä ja parantavat täsmällisyyttä. Hankkeet lisäävät ratakapasiteettia välityskyvyltään jo nykyisin ongelmallisilla jaksoilla. Tampereen ja Kokkolan ratapihahankkeissa parannetaan esteettömyyttä ja muita matkustajaolosuhteita sekä luodaan edellytyksiä asema-alueiden ja niiden palveluiden laajemmalle kehittämiselle. Investointiohjelman pienemmät parantamishankkeet edistävät myös esteetöntä ja kestävää liikkumista usealla asemanseudulla sekä parantavat junaliikenteen toimivuutta.

Investointiohjelman vaikutukset **aluerakenteeseen ja alueiden kehitysedellytyksiin** syntyvät ensisijaisesti saavutettavuuden muutosten kautta. Junakuljetusten kustannustasoon vaikuttavat tekijät ja välityskyvyn riittävyys ovat koko maan aluekehityksen näkökulmasta tärkeitä erityisesti metsäteollisuuden kuljetuksille. Välttämätön ehto rataverkon tarjoamille aluekehitysedellytyksille on se, että rataverkko säilyy liikennöitävässä kunnossa, eikä kunnan heikkeneminen aiheuta lisääntyviä liikennöintirajoituksia. Investointiohjelman hankkeet eivät suoraan vaikuta aluekehitykseen, mutta toimintaedellytysten parantaminen kuljetusten kannalta ongelmallisimmilla rataosilla on tärkeää mm. metsä- ja muun raskaan teollisuuden tuotannon kasvulle ja sitä kautta teollisuuspaikkakuntien kehitykselle.

Investointiohjelmaan sisältyvät peruskorjaushankkeet parantavat mahdollisuuksia huolehtia rataverkon kunnosta ja säilyttää verkkoa liikennöitävänä myös seuraavina vuosikymmeninä. Erityisesti pääradan kunnosta voidaan huolehtia pitkäjänteisemmin. Pääradan kuntotilan vaikutukset ulottuvat laajalti myös muualle Suomeen. Hankoon, Naantaliin ja Uudenkaupunkiin johtavien ratojen sekä Tornio-Röyttä- ja Haapajärvi-Saarijärvi -ratojen peruskorjauksilla turvataan tavaraliikenteen toimintaedellytysten säilymistä ja myös paranemista. Ohjelma luo edellytyksiä parantaa tavarakuljetusten toimintaedellytyksiä kaakkoisessa Suomessa, Kemin-Tornion seudulla sekä useisiin etelä- ja länsirannikon satamiin suuntautuvassa liikenteessä. Kouvola-Kuopio ja Luumäki-Joensuu -hankkeet tasoittavat alueellisesti rataverkon tarjoamaa palvelutasoa ja aluekehitysedellytyksiä. Investointiohjelman hankkeiden luomat edellytykset suuruusluokaltaan noin 5-10 minuutin matka-aikalyhenemille eivät ole suuria, mutta pidemmän aikavälin yhteenlasketut aikasäästöt ovat merkittävämpiä aluekehityksen edellytysten näkökulmasta.

Investointiohjelman hankkeet luovat edellytyksiä kehittää rataverkon varaan rakentuvaa **yhdyskuntarakennetta** erityisesti Helsingin ja Tampereen työssäkäyntialueilla. Investointiohjelman hankkeet, kuten esimerkiksi Helsinki-Riihimäki 3. vaihe sekä Tampereen henkilöratapihan kapasiteetin lisääminen, tehostavat Helsingin ja Tampereen työmarkkina-alueiden toimintaa luomalla edellytykset sekä

pääradan suuntaisen, että Tampereen seudun lähijunaliikenteen lisäämiselle ja kehittämiseksi. Luumäki-Joutseno -kaksoisraide sekä Turku-Uusikaupunki- ja Raisio-Naantali -hankkeet luovat myös mahdollisuuksia kehittää alueellista liikennettä. Tampereen ja Kokkolan ratapihahankkeet kytkeytyvät asemanseutujen maankäytön kehittämiseen. Parantamishankkeissa on myös henkilöliikennepaikkoja, jotka kytkeytyvät laajemminkin asemanseutujen kehittämiseen.

Investointiohjelma parantaa erityisesti satamien sekä metsäteollisuusklusterin **toiminta- ja kehittämisedellytyksiä** Suomessa. Pohjoisemman Suomen hankkeet luovat mahdollisuuksia kuljetusten kehittämiseksi, erityisesti malmikuljetuksille. Laajemmin rataverkon pullonkaulojen vähentäminen ja tavararatapihojen toimivuuden parantaminen turvaavat rataverkon säilymisen toimivana liikennejärjestelmän osana.

1.2 Vaikutukset tehokkuuteen

Kaikista ratakankkeista ei ole tehty hankearviointia ja siihen sisältyvää yhteiskuntataloudellista laskelmaa. **Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden** arvioinnin kannalta haasteena on myös yksittäisiä hankkeita laajempien, pidemmän aikavälin kehittämistarpeiden tarkastelun ja arvioinnin vaikeus. Investointiohjelma sisältää tehtyjen hankearviointien perusteella yhteiskuntataloudellisesti kannattavia ja kannattamattomia hankkeita. Hankkeista, joista on tehty hankearviointi, yhteiskuntataloudellisesti kannattava (hyöty-kustannussuhde vähintään 1,0) on pienistä kustannustehokkaimmista toimista koottu Kouvola-Kuopio -matka-aikojen lyhentäminen. Imatra-Joensuu -hankkeen, Lautiosaari-Elijärvi/Tornio-Röyttä -kunnostuksen (ilman sähköistystä) ja Helsinki-Riihimäki 3. vaiheen hyöty-kustannussuhteet ovat välillä 0,5-0,8. Luumäki-Joutseno -välin välityskyvyn ja nopeudennoston sekä Lauritsalan liikennepaikan hyöty-kustannussuhteet on alle 0,5. Saarijärvi-Haapajärvi peruskorjaus on yhteiskuntataloudellisesti tappiollinen. Muista ohjelman kehittämishankkeista ei ole tehty yhteiskuntataloudellista arviointia. Tässä esitetyt hyöty-kustannussuhteet perustuvat vanhoihin yksikköarvoihin, jotta eri väylämuotojen PRIO-arvioinnit olisivat vertailukelpoisia. Hankekuvausten yhteydessä todetut hie-man poikkeavat hyöty-kustannussuhteet puolestaan pohjautuvat uuteen ohjeistukseen ja uusiin yksikköarvoihin, ja ovat hankearviointien julkaisuissa mainittuja.

Iso osa hankkeista kohdistuu rataosille ja -pihoille, joilla on merkittävimpiä kehittämistarpeita jo nykyisillä liikenne- ja kuljetusmäärillä. Erittäin vilkasliikenteisille ja välityskyvyltään ongelmallisille Helsingin ja Riihimäen väliselle rataosalle ja Tampereen ratapihalle kohdistuvat parantamistoimet tukevat **koko rataverkon tehokasta hyödyntämistä** vähentämällä tilanteita, jossa ongelmakohteiden vuoksi muuta verkkoa ei pystytä hyödyntämään täysimääräisesti.

Rataverkon ylläpidon ja kehittämisen edellyttämät **julkistalouden investoinnit** ovat suuria, pitkäikäisiä ja pitkävaikutteisia. Investointiohjelman sisältämä raitinfran rakentaminen (kaksoisraiteet, kohtausraiteet, ratapihojen laajennukset yms.) lisää rataverkon kunnossapitokustannuksia, mutta siitä ei ole esitetty arviota. Esimerkiksi 30 kilometriä uutta sähköistettyä, kunnossapitoluokkaan 1A kuuluvaa vilkkaasti liikennöityä raidetta lisää kunnossapitokustannuksia noin 0,5 milj. euroa vuodessa. Investointiohjelmaan sisältyvät peruskorjaushankkeet kokonaisuutena vähentävät osaltaan liikenneverkon korjausvelkaa.

1.3 Vaikutukset kestävyteen

Liikkumisen mahdollisuuksiin ja ihmisten tasavertaisuuteen liittyy mm. liikkumisympäristön esteettömyys, joka rataanfrastruktuurin osalta tarkoittaa asemien ja seisakkeiden esteettömyyttä sekä fyysisten rakenteiden että matkustajainformaation osalta. Investointiohjelman asemahankkeet sisältävät fyysisen esteettömyyden puutteiden parantamistoimia Tampereella ja Kokkolassa sekä parantamishankkeisiin sisältyvien kohteiden myötä useammalla muullakin asemalla eri puolilla Suomea. Rataverkon kehittämiseen perustuvalla junaliikenteen kehittämällä voi olla **terveyteen ja hyvinvointiin** kohdistuvia vähäisiä myönteisiä vaikutuksia, jos lisääntyvä junamatkustus lisää kävelyä ja pyöräilyä liityntämatkoilla ja tukee kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta. Investointiohjelmalla ei kuitenkaan ratahankkeiden osalta ole tunnistettu olevan merkittäviä vaikutuksia ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin. Investointiohjelma ei muuta merkittävästi **ihmisten altistumista päästöille, melulle ja tärinälle**. Joissakin hankkeissa tehdään melusteitä, jotka vähentävät melulle altistumista. Hankkeet, jotka tarjoavat lisäkapasiteettia tai -nopeutta tai joissa nostetaan akselipainoja, voivat liikenteen muutosten myötä samalla myös lisätä melua ja tärinää. Hankkeiden yksityiskohtaisen suunnittelun lähtökohtana on kuitenkin kompensoida haitat.

Infrastruktuuri-investoinneilla on aina jossain määrin kielteisiä vaikutuksia **luonnonvarojen käytön ja luonnon monimuotoisuuden** kannalta. Vaikutukset ovat useimmiten paikallisia ja riippuvat siitä, kuinka herkkiin ympäristöihin ratahankkeet sijoittuvat. Investointiohjelma ei sisällä kokonaan uuteen ratakäytävään rakennettavia pitkiä rataosuuksia. Osa ohjelman hankkeista voi kuitenkin heikentää luonnon monimuotoisuutta paikallisesti silloin, kun niihin sisältyy lisäraiteiden tai rataoikaisujen rakentamista. Rataverkkoon kohdistuvilla investoinneilla saattaa olla myös paikallisesti kielteisiä vaikutuksia **pinta- ja pohjavesiin sekä maaperään**. Ratojen hyvä kunnossapito, tavararatapihojen ja niiden turvalaitteiden toimivuus sekä parantamishankkeisiin sisältyvät VAK-ratapihojen turvallisuutta koskevat toimenpiteet ehkäisevät vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksiin liittyviä onnettomuusriskejä ja vähentävät haitallisia vaikutuksia. Investointiohjelman peruskorjaushankkeet turvaavat myös osaltaan ratojen ja turvalaitteiden pysymistä hyvässä kunnossa. Koko liikennejärjestelmää tarkastellen onnettomuusriskei voi kokonaisuutena pienentyä, jos vaarallisten aineiden kuljetuksia siirryy maanteiltä radoille. Paikallisia vaikutuksia, niin kielteisiä kuin myönteisiäkin, kohdistuu myös **rakennettuun ympäristöön ja maisemaan**.

Investointiohjelman hankkeiden ympäristövaikutusten merkittävyyttä paikallisesti voidaan arvioida vasta yksityiskohtaisemmassa hankesuunnittelussa.

1.4 Vaikutukset ilmastonmuutokseen

Rautatienpidon **ilmastovaikutukset** syntyvät ratojen rakentamisesta, käytöstä ja kunnossapidosta, junaliikenteen päästöjen vähentämisestä (mm. sähköistys) sekä tieliikenteestä juniin tapahtuvista kulku- ja kuljetustapamuutoksista. Rataverkon rakentaminen aiheuttaa runsaasti kasvihuonekaasupäästöjä, joiden kuolettaminen kulkutapasiirtymien kautta vaatii kuitenkin vuosikymmeniä.

Osa investointiohjelman rahoituksesta kohdistuu hankkeisiin, jotka luovat edellytyksiä siirtää kuljetuksia maanteiltä radoille parantamalla tavarakuljetusten toimivuutta, kustannustehokkuutta ja kehittämisedellytyksiä. Henkilöjunia nopeuttavat hankkeet puolestaan siirtävät matkoja auto- ja lentoliikenteestä juniin, joskin ohjelman hankkeiden yksinään aikaansaamien matka-aikamuutosten kulkutapavaiikutukset ovat pieniä. Välityskykyä lisäävät hankkeet luovat edellytykset sekä ratakuljetusten että henkilöliikenteen kasvattamiselle. Rataverkon sähköistyskohteita ohjelmassa ovat Raisio-Naantali sekä Lautiosaari-Elijärvi ja Tornio-Röyttä -hankkeet.

Radat ovat erityisen alttiita useiden sääilmiöiden häiriövaikutuksille, sillä vaihtoehtoisia reittejä on poikkeustilanteen sattuessa hyvin vähän. Ilmastonmuutoksen vaikutusten hallinta edellyttää **sopeutumista ilmastonmuutoksen vaikutuksiin**. Investointiohjelma sisältää ratojen peruskorjaushankkeita, jotka osaltaan parantavat väylänpidon mahdollisuuksia varautua sääilmiöiden häiriövaikutuksille.

1.5 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Tasoristeysturvallisuuden parantamista sisältyy välien Kouvola-Kuopio, Imatra-Joensuu, Tornio-Röyttä ja Turku-Uusikaupunki hankkeisiin. Investointiohjelman sisältämät peruskorjaushankkeet auttavat pitämään ratainfraa turvallisen liikennöinnin edellyttämässä kunnossa.

Perusväylänpidon parantaminen sisältää teemana tasoristeysturvallisuuden parantamisen ja jatkuvan vuosirahoituksen teemalle. Toimenpiteillä parannetaan tien- ja radankäyttäjien turvallisuutta sekä vähennetään tasoristeysongelmista aiheutuvia kalustovahinkoja, häiriöitä junaliikenteelle ja ympäristövahinkojen riskejä. Parantamishankkeisiin sisältyy myös junaliikenteen kameravalvonnan lisäämistä liikennepaikoille, jolla parannetaan ratapihojen turvallisuutta.

Junaliikenteessä **liikkumisympäristöjen turvallisuus** liittyy ensisijaisesti asemien ja seisakkeiden järjestelyihin (erityisesti laituripolkujen poistaminen) sekä ratojen eristämiseen muusta ympäristöstä. Investointiohjelmaan sisältyvä Kokkolan aseman parantamishanke sekä parantamishankkeisiin sisältyvät useammat asemat (Kemi, Lappeenranta, Seinäjoki, Vammala, matkustajalaitureiden pidentämiskohde) lisäävät liikkumisympäristöjen turvallisuutta alueella.

1.6 Investointiohjelman ratahankkeiden tuottamat hyödyt PRIO:lla laskettuna

Investointiohjelman viidestä ratahankkeesta on laadittu Väyläviraston hankearviointiohjeita vastaava hankearviointi. Hankearvioitujen hankkeiden investointikustannukset ovat noin 655 miljoonaa euroa.

- Investointiohjelman hankekorin tuottaa tehokkuuden maksimoivan korin hyödyistä 66%. Investointiohjelman korin tuottamien yhteiskuntataloudellisten hyötyjen määrä on yhteensä näin ollen 262 miljoonaa euroa ja korin hyöty-kustannussuhde 0,31.
- Saavutettavuuden osalta investointiohjelman hankearvioitujen hankkeet tuottavat yhteensä 297 miljoonaa euroa hyötyä 30 vuoden laskenta-ajalta, joka on 75% kyseisen tavoitealueen on maksimihyödyistä.

-
- Turvallisuuden tavoitealueella hyötyjä tuotetaan 30 vuoden laskenta-ajana yhteensä 15 miljoonaa euroa, joka vastaa 72% turvallisuustavoitealueen maksimihyödyistä.
 - Hiilidioksidipäästöjen osalta kori tuottaa hyötyjä 10 miljoonaa euroa ja tämä on noin 66% kyseisen tavoitealueen maksimihyödyistä.
 - Kestävyyden maksimihyödyistä saavutetaan vastaavasti 62%. Kestävyydestavoitealueella hyötyjä tuotetaan yhteensä 31 miljoonaa euroa.

Investointiohjelman hankekorin painottaa suhteellisesti enemmän saavutettavuutta ja turvallisuutta kuin kestävyttä ja CO₂-päästöjen vähentämistä. Euromäärissä mitattuna hyötyjen menetykset ovat kuitenkin suurimmat saavutettavuuden tavoitealueella, josta suurin osa ratahankeiden hyödyistä saadaan.

Liite 1a

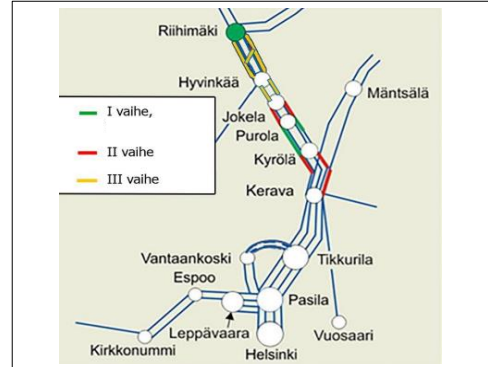
Investointiohjelman 2023-2030 ratahankkeet

Investointiohjelman ratahankkeiden kuvaukset

- R1 Helsinki-Riihimäki 3. vaihe (hankekorin 1A)
- R2 Kokkolan ratapiha (1A)
- R3 Kotka: Kotolahti-Mussalo läpiajoraide (lisäraide) (1A)
- R4 Saarijärvi-Haapajärvi peruskorjaus (1A)
- R5 Tampereen henkilöratapiha (1A)
- R6 Turku-Uusikaupunki peruskorjaus sekä Raisio-Naantali peruskorjaus ja sähköistys (1A)
- R7 Hanko-Hyvinkää peruskorjaus (1B)
- R8 Helsinki-Tampere peruskorjaus (1B)
- R9 Imatra-Joensuu matka-aikojen lyhentäminen (1B)
- R10 Kouvola-Kuopio matka-aikojen lyhentäminen (1B)
- R11 Lauritsalan liikennepaikka (1B)
- R12 Lautiosaari-Elijärvi ja Tornio-Röyttä peruskorjaukset ja sähköistykset (1B)
- R13 Luumäki-Joutseno välityskyvyn parantaminen ja nopeudennosto (1B)
- R14 Raakapuun kuormauspaikkojen kehittäminen (1B)
- R15 250 kN akselipainoverkoston kehittäminen (1B)

R1 Helsinki-Riihimäki 3. vaihe (hankekorin 1A)Tiedot päivitetty
11.3.2022

Helsinki-Tampere -ratayhteys on välityskyvyn riittävyden kannalta rataverkon haastavin osuus. Liikenne on myös häiriöherkkää. Helsinki-Riihimäki -välin 1. vaihe painottui liikennepaikkojen parantamiseen. Rahoitusta myös jo saanut 2. vaihe sisältää lisäraiteiden toteuttamista linjaosuuksille Jokelaan saakka. Hankkeen 3. vaiheen tarkoituksena on täydentää aiempia vaiheita ja jatkaa lisäraiteiden rakentamista kapasiteetin lisäämiseksi Jokelasta Riihimäelle.

**NYKYTILA**

Päärata kuuluu TEN-T -ydinverkkoon ja pääväyläasetuksen mukaisiin pääväyliin sekä henkilö- että tavaraliikenteen profiililla. Pääradan liikenne on häiriöherkkää ja pääosin kaksiraiteisella radalla on tarvetta junatarjonnan lisäämiseen. Ratakapasiteetin lisääminen on mahdollista toteuttaa lisäraideosuuksin ja liikennepaikkojen raidejärjestelyin. Ilman kapasiteetin lisäämistä lähiliikenteen häiriöherkkyyks kasvaa eikä Helsingin ja Riihimäen välistä lähiliikennejunien tarjontaa voida merkittävästi lisätä. Helsingin sataman (Vuosaaren) ja Sköldvikin tavaraliikenteelle ei voida tarjota riittävän hyvää palvelutasoa.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa koko Helsinki-Tampere -väli on todettu yhteydeksi, jolla on tällä hetkellä suurimpia välityskykyongelmia. Radalle kohdistuu myös suuria liikenteen kasvupaineita.

HANKE JA TAVOITTEET

Hankkeen sisältö on seuraava:

- Rakennetaan Jokela-Riihimäki väleille kaksi lisäraidetta
- Rakennetaan tavaraliikenteen raide sekä sen ylikulkusilta neljän raiteen ylitse Hyvinkään pohjoispuolelle.
- Tehdään muutoksia siltoihin, turva- ja sähkölaitteisiin ja täydennetään meluntorjuntaa.

Hankkeen tavoitteena on parantaa sekä rataosan välityskykyä, että häiriösielokykyä, joten edellytykset yhteyksien lisäämiselle paranevat.

AIKATAULU

Ratasuunnitelman laadinta on käynnissä. Seuraava vaihe on toteutus, jonka yhteydessä laaditaan rakentamissuunnitelma. Suunnitelmavalmiutta hankkeen käynnistämiseksi on arvioitu olevan aikaisintaan 2023. Toteuttamisen kytkeminen käynnissä olevan 2. vaiheen etenemiseen toisi kustannus- ja hyötyjä. Hankkeesta on tehty hankearviointi. Hankkeella on kytkentä maantien 1421 Jokelan liittymän parantamistarpeeseen Pikkusuon alikulun osalta Hyvinkäällä.

KUSTANNUKSET

Kustannusarvio on n. 300 milj. euroa (MAKU 120, 2015=100). Hankkeen rakennussuunnitteluun voidaan hakea CEF-tukea 50 %. Rakentamisen CEF-tuen potentiaalinen osalta voidaan tarkastella mahdollisuutta hakea tukea hyöty-kustannussuhteeltaan kannattavalle osalle hankkeesta ja mahdollisuutta kytkeä hanke 2. vaiheeseen.

VAIKUTUKSET

Hanke parantaa saavutettavuutta (lisää välityskykyä, lyhentää matka-aikoja) kaikilla aluetasoilla. Se parantaa sekä henkilö- että tavaraliikenteen palvelutasoa ja toimintaedellytyksiä.

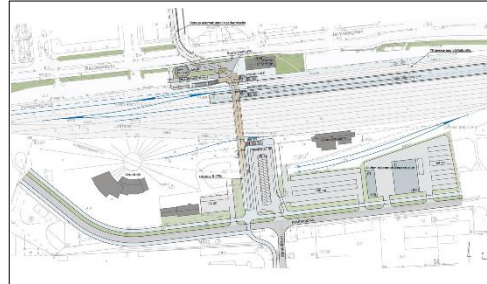
Pasila-Riihimäki -välin välityskyvyn nostaminen liittyy laajemmin Helsingin ja Tampereen välisen pääradan ja koko Suomen rataverkon kehittämiseen. Hanke lisää rataosan välityskykyä ja mahdollistaa junatarjonnan kasvattamisen. Liikenteen häiriöherkkyyks vähenee ja täsmällisyys paranee. Vaikka henkilöliikenteen junien nopeustaso ei nouse, junien kulku tulee sujuvammaksi, mikä mahdollistaa matka-aikojen lyhentämisen. Palvelutason noustessa raideliikenteen houkuttelevuus kulkumuotona

kasvaa ja junaliikenteen matkustajamäärät kasvavat. Tavaraliikenne hyötyy välityskyvyn nostamisesta, sillä lisäraiteet lisäävät tavaraliikenteen kulkumahdollisuuksia henkilöliikenteen seassa. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 0,40.

R2 Kokkolan ratapiha (hankekor 1A)

Tiedot päivitetty
1.2.2022

Kokkolan ratapihalla on tarpeita parantaa matkustajien olosuhteita ja turvallisuutta. Ratapihan rakenteita on myös huonossa kunnossa. Väylävirasto on parhaillaan uudistamassa ratapihan turvalaitetta. Työ valmistuu vuonna 2023.



NYKYTILA

Kokkolan ratapiha sijoittuu TEN-T -verkon ydinverkolle ja pääväyläasetuksen mukaiselle pääväylälle. Kaikki pääradalla kulkevat henkilöliikenteen junat pysähtyvät Kokkolassa. Nykyisin kaikki laiturit ovat matalia ja niiltä puuttuvat laiturikatokset. Laitureita yhdistävät laituripolut, jotka muodostavat turvallisuusriskin, koska välilaiturilla on runsaasti käyttöä ja linjaraiteilla on vilkas liikenne. Ratapihan rakenteita on huonossa kunnossa.

Kokkolan ratapiha on tunnistettu liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa kohteeksi, jolla on matkustajien olosuhteita koskevia parantamistarpeita.

HANKE JA TAVOITTEET

Henkilöratapihahankkeessa muutetaan raidejärjestelyjä ja samalla reunalaituri poistuu henkilöliikenteeltä. Nykyinen kolmosraide puretaan ja sen tilalle rakennetaan korkea välilaituri. Ratapihan ali toteutetaan alikulkutunneli, jonka kautta on yhteys myös uudelle välilaiturille. Alikulkutunnelin yhteyteen toteutetaan tarvittavat hissi- ja porrasyhteydet sekä tarvittavat pysäköintialueet ja saattoliikenteen järjestelyt. Lisäksi hankkeeseen sisältyy sähkörata-, turvalaite- ja vahvavirtalaitteiden muutoksia.

AIKATAULU

Alueella on voimassa asemakaava, jota ei tarvitse muuttaa. Hankkeesta on tehty esiselvitys. Seuraava vaihe on toteutus, jonka yhteydessä laaditaan rakentamissuunnitelma. Ratapihahankkeesta ei ole toistaiseksi tehty hankearviointia. Suunnitelmavalmiuden puolesta toteutusvalmiutta voi olla aikaisintaan 2023.

KUSTANNUKSET

Hanke on valtion ja Kokkolan kaupungin yhteishanke. Suuruusluokaltaan koko hankkeen kustannukset ovat noin 14 milj. euroa. Kustannusjaosta ei ole sovittu. Kustannukset perustuvat hyvin alustaviin suunnitelmiin, eivätkä ne mahdollista tarkan ja yksityiskohtaisen kustannusarvion laatimista. Ydinverkon hankkeiden suunnitteluun voidaan hakea CEF-tukea 50 %. Rakentamiseen voidaan hakea tukea 30 %, edellytyksenä on hyöty-kustannussuhde > 1,0.

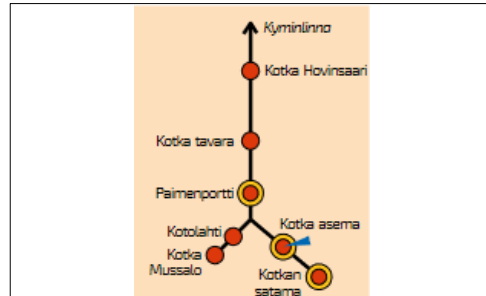
VAIKUTUKSET

Hankkeen parantaa Kokkolan henkilöratapihan toimivuutta, matkustajien olosuhteita ja sekä luo edellytykset Kokkolan keskustan ja Kosilan alueen myöhemmälle kehittämiselle henkilöratapihan järjestelyjen osalta. Hanke parantaa henkilöliikenteen esteettömyyttä ja turvallisuutta. Matkustajajunien liikennöintiä voidaan nopeuttaa uusien raidejärjestelyjen johdosta ja henkilöliikenteen raidekapasiteetti kasvaa.

Hanke tukee erityisesti matkojen palvelutason paranemista liikenteen solmukohdan ja matkaketjujen toimivuutta kehittämällä. Hanke tukee myös eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksien turvaamista. Hanke kytkeytyy kestäväen yhdyskuntarakenteen kehittämiseen.

R3 Kotka: Kotolahti-Mussalo läpiajoraide (lisäraide) (hankekorin 1A)Tiedot päivitetty
10.3.2022

Kotkan liikennepaikka koostuu useista liikennepaikan osista. Mussalon satamaan johtavien Kotolahden ja Mussalon ratapihojen välillä on tunnistettu tarve uudelle läpiajoraiteelle.

**NYKYTILA**

Kotkan liikennepaikka kuuluu pääväyläasetuksen mukaisiin pääväyliin tavaraliikenteen profiililla sekä TEN-T -ydinverkkoon. Kotkan satama on TEN-T -ydinverkkoon kuuluva satama.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa on todettu ratapihojen peruskorjauksille ja toiminnallisuuden kehittämiseksi tarpeita olevan eri puolilla Suomea. Nimettyinä tilannekuvassa on pitkälti tarpeiltaan laajimpia ratapihoja.

HANKE JA TAVOITTEET

Kotolahti toimii nykyisin pääasiassa vaunujen säilytyspaikkana ja Mussalo vaunurunkojen järjestelypaikkana. Ratapihojen välinen raide on pullonkaula, ja uusi läpiajoraide mahdollistaisi nykyistä paremmin vaunujen järjestelyn myös Kotolahdessa. Lisäraiteen arvioidaan tulevan tarpeelliseksi, jos liikenne Mussaloon kasvaa. Mussalon satama on merkittävä ja kasvava vienti- ja tuontisatama. Toimenpide ei sisälly käynnissä olevaan Kouvola-Kotka-Hamina -kehityshankkeeseen (KoKoHa).

AIKATAULU

Hankkeesta on laadittu esiselvitys. Hankearviointia ei ole tehty. Seuraava vaihe on toteuttaminen, jonka yhteydessä laaditaan rakennussuunnitelma. Valmiutta toteutukselle on tarpeen ja rahoituksen mukaan.

KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusarvio on 5,0 milj. euroa (MAKU 120, 2015=100). Hankkeen suunnitteluun voidaan hakea CEF-tukea 50 % ja rakentamiseen 30 %, mikäli rakentamisen osalta hyöty-kustannusvaatimus täyttyy. Suunnitteluhakemuksen koko yksin ei täyty tuen minimikokosuositusta 1,0 M€.

VAIKUTUKSET

Hanke parantaa alueellista ja kansainvälistä saavutettavuutta. Hanke parantaa ja varmistaa tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä parantamalla ratapihan välityskykyä.

Hankkeen tavoitteena on parantaa ja varmistaa tavaraliikenteen toimintaedellytykset parantamalla ratapihan välityskykyä Mussaloon ja Mussalosta suuntautuvalla tavaraliikenteelle.

Hankkeen toteutettavuuteen ei liity erityisiä riskejä. Hanke sijaitsee nykyisellä liikennepaikalla rautatiealueella. Toimenpiteet tehdään nykyiseen ratainfraan eivätkä vaadi muutoksia rautatiealueeseen. Toimenpiteiden vaikutukset muuhun ympäristöön eivät ole merkittäviä.

R5 Tampereen henkilöratapiha (hankekor 1A)

Tiedot päivitetty
8.3.2022

Tampere on rataverkolla henkilöliikenteen keskeinen solmu ja henkilöliikenteen vakioaikataulujärjestelmän keskeisin junanvaihtopaikka. Tampereen henkilöratapihalla on niin merkittäviä kehittämistarpeita kuin samankaltaisia infrastruktuurin uusimistarpeita.



NYKYTILA

Tampereen henkilöratapiha sijoittuu TEN-T -verkon ydinverkolle ja pääväyläasetuksen mukaiselle pääväyläverkolle, pääväylien risteämiskohtaan. Tampereen aseman viisi matkustajalaiturilla varustettua raidetta ovat yhtäaikaaisesti käytössä useita kertoja vuorokaudessa ja joinakin tunteina kaksi matkustajajunaa joutuu käyttämään samaa raidetta. Erityisesti pääradan suuntaiseen henkilöliikenteeseen on ennustettu myös kasvua. Taajamajunaliikenne/lähijunaliikenne on kehitystilassa ja tarvitsee myös kapasiteettia ratapihalta. Henkilöliikenteen lisäksi Tampereen aseman raiteistoa kuormittaa sen läpi kulkeva tavaraliikenne. Kapasiteettiongelmien lisäksi laitureilla olevat katokset vaativat uudistamista. Nykyisin vain reunalaiturilla ja ensimmäisellä välilaiturilla on katokset.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa Tampere on tunnistettu yhdeksi keskeisistä ratapihoista, joilla on tarvetta erilaisille peruskorjaus-, parantamis- tai kehittämistoimille.

HANKE JA TAVOITTEET

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä: kolmas henkilöliikenteen välilaituri varustettuna porrassa hissiyhteyksineen, henkilöliikenteen laitureiden kattaminen uusilla katoksilla, henkilöjunien huolto- raiteiden rakentaminen Naistenlahden raiteiston alueelle, silta- ja katumuutokset, tarvittavat raide-, turvalaite- ja sähköratamuutokset sekä muut olemassa olevan infran samanaikaiset uusimistarpeet: Tampereen asetinlaitetilan modifiointi ja sähköistyksen peruskorjaus sekä asematunnelin ja radan alittavan Itsenäisyydenkadun sillan peruskorjaus huomioiden Tampereen ratikan järjestelyt.

AIKATAULU

Ratasuunnitelma on tehty ja se on hyväksymisvaiheessa, mutta ei vielä lainvoimainen. Hankkeen rakentamissuunnittelu on käynnistetty vuonna 2021. Hankearviointi valmistuu keväällä 2022. Rakentaminen on mahdollista käynnistää vuonna 2022. Toteutus vie arvioilta viisi vuotta. Ratapihan kehittäminen kytkeytyy Tampereen asemakeskuksen, Areenahankkeen ja asemanseudun maankäytön kehittämiseen. Henkilöratapihan kehittämishanke on toteutettava ennen mahdollista ratapihan päälle tulevaa Asemakeskushankkeen rakentamista ja on olennainen osa Areenan pohjoiskannan työvaiheistusta.

KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusarvio on 108 milj. euroa (MAKU 120, 2015=100). Lisäksi muiden tahojen kustannuksia on noin 42 milj. euroa. Rakentamiseen voidaan hakea CEF-tukea 30 %, mikäli haun hyötykustannussuhteen edellytys täyttyy. Hankkeen rakentamissuunnitteluun on haettu tukea CEF2021-haussa.

VAIKUTUKSET

Valtakunnallisesti merkittävän henkilöliikenteen solmun kehittäminen tukee erityisesti alueiden välisen saavutettavuuden paranemista henkilöliikenteessä. Lisäksi hanke parantaa alueellista saavutettavuutta ja matkaketjujen toimivuutta sekä matkustajien olosuhteita asemilla. Hanke tukee ja edistää kestävän yhdyskuntarakenteen kehittämistä. Hankkeen sisältämät toimenpiteet vähentävät myös liikenneverkon korjausvelkaa.

Hankkeen tavoitteena on parantaa Tampereen henkilöratapihan toimivuutta, matkustajien olosuhteita ja henkilöjunien huoltoa sekä luoda edellytykset Asemakeskuksen kehittämiseksi henkilöratapihan järjestelyjen osalta. Hankkeessa otetaan huomioon ratapihankehittämisen ja peruskorjaustarpeet.

R6 Turku-Uusikaupunki peruskorjaus sekä Raisio-Naantali peruskorjaus ja sähköistys (hankekorjaus 1A)Tiedot päivitetty
11.3.2022

Turku-Uusikaupunki- ja Raisio-Naantali -radat ovat elinkeinoelämälle tärkeitä ratoja. Molemmilla osuuksilla tarvitaan peruskorjaustoimenpiteitä rataosien liikennöitävyyden turvaamiseksi. Raisio-Naantali -osuus on sähköistämätön.

**NYKYTILA**

Turku-Uusikaupunki- ja Raisio-Naantali -radat eivät kuulu pääväyläasetuksen mukaisiin pääväyliin, mutta ovat elinkeinoelämälle tärkeitä muulla rataverkolla sijaitsevia rataosia. Turku-Naantali -osuus kytkeytyy tällä hetkellä Turkuun ulottuvaan TEN-T -ydinverkkoon ja ratayhteyttä ollaan esitetty uutena yhteytenä TEN-T-kattavalle verkolle. Radat palvelevat nykyisellään tavaraliikennettä. Kuljetettua tavaraa oli vuonna 2020 Turku-Raisio -välillä 930 000 tonnia, Raisio-Uusikaupunki -välillä 832 000 tonnia ja Raisio-Naantali -välillä 98 000 tonnia. Uuteenkaupunkiin on kulkenut ympäri vuoden kaksi tavarajunaparia päivittäin. Naantalin liikenne on ollut sesonkiluotoista mm. viljasadon mukaan; kun viljan kuljetuksia tulee, on liikennettä ollut 3-4 junaparia arkisin. Viimeaikaiset muutokset toimintaympäristössä ja muutosten vaikutukset liikenteeseen vaativat seurantaa.

Rataosilla tarvitaan peruskorjaustoimenpiteitä ratojen liikennöitävyyden turvaamiseksi. Turku-Uusikaupunki -radan sähköistys valmistuu 2022 alussa; Raisio-Naantali -rata on sähköistämätön. Raisio-Naantali -väli on vuodesta 2022 alkaen myös ainoa sähköistämätön osuus Varsinais-Suomen taajamajunaliikennesuunnittelussa.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa rataosat on tunnistettu yhdeksi muun kuin pääväyläverkon kiireellisimmistä peruskorjauskohteista.

HANKE JA TAVOITTEET

Hankkeessa toteutetaan rataosien perusparannus, jolla varmistetaan liikennöintimahdollisuudet tulevaisuudessa. Hankkeeseen sisältyy mm. päällysrakenteen uusiminen Turku-Uusikaupunki- ja Raisio-Naantali -rataosilta. Hankkeessa parannetaan tasoristeysturvallisuutta. Tavaraliikenteen nopeustaso, korkeintaan 60 km/h pysyy samana kuin aiemmin. Lisäksi toteutetaan sähköistys Raisio-Naantali -välille.

AIKATAULU

Peruskorjaustarpeista on laadittu tarveuistioita. Hankearviointia ei ole tehty. Ratasuunnitelma molemmille rataosuuksille on käynnistynyt vuonna 2022. Toteutustarve olisi vuosille 2023-2026 ja rakentamisvalmiutta on jo vuodelle 2023. Turku-Uusikaupunki -välin peruskorjaus on kiireellisintä.

KUSTANNUKSET

Hankkeelle esitetään rahoitusta yhteensä 81 milj. euroa, jolla voidaan toteuttaa laajempi peruskorjaus investointiohjelmassa 2022-2029 esitetyn elinkaaren pidentämisen sijaan. Turku-Uusikaupunki -radalle tästä kohdistuu 70 milj. euroa ja Raisio-Naantali -radalle 11 milj. euroa, josta sähköistyksen osuus on vajaa 1 milj. euroa. Kun yhteys on hyväksytty TEN-T-verkolle, Raisio-Naantali sähköistykseen voidaan hakea CEF-tukea, jos haussa esitetyt vaatimukset täyttyvät.

VAIKUTUKSET

Ratojen perusparannuksella varmistetaan kyseisten rataosien liikennöinti tulevaisuudessa ja turvataan saavutettavuutta alueiden välisillä yhteyksillä ja myös kansainvälisillä yhteyksillä. Toimenpiteet vähentävät liikenneverkon korjausvelkaa. Turku-Uusikaupunki -peruskorjaus tukee VAK-kuljetuksien liikennöintiä. Rataosien toimivuus kytkeytyy myös huoltovarmuuteen.

Raisio-Naantali -välin sähköistys mahdollistaa junien ajon sähkövetoisena Naantaliin. Sähköistys vähentää liikenteen ilmastovaikutuksia ja parantaa raideliikenteen kilpailukykyä. Sähköistys olisi edellytys myös sähkökäyttöiselle paikallisjunaliikenteelle.

Hanke parantaa tasoristeysturvallisuutta. Turvallisuuden paraneminen koskee niin raide- kuin tieliikennettä.

Peruskorjaustoimenpiteistä ei ole tehty hankearviointia. Myöskään sähköistyksestä ei ole tehty hankearviointia.

R7 Hanko-Hyvinkää peruskorjaus (hankekor 1B)Tiedot päivitetty
11.3.2022

Hanko-Hyvinkää -rataosa on tärkeä muulla kuin pääväyläverkolla sijaitseva rata. Rataosalla tarvitaan peruskorjaustoimenpiteitä radan liikennöitävyyden turvaamiseksi.

**NYKYTILA**

Hanko-Hyvinkää -rata kuuluu TEN-T -verkon kattavaan verkkoon, mutta ei pääväyläasetuksen mukaisiin pääväyliin. Hyvinkää-Karjaa -välillä on tavaraliikennettä. Karjaa-Hanko -välillä kulkee myös kiskobusseilla hoidettavaa henkilöliikennettä. Rata on ollut tärkeä transitoliikenteen reitti. Radalla on parhaillaan käynnissä sähköistyksen rakentaminen ja tasoristeysturvallisuuden parantamista.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa rataosa on tunnistettu yhdeksi muun kuin pääväyläverkon kiireellisimmistä peruskorjauskohteista.

HANKE JA TAVOITTEET

Kyse on pääasiassa elinkaaren pidentämisestä tehostetulla ylläpidolla, ei täysvaltaisesta peruskorjauksesta. Esitetyllä rahoituksella korjataan pääosin kyseisen rataosan elinkaarensa päässä olevaa päällysrakennetta sekä yksittäisiä stabiliteetti-, tatorakenne- (esim. rummut, sillat) ja kuivatuskohteita. Toimenpiteet kohdistettaisiin ensisijaisesti Hyvinkää-Karjaa väliseen rataosuuteen ja siellä olevaan sepelitukikerrokseen, kiskoihin ja vanhoihin puupölkkyihin.

AIKATAULU

Peruskorjauksesta on laadittu tarvemuuisto. Peruskorjauksesta ei ole tehty hankearviointia. Hanke vaatii suunnittelua ennen kuin se on toteutusvalmis. Lisäksi mahdollisia muita toimenpidetarpeita tulee vielä selkeyttää ja arvioida niiden kytkemistä peruskorjaukseen (erityisesti 250 kN akselipaino).

KUSTANNUKSET

Investointiohjelmassa peruskorjaukselle on esitetty rahoitusta 45 milj. euroa. Hankkeessa tehtävät peruskorjaustoimenpiteet eivät ole CEF-tukikelpoisia.

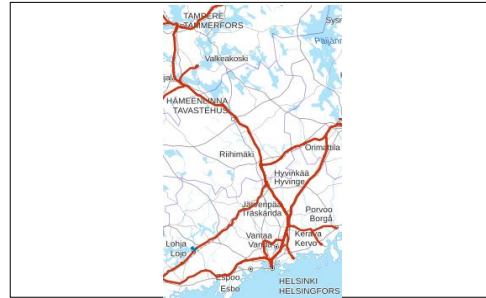
VAIKUTUKSET

Hanko-Hyvinkään -radan korjaustoimenpiteillä ylläpidetään liikenteen toimivuutta sekä turvataan saavutettavuutta alueiden välisillä yhteyksillä ja myös kansainvälisillä yhteyksillä. Toimenpiteet vähentävät liikenneverkon korjausvelkaa.

Investointiohjelmaan esitetyllä rahoituksella saadaan varmistettua radan kunnan puolesta rataosuu-den liikennöintimahdollisuuksia, mikäli liikennemäärät eivät merkittävästi kasva nykyisestä. Peruskorjaustoimenpiteistä ei ole tehty hankearviointia.

**R8 Helsinki-Tampere peruskorjaus (hankekorin
1B)**Tiedot päivitetty
14.2.2022

Pääradan Helsinki-Tampere -välin toimivuus vaikuttaa laajasti koko maan rautatieliikenteeseen. Radan peruskorjauksella turvataan palvelutason säilymistä ja se on edellytys muun rataverkon kehittämiseksi.

**NYKYTILA**

Päärata kuuluu TEN-T -ydinverkkoon ja pääväyläasetuksen mukaisiin pääväyliin sekä henkilö- että tavaraliikenteen profiililla. Rataa on edellisen kerran perusparannettu vuosina 1992-2002 pääasiassa Helsingistä Tamperetta kohden. Väliille kohdistuu nykyhetkestä lähtien 2030-luvun lopulle asti merkittäviä peruskorjaustarpeita, joita olisi tarve saada tehtyä määrätietoisemmin hankkeistettuna ja pitkäjänteisemmällä rahoituksella.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa Helsinki-Tampere -välin peruskorjaus on tunnistettu yhdeksi keskeisimmistä pääväylien peruskorjaustarpeista.

HANKE JA TAVOITTEET

Suurimmat tarpeet kohdistuvat päällysrakenteen uusimiseen koko rataosalla. Muita merkittäviä tarpeita ovat taitorakenteiden korjaukset sekä henkilöliikenteen asemarakenteiden korjaukset. Lähtökohtaisesti peruskorjauksen tarkoituksena on säilyttää radan palvelutaso, mutta nykyvaatimusten ja ohjeiden muutoksista johtuen on väistämätöntä tehdä myös palvelutasoa nostavia toimenpiteitä kuten asemien esteettömyystoimenpiteitä.

Investointiohjelman aikajaksolla keskeistä on radan kuntoon ja palvelutason säilyttämiseen kohdistuvien kriittisimpien toimenpiteiden tehokas ja optimoitu toteutus ratalinjalla sen eteläpäässä sekä toimenpiteiden kohdistaminen myös erityisesti vaihteisiin. Tämän lisäksi on tarve rakentaa Kanta-Hämeen ja Pirkanmaan alueille junaliikenteen lisäkohtausmahdollisuuksia, joilla mahdollistetaan liikenteen sujuvuus ja hallitaan liikennehäiriöitä myöhemmän Riihimäki-Tampere -välin peruskorjauksen aikana. Liikennepaikat parantavat liikenteen toimivuutta myös normaaleissa olosuhteissa.

AIKATAULU

Peruskorjaustarpeista on laadittu tarveuistioita. Hanke vaatii vielä suunnittelua ja täysimittainen peruskorjaus on mahdollista käynnistää vuosikymmenen puolivälissä. Suunnittelua tehdään ja joitain toimenpiteitä toteutetaan jo aiemmin myönnetyllä rahoituksella. Toteutus on sovitettava myös muihin hankkeisiin. Suunnittelun edetessä hanketta voi vaiheistaa tarkemmin. Riihimäki-Tampere -välin lisäkohtauspaikat ovat ratasuunnitelmavaiheessa. Investointiohjelman esitetystä peruskorjauksesta ei ole tehty hankearviointia.

KUSTANNUKSET

Tarveuistioiden mukaiset peruskorjaustarpeet ovat kokonaisuutena lähes 900 milj. euroa. Investointiohjelmassa peruskorjaukselle on varattu rahoitusta vuoteen 2030 asti ja vuosille 2031-2032 yhteensä 300 milj. euroa. Vuosittaiset rahoitustarpeet jatkuvat tämän jälkeen 2030-luvun loppuvuosiin asti.

Peruskorjaus ja asemarakenteiden korjaukset eivät ole CEF-tukikelpoisia. Jos taitorakenteiden korjauksissa on tasonnostoon liittyviä toimenpiteitä, ne voisivat olla potentiaalisia CEF-tukikohteita. (jos muut haun edellytykset täyttyvät). CEF-tuen hakeminen rakentamiselle edellyttää kannattavuuslaskelman tekemistä ja hyöty-kustannussuudetta, joka on yli 1,0. Suunnitteluun voidaan hakea tukea 50 % soveltuvien osin, ilman hyöty-kustannusvaadetta.

VAIKUTUKSET

Peruskorjaus tukee saavutettavuuden paranemista kaikilla aluetasoilla, myös sekä henkilö- että tavara-liikenteen näkökulmasta. Helsinki-Tampere -rataosan kunto vaikuttaa laajasti koko maan rautatieliikenteen toimivuuteen. Ilman peruskorjausta nykyistä saavutettavuuden tasoa ja liikenteen palvelutasoa ei voida ylläpitää. Hanke sisältää myös tavara- ja henkilöliikenteen palvelutasoa parantavia toimenpiteitä. Lisäksi hanke vähentää liikenneverkon korjausvelkaa.

Ratayhteyden palvelutason säilyttäminen on vielä hallinnassa, joskin esimerkiksi akuutteja nopeusrajoituksiin johtavia kuntosuhteita pitää korjata vuosittain. Ilman ennen vuotta 2029 tehtäviä peruskorjaustoimenpiteitä radan kunto heikentyy huomattavasti, eikä ennakoituihin palvelusovaituksiin pystytä vastaamaan lähitulevaisuudessakaan. Peruskorjauksella hallitaan paremmin kunnan takia tulevien rajoitteiden vaikutuksia liikenteelle.

Lisäkohtaamismahdollisuuksien kehittämisellä turvataan jo nykyisen liikenteen toimivuutta ja sujuvuutta. Lisäksi niillä varmistetaan peruskorjauksen aikaisen liikenteen sujuvuutta. Asemilla parannetaan matkustajien olosuhteita.

Hankkeessa on tärkeä edetä vaiheittain pidemmällä aikavälillä. Hankkeen mittavuuden vuoksi tarvitaan pitkäjänteinen vaiheistus, jolla turvataan liikenteen toimivuus myös rakentamisen aikana. Investointiohjelman esitetystä peruskorjauksesta ei ole tehty hankearviointia.

R9 Imatra-Joensuu matka-aikojen lyhentäminen (hankekor 1B)

Tiedot päivitetty
1.2.2022

Karjalan radalla välillä Imatra–Joensuu suurin henkilöjunien nopeus on nykytilanteessa pääasiassa 140 km/h. Korkeampaa nopeutta rajoittavat erilaiset tekijät ja matka-aikoja voidaan lyhentää jo pienilläkin toimenpiteillä.



NYKYTILA

Hanke sijoittuu pääväyläasetuksen mukaiselle pääväylälle ja TEN-T -verkon kattavaan verkkoon. Nopeimmat matka-ajat Helsingin ja Joensuun välillä ovat noin 4 h 15 min. Imatra-Joensuu -välillä nopeustaso on pääosin 140 km/h.

Joensuun suunta on mainittu liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa yhtenä suuntana, jolla on esillä matka-aikojen lyhentäminen.

HANKE JA TAVOITTEET

Imatra-Joensuu -välillä lyhennetään henkilöliikenteen matka-aikoja. Toimenpiteet perustuvat vuonna 2018 laadittuun tarveselvitykseen rataosuuden nopeuttamisesta. Kyse on pienemmistä tehokkaista toimenpiteistä, mutta hankesisältö vaatii vielä tarkentamista. Tarveselvityksessä on nostettu esille laajasti erityyppisiä nopeutustoimenpiteitä.

Rataosalle kohdistuu myös peruskorjaustarpeita nykytasaisen liikennöinnin turvaamiseksi ja niiden tekeminen on edellytys varsinaisille matka-aikoja lyhentäville kehittämistoimille. Lähtökohtana on, että tarvittavat peruskorjaustoimenpiteet tehtäisiin perusväylänpidon rahoituksella.

AIKATAULU

Seuraava vaihe on tarveselvityksen ja hankearvioinnin päivitys, jossa huomioidaan myös kytkentä peruskorjaustarpeisiin. Tämän jälkeen voidaan edetä edistettävistä toimenpiteistä riippuen mahdolliseen YVAN ja yleissuunnitelman laadintaan tai suoraan ratasuunnitelman laadintaan. Hankkeen ajoitukseen vaikuttaa keskeisesti peruskorjauksen ajoitus sekä yleisesti Kaakkois-Suomessa käynnissä olevien ja tulevien muiden hankkeiden ajoitus. Jatkosuunnittelussa tulee tarkistaa myös liikenteen nopeuttamisen vaikutus radan välityskykyyn, hankkeella ei tule heikentää liikenteen toimivuutta. Suunnitelmavalmiuden puolesta rakentamisen arvioidaan olevan mahdollista aikaisintaan viiden vuoden päästä.

KUSTANNUKSET

Hankkeelle on osoitettu investointiohjelmassa rahoitusta 30 milj. euroa. Hankkeen suunnitteluun voidaan hakea CEF-tukea 50 %. Hankkeen hyöty-kustannussuhde jää jonkin verran alle komission vaatimusten, joten rakentamisen tukikelpoisuutta tulee arvioida tarkemmin suunnitteluvaiheessa.

VAIKUTUKSET

Hanke parantaa erityisesti alueiden välistä saavutettavuutta henkilöliikenteessä. Hankkeella voidaan lyhentää henkilöjunien ajoaikaa ja saavutettavuus paranee matka-aikojen lyhentyessä. Hanke tukee liikenteen päästöjen vähentämistä.

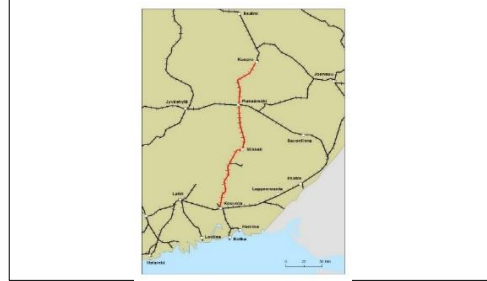
Tasoristeyturvallisuus paranee niiden tasoristeysten osalta, joihin hankkeessa kohdistuu toimenpiteitä. Turvallisuuden paraneminen koskee niin raide- kuin tieliikennettä.

Tarveselvitykseen sisältyneessä hankearvioinnissa tehokkaimman vaihtoehdon hyöty-kustannussuhdeeksi on saatu 0,7. Toimenpidesisältö ja arvioinnit tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

R10 Kouvola-Kuopio matka-aikojen lyhentäminen (hankekoru 1B)

Tiedot päivitetty
1.2.2022

Savon radalla välillä Kouvola–Kuopio suurin henkilöjunien nopeus on nykytilanteessa pääasiassa 140 km/h. Korkeampaa nopeutta rajoittavat erilaiset tekijät ja matka-aikoja voidaan lyhentää jo pienilläkin toimenpiteillä.



NYKYTILA

Hanke sijoittuu pääväyläasetuksen mukaiselle pääväylälle ja TEN-T -verkon kattavaan verkkoon. Nopeimmat matka-ajat Helsingin ja Kuopion välillä ovat hieman yli neljä tuntia. Kouvola-Kuopio -välillä nopeustaso on pääosin 140 km/h. Nopeutta rajoittavat tällä hetkellä mm. tasoristeykset, sähköistys- ja turvalaitejärjestelmät, melu ja sillat.

Helsinki-Kuopio -yhteys on mainittu liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa yhtenä suuntana, jolla on esillä matka-aikojen lyhentäminen.

HANKE JA TAVOITTEET

Kouvola-Kuopio -välillä lyhennetään henkilöliikenteen matka-aikoja pienin tehokkain toimenpitein. Toimenpiteet perustuvat vuonna 2018 laadittuun esiselvitykseen rataosuuden nopeudennostosta.

AIKATAULU

Seuraava vaihe on tarveselvityksen ja hankearvioinnin päivittäminen, ja sitä kautta hankkeen sisällön täsmentäminen. Tämän jälkeen on arvioitava ratasuunnitelman tarve. Hankkeen ajoituksessa on huomioitava kytkennät mahdollisiin perusväylänpidon puolella toteutettaviin peruskorjaustoimenpiteisiin. Lisäksi jatkosuunnittelussa tulee tarkistaa liikenteen nopeuttamisen vaikutus radan välityskykyyn. Hankkeella ei tule heikentää liikenteen toimivuutta. Rakentamisen aikaisin ajankohta riippuu tarvittavista suunnitelmista, mutta joitain toimenpiteitä pystytään tekemään mahdollisesti nopeastikin.

KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusarvio on 10 milj. euroa. Hankkeiden rakentamiseen voidaan hakea CEF-tukea 30 % ja suunnitteluun 50 %.

VAIKUTUKSET

Hanke parantaa erityisesti alueiden välistä saavutettavuutta henkilöliikenteessä. Tämän suuruisella toimenpidekokonaisuudella voidaan arvioiden mukaan lyhentää tavanomaisten junien ajoaikaa maksimissaan noin neljä minuuttia. Hanke tukee liikenteen päästöjen vähentämistä.

Tasoristeysturvallisuus paranee niiden tasoristeysten osalta, joihin hankkeessa kohdistuu toimenpiteitä. Turvallisuuden paraneminen koskee niin raide- kuin tieliikennettä.

Esiselvitykseen sisältyneen hankearvioinnin mukaan toimenpiteiden toteuttaminen on kannattavaa. Toimenpiteiden hyöty-kustannussuhteeksi on saatu 2,0.

R11 Lauritsalan liikennepaikka (hankekorin 1B)

Tiedot päivitetty
8.3.2022

Lauritsala on metsäteollisuuden logistiikan kannalta keskeinen liikennepaikka, joka on useiden päivittäisten tavarajunien lähtö- tai määräpaikka. Liikennepaikka toimii myös junakohtauspaikkana Luumäki-Imatra -rataosuudella. Liikennepaikalla on tarpeita pidemmille raiteille.



NYKYTILA

Lauritsalan liikennepaikka sijoittuu pääväyläasetuksen mukaiselle pääväylälle ja TEN-T-verkon kattavalle verkolle. Lauritsalassa nykyiset raidepituudet ovat riittämättömät, erityisesti raakapuu liikenteessä, eikä junapituuksien kasvattaminen ole mahdollista.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa Luumäki-Imatra -väli on tunnistettu yhdeksi yhteysväliksi, jolla on keskeisimpiä välityskykyasteita. Tilannekuva nostaa esille myös tarpeet nykyistä pidempien junien käyttömahdollisuuksien lisäämisestä rataverkolla.

HANKE JA TAVOITTEET

Hankkeessa toteutetaan Lauritsalan liikennepaikalle kolme noin 600 metrin pituista raidetta ja yksi yli 900 metrin pituinen raide. Yli 900 metrin pituisen raiden hyöty kytkeytyy Imatran liikennepaikan mahdolliseen kehittämiseen.

AIKATAULU

Hankkeesta on laadittu esiselvitys ja hankearviointi. Seuraava vaihe on ratasuunnitelman laatiminen. Suunnitelmavalmiuden puolesta hanke olisi toteutettavissa noin kahden vuoden päästä ratasuunnitelman käynnistämisestä. Liikenteen kehittyminen vaatii kuitenkin seurantaa ja hankkeen sisältöä tulee mahdollisesti tarkentaa liikenteen kehittymisnäkömien myötä.

KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusarvio on 19,0 milj. euroa (MAKU 120, 2015=100). Kustannusarvio sisältää korkean arvon tiejärjestelyihin kohdistuvista kustannuksista. Kustannusarvio tarkentuu suunnittelun tarkentuessa. Hankkeen suunnitteluun voidaan hakea CEF-tukea 50 %. Rakentamisen osalta tuen hyöty-kustannussuhteen vaatimus ei täyty.

VAIKUTUKSET

Hanke parantaa kansainvälistä ja valtakunnallista saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Hanke parantaa erityisesti tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä ja kustannustehokkuutta. Hankkeella mahdollistetaan junapituuksien kasvattaminen ja joustava liikennöinti. Hanke vähentää vaihtotyönä liikennöivien yksiköiden määrää ja parantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.

Lauritsalan raiteiden pidennys mahdollistaa junapituuden kasvattamisen Kaukaan tehtaan raakainekuljetuksissa Venäjältä sekä kotimaasta, mikä vähentää ajettavien junien kokonaismäärää ja vapauttaa raidekapasiteettia erityisesti Imatra tavarajunien ja Lauritsalan välillä. Kokojunamahdollisuus vähentää vaihtotyötoimintoja Imatran ratapihalla. Junien pidentämisestä syntyvä hyöty pienentää kuljetuskustannuksia ja parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta myös Lauritsalan ratapihan kapasiteettia kasvattamalla. Lauritsalan raiteiden pidentäminen voidaan toteuttaa omana hankkeenaan, huomioden kuitenkin, että jos Imatra-Imatrankoski-raja -hanketta ei toteuteta, Lauritsalassa ei ole tarvetta pitkille 900 metrin raiteille ja hankkeen hyöty saadaan 600 metrin raiteista kotimaan raakapuu kuljetuksissa.

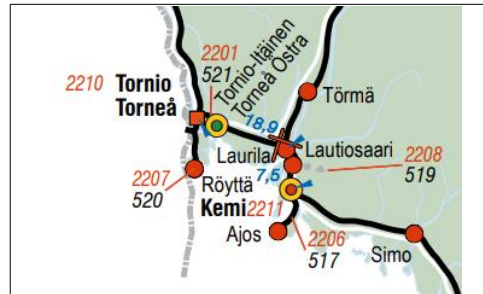
Ympäriöivä maankäyttö rajoittaa raiteiden pidentämistä. Maankäytön rajoitteiden vuoksi raiteita ei voida pidentää täysin tarvetta vastaavasti. Merkittävä toteutukseen liittyvä haitta on se, että raiteita ei voida pidentää ilman että Karjalantien korkotasoa alennetaan noin 2 metrillä.

Hankkeen hyötykustannussuhde on hankearvioinnin mukaan 0,1-0,2.

R12 Lautiosaari-Elijärvi ja Tornio-Röyttä peruskorjaukset ja sähköistykset (hankekorri 1B)

Tiedot päivitetty
1.2.2022

Lautiosaari-Elijärvi- ja Tornio-Röyttä -yhteydet ovat Kemi-Laurila-Tornio -rataosalta erkanevia yhteyksiä. Hankkeessa on kyse ratojen peruskorjauksista ja parantamisesta elinkeinoelämän kuljetusten tarpeisiin. Lautiosaari-Elijärvi -väli on tällä hetkellä suljettu liikenteeltä.



NYKYTILA

Tornio-Röyttä -väli on osa liikennöitävää valtion rataverkkoa. Rataosan päällysrakenne on elinkaarensa lopussa. Lautiosaari-Elijärvi -yhteys on suljettu liikenteeltä. Noin 7,3 kilometriä pitkän rataosan liikennöinti on lakkautettu vuoden 2005 lopussa ja kunnossapito lopetettu 2007. Rataosat eivät kuulu TEN-T-verkkoihin eivätkä pääväyliin. Laurila-Tornio-Haaparanta -yhteyden sähköistys on parhaillaan käynnissä ja se luo lähtökohdan sähköistää myös siltä erkanevat yhteydet.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa hanke kytkeytyy sekä mainintaan teollisuuden toimintaympäristömuutoksista ja siihen liittyen uusista rataverkon parantamistarpeista, että mainintaan siitä, että uudet jatkosähköistystarpeet liittyvät erityisesti elinkeinoelämän ja kuljetusten tarpeisiin.

HANKE JA TAVOITTEET

Kyse molempien ratayhteyksien kehittämisen kohdalla on pitkälti malmikuljetusten siirtämisestä raitteille Elijärvi-Röyttä -välillä. Hankkeeseen sisältyy Tornio-Röyttä -rataosan peruskorjaus ja sähköistys sekä liikenteeltä suljetun Lautiosaari-Elijärvi -rataosuuden avaaminen uudelleen liikenteelle peruskorjauksen ja mahdollisen sähköistämisen myötä. Tornio-Röyttä -välin suunnittelussa tulee tarkastella myös rataosan tasoristeyturvallisuustoimenpiteet. Lautiosaari-Elijärvi -rata tulee linjata uuteen paikkaan kaivoksen päässä.

AIKATAULU

Rataosien peruskorjauksista ja parantamisesta on tehty alustavia selvityksiä ja hankearviointia. Molempien rataosien seuraava suunnitteluvaihe on ratasuunnitelman laatiminen. Ratasuunnitelmien laatiminen vie arvioilta 2-3 vuotta.

KUSTANNUKSET

Tornio-Röyttä -radan peruskorjauksen kustannusarvio on noin 5 milj. euroa ja sähköistyksen noin 2 milj. euroa. Lautiosaari-Elijärvi -radan avaamisen karkea kustannusarvio on 7-8 milj. euroa. Sähköistyksen kustannusarvio on 2,5 milj. euroa. Yhteensä kustannukset ovat noin 17 milj. euroa. Kyse elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parantavasta yhteisrahoitteisesta hankkeesta valtion ja elinkeinoelämän välillä. Kustannusjaosta eri osapuolten välillä ei ole sovittu. Toteutuksen edistäminen riippuu rahoitusratkaisun löytymisestä.

VAIKUTUKSET

Hanke liittyy erityisesti kuljetusten palvelutason paranemiseen. Hanke tukee erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja tavaraliikenteen kuljetusten tehokkuuden paranemista sekä päästöjen vähenemistä.

Lautiosaari-Elijärvi -rataosan avaaminen palvelisi malmikuljetuksia Elijärven kaivokselta Röytässä sijaitseville tuotantolaitoksille. Rataosan avaaminen palvelisi käytännössä ainoastaan Outokummun liikennettä. Liikenne voidaan aloittaa myös dieselledolla. Tornio-Röyttä -rataosan päällysrakenne on elinkaarensa lopussa. Röytän ratapihalta on yhteydet useamman toimijan yksityisraiteille ja yhteyden sähköistämisestä hyötyvät myös hieman muut kuljetukset kuin mahdolliset Elijärvi-Röyttä malmikuljetukset.

Tasoristeyturvallisuus paranee niiden tasoristeysten osalta, joihin hankkeessa kohdistuu toimenpiteitä. Turvallisuuden paraneminen koskee niin raide- kuin tieliikennettä.

Hankearvioinnin kannattavuuslaskelman mukaan radan korjaaminen dieselledolle on kannattavuusrajalla hyöty-kustannussuhteen ollessa 0,8-1,0. Mikäli hankkeessa toteutetaan sähköistys, hyöty-kustannussuhteeksi muodostuu 0,3-0,6.

R13 Luumäki-Joutseno välityskyvyn parantaminen ja nopeudennosto (hankekor 1B)

Tiedot päivitetty
11.3.2022

Luumäki-Imatra on vilkasliikenteinen yksiraiteinen rataosa. Yhteysväli on tärkeä erityisesti metsäteollisuuden raakapuu- ja tuotekuljetuksille ja keskeinen reitti erityisesti Kotkan ja Haminan satamiin. Henkilöliikenteessä rataosa on keskeinen yhteys mm. pääkaupunkiseudulle ja muualle Suomeen sekä idän että lännen suuntaan. Yhteysväli on välityskykypuutteita ja sen nopeustaso on 140 km/h.



NYKYTILA

Luumäki-Joutseno -yhteysväli kuuluu pääväyläasetuksen mukaisiin pääväyliin ja TEN-T-verkon kattavaan verkkoon. Yhteysväli on keskeinen rautateiden henkilöliikenteen yhteysväli Itä- ja Kaakkois-Suomen ja pääkaupunkiseudun sekä muun Suomen saavutettavuudessa.

Käynnissä olevassa Luumäki-Imatra -kehityshankkeessa (LUIMA) toteutetaan vuosina 2019-2023 kaksoisraide Joutseno-Imatra -välille sekä radan peruskorjauksen yhteydessä akselipainon nosto koko välille Luumäki-Imatra. Vuoden 2017 ratasuunnitelmaan sisällytettyjä nopeudennoston vaatimia radan oikaisun toimenpiteitä välille Luumäki-Joutseno ei LUIMA:ssa toteuteta. Joutseno-Imatra -välillä toteutuu nopeudennosto tasoon 200 km/h.

Yhteysväli on mainittu liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa useammassakin kohdassa. Luumäki-Imatra -väli on tunnistettu yhteysväliksi, jolla on keskeisimpiä välityskykyhaasteita sekä väliksi, jolla tarvitaan teollisuuden suunnittelemista investoinneista riippumatta korjaus-, parannus- ja kehitystoimenpiteitä käynnissä olevien hankkeiden lisäksi. Lisäksi Joensuun suunta on mainittu suuntana, jolla on esillä matka-aikojen lyhentäminen.

HANKE JA TAVOITTEET

Luumäki-Joutseno -hankkeessa rakennetaan välille kaksoisraide sekä nostetaan henkilöliikenteen nopeus tasosta 140 km/h tasoon 200 km/h. Kaksoisraide rakennetaan 25 t akselipainoon.

AIKATAULU

Hankkeesta on laadittu yleissuunnitelma. Seuraava vaihe on ratasuunnitelman laatiminen.

Aiemmassa ratasuunnitelmassa Luumäki-Joutseno -välin oikaisu on määritelty yksiraiteisena ratkaisuna. Ratasuunnitelman laatiminen olisi suositeltavaa käynnistää siten, että sekä kaksoisraideratkaisu että yksiraiteisena toteutettava nopeudennosto jo olemassa olevan ratasuunnitelman mukaisesti ovat mahdollisia toteuttaa. Ratasuunnitelman laatimisen yhteydessä on hyvä myös arvioida kaksoisraiteen vaiheittain toteuttamismahdollisuus. Ratasuunnitelman laatiminen kestää noin 2 vuotta. Ratasuunnitelman laatimisen yhteydessä voidaan tarvittaessa käynnistää rakennussuunnittelu.

Hankkeen toteuttamislaajuutta ja toimenpiteitä on suositeltavaa arvioida noin vuonna 2025, jolloin LUIMA-hankkeen jälkeinen välityskyky Luumäki-Imatra -välillä on arvioitavissa. Tällöin käytettävissä olisi tarpeen olla myös toimintaympäristön päivitetty tilanne- ja tulevaisuuskuva (henkilö- ja tavaraliikenteen kehitys ja ennusteet, alueellisen lähijunaliikenteen tulevaisuuden näkymät) ja tarkastelu kapasiteetin ja välityskyvyn riittävydestä. Suunnitelmavalmiuden nosto kaksoisraidevalmiuteen on tarpeen tehdä jo tätä ennen.

KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusarvio on 211,0 milj. euroa (MAKU 120, 2015=100). Hankkeen suunnitteluun voidaan hakea CEF-tukea 50 %. Rakentamisen osalta tuen hyöty-kustannusvaatimus ei täyty.

Mikäli samassa yhteydessä toteutetaan Imatran henkilöliikenteen asemalle toinen laiturisi sekä taajamajunaliikennettä varten uusia seisakkeita, kustannukset nousevat joitakin miljoonia euroja (6-10 M€).

VAIKUTUKSET

Hanke tukee alueellista, valtakunnallista ja kansainvälistä saavutettavuutta sekä matkaketjujen sujuvuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Hanke on edellytys ja mahdollistaa lähijunaliikenteen käynnistämisen alueella. Hanke vastaa Liikenne 12 -suunnitelman kestävyystavoitteisiin.

Hanke parantaa välityskykyä, nostaa henkilöliikenteen palvelutasoa, ja parantaa täsmällisyyttä ja häiriötilanteiden hallintaa sekä tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 0,15-0,18.

Hankkeen toteutettavuuteen ei liity erityisiä riskejä. Se on maakunta- ja yleiskaavojen periaatteiden mukainen, eikä sillä ole merkittäviä kielteisiä vaikutuksia luonnon- ja kulttuuriympäristöön eikä maisemaan.

R14 Raakapuun kuormauspaikkojen kehittäminen (hankekor 1B)

Tiedot päivitetty
14.3.2022

Rataverkolla on käytössä tällä hetkellä noin 80 raakapuun kuormauspaikkaa. Kuormauspaikat tarjoavat tie- ja raideliikennettä yhdistäviä liikenteen solmukohtia ja kuormauspaikkaverkko tarjoaa pohjan rataverkkoa hyödyntäville raakapuun kuljetusketjuille Suomessa. Ensisijaisesti kuormauspaikkaverkkoa parannetaan korjaamalla ja kehittämällä nykyisiä kuormauspaikkoja.



NYKYTILA

Raakapuun kuljetusketjujen vuoksi kuormauspaikkoja sijaitsee sekä pääväyläverkolla että sen ulkopuolisella muulla rataverkolla. Perusväylänpidon rahoituksella tehdään kuormauspaikkojen peruskorjauksia ja pienempiä parantamistoimia, mutta tarpeita on myös isommille kehittämistoimille. Tarpeisiin vaikuttavat myös puun kysynnän muutokset ja rautatiekuljetusten puuvirtojen muuttuminen. Oman erityiskysymyksen muodostavat kuormauspaikat, jotka sijaitsevat taajamissa lähellä asutusta tai joiden maa-alue halutaan ottaa kokonaan uuteen käyttöön kaupunkirakenteen kehittämisen vuoksi.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa todetaan rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkon tärkeys elinkeinoelämälle. Tilannekuvassa tuodaan esille, että pohjoisemmassa Suomessa käynnissä olevien hankkeiden jälkeen verkoston kehittämis- ja parantamistarpeita on edelleen muualla Suomessa. Lisäksi mainitaan kaupunkirakenteen ja maankäytön kehittämistarpeista johtuvat siirtotarpeet.

HANKE JA TAVOITTEET

Rahoitusvaraus on tarkoitettu kustannuksiltaan merkittävimmille kohteille ja se tarkentuu kohdekohtaiseksi hankkeeksi tai hankkeiksi investointiohjelman päivitysten myötä. Ensisijaisesti varauستا käytetään kuljetusten liikenteellisten tarpeiden kehittämiseen ja toissijaisesti kuntien maankäyttöliisiin tavoitteisiin kytkeytyvään kehittämiseen eli käytännössä kuormauspaikkojen siirtoon. Nämä ovat lähikohtaisesti sopimista vaativia, yhteisrahoitteisia hankkeita.

AIKATAULU

Kuormauspaikkaverkon tilanne- ja tulevaisuuskuva on tarkasteltu valtakunnallisesti ja alueellisesti loppuvuonna 2021/alkuvuonna 2022, selvitys julkaistaan keväällä 2022. Selvityksen tilannekuva yhdistettynä alkuvuodesta 2022 tapahtuneisiin merkittäviin tuontipuun kuljetusvirtamuutoksiin muodostaa kokonaisuuden, jota arvioidaan vuoden 2022 aikana. Investointiohjelman ei ole tästä syystä nimetty yksittäisiä kehittämisen kohteita. Tarvitavat suunnitelmat ja aikataulut täsmeytyvät kohteiden tarkentumisen myötä. Kuntien maankäytön kehittämiseen kytkeytyvien siirtotarpeiden toteuttamisesta, niiden rahoituksesta ja kustannusjaosta on sovittava yhdessä kuntien kanssa, mikä vaikuttaa myös aikatauluihin.

KUSTANNUKSET

Investointiohjelma sisältää 20 milj. euron varauksen raakapuun kuormauspaikkojen kehittämiseksi.

VAIKUTUKSET

Rataverkon raakapuun kuormauspaikat ovat keskeinen osa toimivia ja kustannustehokkaita raakapuun kuljetusketjuja metsistä tuotantolaitoksille. Kuormauspaikkaverkko tarjoaa alueellisesti kattavan palvelun raide- ja tiekuljetusten yhdistämiseen ja parantaa alueellista saavutettavuutta raakapuukuljetuksissa. Liikenteellisiin tarpeisiin perustuva kuormauspaikkojen kehittäminen parantaa kuljetusten palvelutasoa ja tuo käyttäjähyötyjä. Hankkeiden keskeisimmät vaikutukset kohdentuvat valtakunnallisesti elinkeinoelämän kuljetusketjujen tehostamiseen ja kuljetuskustannusten laskuun. Hankkeilla kehitetään kuljetusten kannalta keskeisten liikenteen solmukohtien toimintaa ja raideliikenteen toimintaedellytyksiä raakapuukuljetuksissa. Kuormauspaikkojen kehittämisessä nykyisen verkon hyödyntäminen maksimoidaan ja uudet kuormauspaikat sijoitetaan olemassa olevaa verkkoa hyödyntäen.

Alueellisten selvitysten mukaan useimmat kehityshankkeet ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattavia. Koko hankeverkon osalta yhteiskuntataloudellista kannattavuutta ei ole arvioitu, mutta on oletettavaa, että kannattavuusraja täyttyy myös sen kohdalla.

Kuormauspaikkojen siirroilla on pääsääntöisesti liikenneverkon palvelutasoa alentava vaikutus. Vaikutukset kuitenkin riippuvat toteutettavista korvaavista toimenpiteistä. Jos lähialueelle toteutetaan korvaava kuormauspaikka, siirroilla arvioidaan olevan vähäinen vaikutus saavutettavuuteen tai kuljetusketjujen toimivuuteen. Siirtämällä kuormauspaikkoja pois henkilöliikenteen keskeisistä solmukohtista voidaan joissain tapauksissa parantaa matkaketjujen toimintaedellytyksiä. Siirrot mahdollistavat tiiviimmän yhdyskuntarakenteen kehittämisen vapautuvalla alueella ja kuljetuksia voi olla mahdollista siirtää pois katuverkolta. Nykyisen kuormauspaikkaverkon hyödyntäminen kuitenkin vähenee, jos olemassa olevia kuormauspaikkoja joudutaan siirtämään.

Kuormauspaikkaverkko tukee raideliikenteen roolia valtakunnallisesti, vähentää tarvetta tiekuljetuksille ja parantaa liikenneturvallisuutta. Kuormauspaikkoja kehittämällä voidaan parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta ja toimitusvarmuutta. Kuormauspaikkaverkon kehittäminen on osa kestävien liikennemuotojen kehittämistä myös kaupunkiseutujen ulkopuolella.

R15 250 kN akselipainoverkoston kehittäminen (hankekoru 1B)

Tiedot päivitetty
15.3.2022

Useilla keskeisillä kuljetusreiteillä 250 kN akselipainon verkko ei ole yhtenäinen, vaan mitoitettava akselipaino on edelleen 225 kN. Yhtenäinen 250 kN akselipaino on tärkeä kotimaan teollisuuden tuotekuljetuksille ja se on kytkeytynyt keskeisesti myös transitoliikenteeseen.



NYKYTILA

Yhtenäisen 250 kN akselipainoverkon kehittämisen on todettu vaativan akselipainojen korottamista ainakin seuraavilla reiteillä: Riihimäki-Hakosilta, Kokemäki-Harjavalta, Mäntyluoto-Tahkoluoto, Hyvinkää-Kirkniemi, Toijala-Turku, Kouvola-Kuusankoski, Imatra tavara-Imatra raja, Vartius-Kontiomäki-Oulu, Kokkola-Ykspihlaja ja Oulu-Tornio. Lähemmän tulevaisuuden keskeisimmät liikenteelliset tarpeet sijoittuvat Etelä- ja Länsi-Suomen ratayhteyksille.

Etelä- ja Länsi-Suomen akselipainon nostokohteista Kouvola-Kuusankoski ja Hyvinkää-Kirkniemi ovat kytkeytyneet erityisesti niin kotimaan kuljetusten kuin transitoliikenteen toimintaedellytyksiin. Hyvinkää-Kirkniemi -väylältä investointiohjelma sisältää myös peruskorjauksen, ja peruskorjauksen tekestä ja akselipainon nostoa on sovitettava jatkossa yhteen. Välien Riihimäki-Hakosilta, Kokemäki-Harjavalta ja Mäntyluoto-Tahkoluoto tarpeet ovat liittyneet tällä hetkellä edellisiä yhteysvälejä enemmän transitoliikenteeseen. Toijala-Turku -välin akselipainon nostotarve ei ole tällä hetkellä korostunut muihin Etelä- ja Länsi-Suomen kohteisiin nähden. Imatralla akselipainon nostamista on suunniteltu osana Imatran liikennepaikan kehittämishanketta.

Kohteet sijoittuvat osin pääväylille ja osin pääväylien ulkopuoliselle rataverkolla. Lähes kaikki kohteet sijaitsevat myös TEN-T -verkolla, joko ydinverkolla tai kattavalla verkolla.

HANKE JA TAVOITTEET

Investointiohjelma sisältää varauksen 250 kN akselipainoverkoston kehittämiseksi Etelä- ja Länsi-Suomessa, ensisijaisesti huomioiden kotimaan kuljetusten tarpeet. Varaus tarkentuu kohdekohtaisiksi hankkeiksi investointiohjelman päivitysten myötä. Tällä hetkellä ei ole riittävästi tietoa kohdekohtaisista toimenpiteistä, vaikutuksista ja kustannuksista, jotta akselipainojen nostoa voisi huomioida selkeinä nimettyinä hankkeina ohjelmassa.

AIKATAULU

Akselipainon nostokohteista on tehty esiselvityksiä. Hankearviointeja ei ole tehty. Seuraavassa vaiheessa tarvittavia suunnitelmia on arvioitava, esimerkiksi tarve ratasuunnitelmien laatimiselle. Kohteiden ajoituksessa on huomioitava tarvittavat suunnitelmat sekä kytkentä mahdollisiin samanaikaisiin peruskorjauksiin. Erityisesti transitoliikenteeseen liittyy epävarmuuksia ja se vaatii seurantaa.

KUSTANNUKSET

Varaus investointiohjelmassa on 40 milj. euroa 250 kN akselipainoverkoston kehittämiseksi. CEF-tukikelpoisuus voidaan määrittää, kun tiedetään hankkeet ja niiden kannattavuus tarkemmin. Sotilaallisen liikkuvuuden CEF-haussa ei ole hyöty-kustannusvaadetta, joten hankkeilla on potentiaalia myös kyseisen haun kautta.

VAIKUTUKSET

Akselipainojen nosto tukee alueiden välisen ja alueiden kansainvälisen saavutettavuuden parantamista. Nosto parantaa kuljetusten palvelutasoa ja tuo käyttäjähyötyjä.

Yhtenäisten akselipainojen myötä tavarajunat voivat kulkea koko reitin läpi samalla, raskaammalla kokoonpanolla eli koko kuljetusketjun aikana voidaan hyödyntää raskaampaa akselipainoa. Akselipainojen nostamisella voidaan tehostaa rataverkon käyttöä ja parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Toisaalta akselipainojen nosto voi alentaa junien enimmäisnopeuksia, mikä tarkoittaisi ratakapasiteetin hieman suurempaa käyttöä. Lisäksi akselipainon nostaminen kasvattaa radan kunnossapitokustannuksia. Akselipainoja kasvatettaessa on arvioitava lisäksi tarkasti mahdolliset sivu- ja

haittavaikutukset, kuten värinähaasteet. Akselipainojen nosto kytkeytyy myös sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin.

Liite 1b

Investointiohjelman 2023-2030 ulkopuolelle jääneet ratahankkeet

Investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden ratahankkeiden kuvaukset

- Imatran liikennepaikan kehittäminen vaihe 1
- Luumäki-Vainikkala nopeudennosto
- Oulu-Kontiomäki kehittäminen
- Oulun asemakeskus ja henkilöratapiha
- Tampere-Jyväskylä
- Tampere-Seinäjoki: Lielähti-Parkano
- Vainikkalan ratapihan pienet kehitystoimenpiteet
- Ylivieska-Oulu

Muut tarkastellut hankkeet

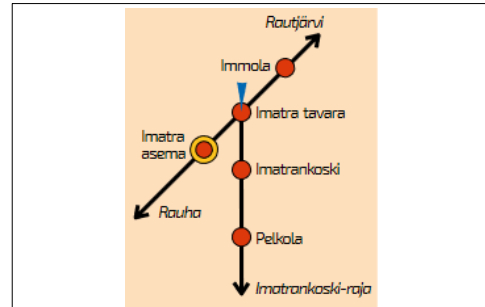
- **Hanko-Hyvinkää -radalla** (TEN-T -kattava) haasteena ovat junaliikenteen rajalliset kohtaamismahdollisuudet Hyvinkään ja Lohjan välillä. Radan sähköistäminen ja transitoliikenteen mahdollinen kasvu voivat nostaa tavaraliikenteen määrää, jolloin välillä tulisi varmistaa riittävät kohtaamismahdollisuudet liikennemäärien kasvun mahdollistamiseksi. Kapasiteetin parantamisesta on tehty esiselvitys ja hankearviointi. Uuden liikennepaikan rakentaminen ei selvityksen mukaan ole kuitenkaan tämänhetkisinä tiedoina perusteltua. Ensivaiheessa toimivuutta voitaisiin kuitenkin parantaa uudella välisuojastuspisteellä.
- **Seinäjoki-Vaasa -välillä** (pääväylä) keskeinen kysymys on henkilöliikenteen nopeuttaminen ja tasoristeyturvallisuuden parantaminen. Rataosuus edellyttää nopeuden nostamiseksi merkittäviä peruskorjaustoimenpiteitä. Peruskorjauskustannukset ovat huomattavasti suuremmat kuin nopeudennostosta aiheutuvat lisäkustannukset, joten hanketta on pidettävä ensisijaisesti peruskorjaushankkeena, jonka yhteydessä suoritetaan parannustoimenpiteitä. Toimenpiteiden kustannusarvio on 52 milj. euroa (MAKU 120, 2015=100) ja niistä on käynnissä ratasuunnitelman laatiminen. Investointiohjelmaa laadittaessa on nähty, että kokonaisuutena kaikkein tarvittavimmat toimenpiteet tulisi ratkaista osana perusväylänpitoa.
- **Oulu-Laurila -välillä** (pääväylä, TEN-T -ydin) on peruskorjaustarpeen lisäksi esillä erilaisia parantamis- ja kehittämistarpeita. Tarpeista on tehty vuosina 2021-2022 tarveselvitystä. Liikennepaikkojen kehittäminen on saanut jo toteuttamisrahoitusta. Jatkokehittäminen vaatii sekä liikenteen kehittymisen seurantaa, että lisää tarpeiden ja toimenpiteiden selvittämistä ja arviointia. Jatkokehittämisen nostamista investointiohjelmaan on arvioitava investointiohjelman tulevien päivitysten yhteydessä.
- **Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki -rataosalla** (pääväylä, TEN-T -kattava) esillä on ollut liikennepaikkojen kehittäminen tavaraliikenteen toiminnallisuuden parantamiseksi. Hankkeen kustannusarvio on n. 70 milj. euroa (MAKU 120, 2015=100). Yhteyden kehittäminen on vaihtoehtona Oulu-Kontiomäki -yhteyden kehittämiseksi (Oulun eteläinen kolmioraide ja Heikkilänkankaan liikennepaikka). Reittivaihtoehtoja on tehty yhteinen hankearviointi, jonka tuloksena on suositeltu Oulun kautta kulkevan transitoreitin kehittämistä. Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki -välin toimenpiteiden hyöty-kustannussuhde on noin 0,5. Lisäksi toimenpiteitä tulee edelleen arvioida. Yhteydellä Kontiomäeltä Iisalmeen on myös jo nykytavaraliikenteellekin haastavia nousuja, joissa on tapahtunut mäkiin jäämisiä. Itäisessä yhdysliikenteessä kuormassa kulkevat junat joutuisivat nousemaan juuri näitä mäkiä, joten

niiden kulku jatkossakin Oulun kautta on perusteltua tästäkin näkökulmasta. Koko Vartius-Kontiomäki-Oulu/Iisalmi-Ylivieska -ratajärjestelmän tehokkuutta voidaan tarvittaessa nostaa Ylivieska-Iisalmi -sähköistyksen ja Iisalmen kolmioraiteen valmistuttua ajamalla joitakin tyhjiä paluujunia Iisalmen kautta, mutta ajamalla kuormajunat aina Oulun kautta. Näin ei pitkiä kohtausraiteita Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki -reitille heti tarvita. Liikenteen sujuvuus edellyttäisi kuitenkin yhden kohtauspaikan pian Iisalmen kolmioraiteen pohjoispuolelle Kontiomäen suuntaan.

Imatran liikennepaikan kehittäminen vaihe 1

Tiedot päivitetty
28.3.2022

Imatran liikennepaikka jakautuu useaan osaan: henkilöliikenteen Imatran asema, tavaraliikenteen Imatran tavarajava, raja-asemana toimiva Imatrankoski, Pelkola ja Imatrankoski-raja. Hanke koskee Imatra-Imatrankoski-raja -välin toimenpiteitä. Rajan ylittävä liikenne on koostunut lähinnä raakapuun tuontikuljetuksista.



NYKYTILA

Imatra-Imatrankoski-raja -osuus kuuluu pääväyläasetuksen mukaisiin pääväyliin ja TEN-T-verkon kattavaan verkkoon. Hankkeen toteuttamisen ja liikennepaikan kansainvälistämisen tarkoituksena on ollut mahdollistaa vientikuljetukset sekä rajan ylittävä henkilöliikenne Imatrankoskelle. Imatran liikennepaikalla on nähty olevan rooli varareittinä Vainikkalan kautta tapahtuville rajan ylittävillä kuljetuksilla. Lisäksi hanke mahdollistaisi Suomen sisäisen henkilöliikenteen kehittämistä Imatrankoskelle.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa Imatra-Imatran raja -väli on tunnistettu TEN-T-verkon osaksi, jolta puuttuu sähköistys. Lisäksi se on ollut mainittuna yhtenä kohteena, jolla on tarvittu teollisuuden suunnittelemissa investoinneissa riippumatta korjaus-, parannus- ja kehitystoimenpiteitä.

HANKE JA TAVOITTEET

Hankkeen 1. vaiheen päätoimenpiteet ovat olleet välin sähköistys, Imatrankosken tavaratarapihan toimintojen siirtäminen Pelkolaan, matkustajaliikenteen toimenpiteet Imatrankoskelle sekä Imatran kolmioraitteen rakentaminen. Hanke on sisältänyt myös peruskorjaustoimenpiteitä ja akselipainon korotuksen 25 tonniin.

AIKATAULU

Hankkeesta on laadittu vuonna 2014 yleissuunnitelma, YVA on tehty tätä ennen osana Luumäki-Imatra -välin YVA:a. Vuonna 2019 on tarkasteltu toimenpiteiden toteutuskelpoisuutta ja vaiheistusta sekä arvioitu YVA:n ajantasaisuus. Yleissuunnitelma hyväksyttiin vuonna 2020. Ratasuunnitelman laatiminen käynnistyi 2020. Rakentamissuunnitelman on ollut tarkoitus sisältyä toteutusvaiheeseen. Hankkeesta on tehty hankearviointi, joka ei kuitenkaan ole ollut ajantasainen hankkeen sisällön muututtua ratasuunnitelmavaiheessa. Hanke ei sisälly investointiohjelmaan, koska hanke on perustunut Venäjän tavarajava- ja henkilöliikenteeseen ja näiden kehittämiseen, ja liikenteestä tulevaisuudessa ei ole tietoa.

KUSTANNUKSET

Hankkeen 1. vaiheen kustannusarvio on noin 53 milj. euroa (MAKU 120, 2015=100). Hankkeen kustannusarvio on noussut ratasuunnitelmavaiheessa aiemmasta investointiohjelmasta (hankkeen sisällön täsmennykset ja mukana myös 25 tonnin akselipainon saavuttaminen ja peruskorjaustoimenpiteitä). Kustannukset sisältävät myös muiden tahojen kustannusosuuksia, mutta niitä ei ole eritelty. Hankkeen suunnitteluun on nähty voitavan hakea CEF-tukea 50 %. Rakentamisen osalta tuen hyötykustannusvaatimus ei ole täyttynyt.

VAIKUTUKSET

Hankkeen tavoitteena on ollut mahdollistaa kansainvälisen henkilö- ja tavaraliikenteen sekä myös valtakunnallisen henkilöliikenteen kehittäminen. Hankkeella on ollut tarkoitus parantaa kansainvälistä saavutettavuutta sekä erityisesti elinkeinoelämän kilpailukykyä, tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä ja kustannustehokkuutta.

Hankkeen toteuttaminen on liittynyt vientikuljetusten mahdollistamiseen rajan yli Imatrankosken kautta. Hankkeeseen on kytkeytynyt raja-asematoimintojen siirto Pelkolaan ja Imatrankosken ratapihan purku osittain. Hankkeen tarkoituksena on ollut luoda mahdollisuuksia ja toimintaedellytyksiä henkilöliikenteen uusille yhteyksille. Sähköistykseen on liittynyt myös rajan ylittävän lähijunaliikenteen mahdollistaminen Suomen osalta.

Hankkeella on tavoiteltu välityskyvyn lisäämistä, korkeampaa akselipainoa, junapituuksien kasvattamista ja joustavaa liikennöintiä Venäjän raakapuu kuljetuksissa. Kolmioraitteen tarkoitus on ollut mahdollistaa 1100 m:n junapituudet. Toimenpiteillä on ollut tarkoitus mahdollistaa raakapuu junien ope- rointi suoraan Lauritsalaan ja Joutsenoon sekä henkilöliikenne Imatrankoskelle. Hankkeen on nähty vähentävän vaihtotyönä liikennöivien yksiköiden määrää ja parantavan rautatieliikenteen turvalli- suutta.

Hanke on ollut kaavojen mukainen, eikä sillä ole todettu olevan merkittäviä kielteisiä vaikutuksia luonnon- ja kulttuuriympäristöön eikä maisemaan. Hanke on kytkeytynyt investointiohjelmassa ole- vaan Lauritsalan liikennepaikan kehittämiseen. Jos Lauritsalaan ei toteuteta pitkää yli 900 metrin raidetta, on todettu, että osa kolmioraitteen hyödyistä jää saavuttamatta. Hankkeiden kokonaisvai- kutuksena on ollut ajettavien junien kokonaismäärän väheneminen ja raidekapasiteetin vähentämi- nen Imatra tavarajonon ja Lauritsalan välillä. Kokojunamahdollisuuden on todettu vähentävän vaihto- työtoimintoja Imatran ratapihalla.

Hankkeen hyöty-kustannussuhde on ollut 0,1-0,2, mutta se ei ole täysin vastannut viimeisimpiä suun- nitelmia.

Luumäki-Vainikkala nopeudennosto

Tiedot päivitetty
28.3.2022

Vainikkala on Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen tärkein rajanylityspaikka ja se on ollut ainoa kansainvälisen henkilöliikenteen rajanylityspaikka. Rataosan kautta ovat kulkeneet muun muassa Helsinki-Pietari-välillä liikennöivät Allegro-junat, suurin osa Etelä-Suomen satamien transitoliikenteestä, rautateitse Suomeen tuotava raakaöljy sekä merkittävä osa Kaakkois-Suomen metsäteollisuudelle Venäjältä tuotavasta raaka-aineesta.



NYKYTILA

Luumäki-Vainikkala -yhteys kuuluu TEN-T -ydinverkkoon ja pääväyläasetuksen mukaisesti pääväyliin. Luumäki-Vainikkala -radalla on alhainen henkilöliikenteen nopeustaso. Henkilöliikenteen suurin sallittu nopeus on 140 km/h, kun se muulla osalla Allegron Suomen puoleista reittiä on ollut 200–220 km/h.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa väli on ollut kohteena, jolla on todettu tarvittavan teollisuuden suunnittelemista investoinneista riippumatta korjaus-, parannus- ja kehitystoimenpiteitä. Yhteysväliin on liittynyt myös henkilöliikenteen olosuhteiden turvaaminen ja parantaminen.

HANKE JA TAVOITTEET

Hankkeessa on ollut tarkoituksena parantaa radan välityskykyä ja toteuttaa radan oikaisut, joilla nopeutetaan erityisesti henkilöliikennettä nostamalla nykyisen radan nopeustaso 180 kilometriin tunnissa. Hanke on sisältänyt geometrian parantamisen lisäksi myös turvalaite- ja sähköratamuutoksia.

AIKATAULU

Hankkeesta on tehty tarveselvitys ja hankearviointi. Seuraavana vaiheena on ollut esillä todennäköisesti YVA:n ja yleissuunnitelman laatiminen, joita seuraa ratasuunnitelma. Suunnittelun arvioituna kestona ennen rakentamissuunnittelua on pidetty vähintään neljää vuotta (riippuen siitä, tarvitaanko YVA). Hanke ei sisälly investointiohjelmaan, koska hanke on perustunut Venäjän tavara- ja henkilöliikenteeseen ja näiden kehittämiseen, ja liikenteestä ja sen kehityksestä tulevaisuudessa ei ole tietoa.

KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusarvio on ollut 38 milj. euroa (MAKU 120, 2015=100). Hankkeen suunnitteluun on nähty voitavan hakea CEF-tukea 50 %. Rakentamisen CEF-tuen vaatimuksena on hyöty-kustannussuhde > 1,0, joten hankkeen tukikelpoisuus on ollut epävarmaa.

Luumäki-Vainikkala -radalla on todettu olevan myös merkittäviä peruskorjaustarpeita. Peruskorjauksen ja nopeustason noston samanaikaisella toteuttamisella on todettu saavutettavan säästöjä. Säästö syntyy siitä, että oikaisujen kohdalla nykyistä rataa ei tarvitsisi korjata ratalinjauksen siirtymässä. Peruskorjaus on perusväylänpidon hankkeita ja sen kustannusarvio on ollut 25 M€ (MAKU 2015, 2015=120).

VAIKUTUKSET

Hankkeen tavoitteena on ollut parantaa saavutettavuutta (lisätä välityskykyä, lyhentää matka-aikoja) kansainvälisessä liikenteessä. Tarkoituksena on ollut parantaa sekä henkilö- että tavaraliikenteen palvelutasoa, toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä. Hanke on kytkeytynyt rajaliikenteen edellytysten parantamiseen ja sen on nähty tukevan liikenteen päästöjen vähentämistä.

Riippuen hankkeen toimenpiteistä, hankkeella on nähty olevan vaikutuksia luonto- ja kulttuuriympäristöön tai maisemaan. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on ollut 0,81 (toteutus on peruskorjauksen yhteydessä).

Oulu-Kontiomäki kehittäminen (hankekor 1A)

Tiedot päivitetty
28.3.2022

Kokkola–Kontiomäki -väillä tavaraliikenteen on mahdollista kulkea vaihtoehtoisesti Oulun tai Iisalmen kautta. Oulun kautta kulkevalla reitillä on Oulu-Kontiomäki -osuudella ollut välityskyvyttömyyksiä sekä Oulusta itään ja etelään suuntautuvien ratayhteyksien väliltä puuttuu suoran liikennöinnin mahdollistava kolmioraide.



NYKYTILA

Hanke sijoittuu pääväyläasetuksen mukaisille pääväylille sekä pääradan osalta TEN-T -ydinverkkoon ja Kontiomäen suunnan radan osalta TEN-T -verkon kattavaan verkkoon. Kyse on rataverkon toimivuudesta ja välityskyvyn riittävydestä laajemminkin Ylivieskan ja Kontiomäen välillä eri reittivaihtoehtoilla (Ylivieska-Oulu-Kontiomäki, Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki) erityisesti tavaraliikenteen näkökulmasta. Ensisijaisesti kehitettäväksi reitiksi on tunnistettu Oulun kautta kulkeva yhteys.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa Oulu-Kontiomäki -väli on tunnistettu rataosaksi, jolla on ollut keskeisiä välityskykyhaasteita. Lisäksi Oulu-Vartius on ollut mainittuna väliksi, jolla tarvittaisiin teollisuuden suunnittelemissa investoinneista riippumatta korjaus-, parannus- ja kehitystoimenpiteitä käynnissä olevien hankkeiden lisäksi.

HANKE JA TAVOITTEET

Hanke tarkoituksena on ollut Oulu-Kontiomäki -yhteyden edelleen kehittäminen rakentamalla Oulun kolmioraide ja Heikkilänkankaan liikennepaikka. Oulun kolmioraide mahdollistaisi tavarajunien suoran liikennöinnin pääradan ja Kontiomäen suunnan radan välillä ilman junien kääntötarvetta Oulun ratapihalla. Uusi Heikkilänkankaan liikennepaikka mahdollistaisi Oulu-Kontiomäki -rataosalla pitkien junien kohtaamiset. Oulun ja Kontiomäen välillä liikennepaikkojen kehittäminen on saanut vuonna 2020 rahoituksen, mutta kyseiset toimenpiteet jäivät ilman rahoitusta.

AIKATAULU

Hankkeesta on laadittu ratasuunnitelma ja hankearviointi. Rakentamissuunnitelma on ollut tarkoituksena laatia rakentamisen yhteydessä. Rakentamisvalmiutta on todettu olevan aikaisintaan vuodesta 2023 alkaen. Hanke ei sisälly investointiohjelmaan, koska tarve perustuu Vartiuksesta Raahen ja Kokkolaan kulkeviin pitkiin pellettijuniin, ja liikenteestä tulevaisuudessa ei ole tietoa.

KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusarvio on ollut noin 32 milj. euroa: Kolmioraidteen kustannusarvio 18,8 milj. euroa ja Heikkilänkankaan liikennepaikan kustannusarvio 13,4 milj. euroa (MAKU 120, 2015=100). Kuntien osuus kustannuksista on ollut 0,2 milj. euroa. Hankkeiden rakentamiseen on nähty voitavan hakea CEF-tukea 30 % ja rakennussuunnitteluun 50 %. Hankkeen hyöty-kustannussuhde ylittää komission vaatimukset.

VAIKUTUKSET

Hankkeen tavoitteena on ollut parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä tavaraliikenteen toimivuutta ja saavutettavuutta pohjoisemmassa Suomessa ja rannikon satamiin. Hanke on liittynyt erityisesti kansainväliseen tavaraliikenteeseen. Tarkoituksena on ollut poistaa Vartiuksesta Raahen terästeollisuudelle ja Kokkolan satamaan kulkevien pitkien pellettijunien kääntötarve Oulun ratapihalla ja tehostaa siten näiden kuljetusten kustannustehokkuutta.

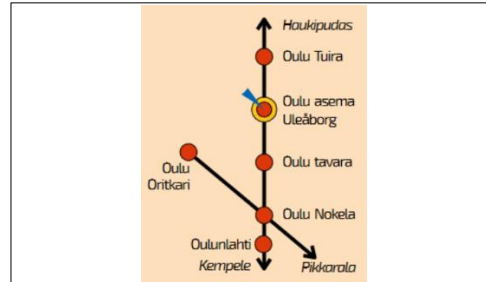
Hankkeen suunnitelmissa on kiinnitetty huomiota melun- ja värinänhallintaan. Tarkoituksena on ollut mm. rakentaa meluvalleja ja pienentää värinää rakenteellisesti.

Hankearviointi on tehty vertailemalla toimenpiteitä vaihtoehtoisen Kontiomäki-Iisalmi-Ylivieska -reitillä liikennepaikkojen kehittämishankkeeseen. Hankearvioinnin perusteella on suositeltu Oulun kolmioraidteen ja Heikkilänkankaan liikennepaikan muodostaman hankekokonaisuuden toteuttamista Oulun kautta kulkevan transitorin kehittämiseksi. Hankevaihtoehto on ollut yhteiskuntataloudellisesti kannattava (hyöty-kustannussuhde noin 2,0).

Oulun asemakeskus ja henkilöratapiha

Tiedot päivitetty
25.2.2022

Oulun liikennepaikka koostuu useammasta liikennepaikan osasta, joista yksi on Oulu asema. Oulu toimii vaihtoasemana pääradan junien ja Oulu–Kontiomäki-rataosalla liikennöivien junien välillä sekä useiden pääradan junien pääteasemana.



NYKYTILA

Oulu asema sijoittuu TEN-T -verkon ydinverkolle ja pääväyläasetuksen mukaiselle pääväyläverkolle, pääväylien risteämiskohtaan. Oulun aseman henkilöratapihalla on kolme laituriraidetta ja autolastauslaituri sekä muutamia sivuraiteita. Reunalaituri on korkea ja välilaiturit ovat matalia. Asemanseudun kehittämistyö on käynnissä.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa Oulu on tunnistettu yhdeksi keskeisistä ratapihoista, joilla on tarvetta erilaisille peruskorjaus-, parantamis- tai kehittämistoimille. Kirjaus on yleinen eri liikennepaikan osia koskeva.

HANKE JA TAVOITTEET

Oulun aseman esillä oleviin toimenpiteisiin liittyy erilaisia laiturijärjestelyjä (parantamista ja kehittämistä), laitureiden peruskorjausta, uusi alikulkutunneli, autolastauspaikan siirto ja liityntäpysäköintijärjestelyjä. Toimenpiteiden tarve kytkeytyy keskeisesti asemanseudun kehittämisen tavoitteisiin.

AIKATAULU

Hankkeesta on käynnistymässä ratasuunnitelma. Hankearviointia ei ole tehty, se on tarkoitus tehdä ratasuunnitelman yhteydessä.

Hanketta ei ole sisällytetty investointiohjelmaan, koska toteutettavan hankkeen sisältö on täsmenny-
mätön ja kustannusten jakautumiseen sisältyy vielä paljon sovittavaa.

KUSTANNUKSET

Hankkeen tämänhetkinen kustannusarvio on 20 milj. euroa (MAKU 120, 2015=100). Kustannusten jaosta ei ole sovittu. Hankkeen CEF-tukikelpoisuus tarkentuu hankearvioinnin myötä.

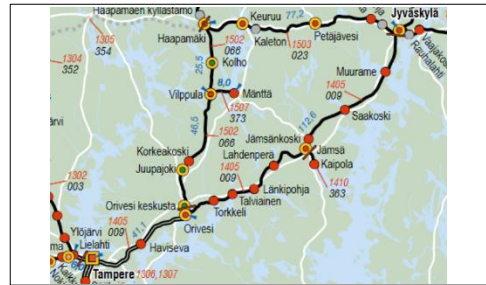
VAIKUTUKSET

Hanke tukee alueellisen saavutettavuuden paranemista sekä parantaa matkaketjujen toimivuutta ja matkustajien olosuhteita asemilla. Hanke liittyy erityisesti asemanseudun maankäytön kehittämiseen ja siihen liittyviin tavoitteisiin. Hankkeen sisältämät toimenpiteet vähentävät myös liikenneverkon korjausvelkaa. Riippuen hankkeen toimenpiteistä, myös ratapihan toiminnallisuus mahdollisesti parane.

Tampere-Jyväskylä

Tiedot päivitetty
25.2.2022

Tampere-Jyväskylä rataosa on kaksiraiteinen osuudella Tampere-Orivesi ja yksiraitein välillä Orivesi-Jyväskylä. Rataosalla on esillä niin matka-ajan lyhentämistavoitteita kuin välityskyvyn parantamistarpeita.



NYKYTILA

Tampere-Jyväskylä -rataosan kuuluu pääväyliin TEN-T-verkon kattavaan verkkoon. Merkittävimmät kehittämistarpeet liittyvät tavaraliikenteen kulkumahdollisuuksiin ja henkilöliikenteen nopeustasoon.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa väli on tunnistettu yhdeksi yhteysväliksi, jolla on keskeisiä välityskykyhaasteita. Tilannekuva nostaa esille myös matka-aikojen lyhentämisen.

HANKE JA TAVOITTEET

Hanke sisältää Lahdenperä-Jämsä -välin kaksoisraideosuudet ja rataoikaisun matka-aikojen lyhentämiseksi, Saakoski-Jyväskylä -välin välityskyvyn parantamisen, Laihalammin uuden liikennepaikan sekä Jämsän aseman laituripolun korvaamisen eritasoratkaisuna.

AIKATAULU

Lahdenperä-Jämsä -välillä on käynnissä yleissuunnitelma ja YVA. Ratasuunnitelman käynnistys on esillä vuonna 2023, sen laatiminen vie aikaa arviolta kaksi vuotta. Laihalammin liikennepaikka on ratasuunnitelmavaiheessa. Hankkeesta on tehty hankearviointi. Hanketta ei esitetä investointiohjelmaan, koska tarpeet vaativat vielä vertailua ja arviointia rataverkon muihin kehittämistarpeisiin nähden.

KUSTANNUKSET

Toimenpiteiden kustannusarvio on noin 260 milj. euroa (MAKU 120, 2015=100). Hankkeen hyötykustannussuhde on riittämätön CEF-haun kannalta. Yhteysvälin suunnitteluun on haettu tukea CEF2021-haussa.

VAIKUTUKSET

Hanke parantaa erityisesti alueiden välistä saavutettavuutta ja myös kansainvälistä saavutettavuutta matka-aikojen lyhentyessä ja ratakapasiteetin kasvaessa sekä junien liikennöinnin häiriöherkkyyden vähentyessä.

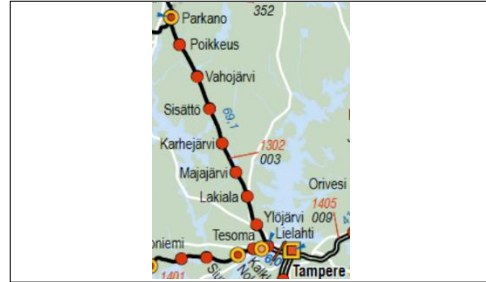
Hanke parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja matkustajien palvelutasoa. Hanke parantaa myös matkustajien olosuhteita ja turvallisuutta asemilla.

Hankearvioinnin mukainen hyöty-kustannussuhde 0,43.

Tampere-Seinäjoki: Lielahdi-Parkano

Tiedot päivitetty
25.2.2022

Tampere (Lielahdi) -Seinäjoki -väli on yksiraiteinen ja matkustajamääriltään Suomen toiseksi vilkkain rataosa. Ennusteissa on ollut myös liikenteen kasvua.



NYKYTILA

Tampere-Seinäjoki -rataosa kuuluu pääväyliin ja TEN-T-Ydinverkkoon. Rata on Tampereen Lielahden ja Seinäjoen välillä yksiraiteinen. Henkilöliikenteen nopeustaso on 200 km/h. Vaikka radalla on useita liikennepaikkoja junien kohtaamismahdollisuuksien parantamiseksi, yksiraiteisuus rajoittaa junien lisäämismahdollisuuksia. Erityisesti matkustajaliikenteeseen on ennustettu kasvua.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa rataosa nousee esille matka-aikojen lyhentämisen näkökulmasta Tampere-Oulu -välillä, mutta ei keskeisimpänä rataverkon välityskykyhaasteena.

HANKE JA TAVOITTEET

Esillä on toimenpiteinä Lielahdi-Lakiala -välin kaksoisraide välityskyvyn parantamiseksi ja Parkanossa Vahojärven liikennepaikan parantaminen pidempien junien kohtaamismahdollisuuksien parantamiseksi.

AIKATAULU

Tampere-Seinäjoki -välistä on tehty erillinen tarveselvitys ja väliä on tarkastelu myös koko yhteyden Tampere-Oulu -tarveselvityksessä (2020). Tarveselvityksen yhteydessä on tehty hankearviointi. Tarveselvityksessä ensimmäisinä edistettävänä toimenpiteinä on noussut esiin Lielahdi-Lakiala -välin kaksoisraide ja Vahojärven liikennepaikan parantaminen. Parhailaan Lielahdi-Lielahdi -väli on yleissuunnitelman ja YVA:n laatimisvaiheessa. Nämä valmistuvat vuoden 2024 loppuun mennessä. Vahojärven liikennepaikan osalta on käynnissä ratasuunnitelman laatiminen.

Toimenpiteitä ei ole esitetty investointiohjelmaan, koska niitä ei voida valtakunnallisten tarpeiden priorisoinnin näkökulmasta pitää keskeisimpinä tai kiireellisimpinä. Hyötykustannus-suhde on myös alhainen. Vahojärven liikennepaikkaa voidaan edistää mahdollisesti myös erillisenä pienempänä hankkeena.

KUSTANNUKSET

Toimenpiteiden kustannukset ovat yhteensä noin 82 milj. euroa (MAKU 120, 2015=100). Hankkeen hyöty-kustannussuhde on riittämätön CEF-haun kannalta.

VAIKUTUKSET

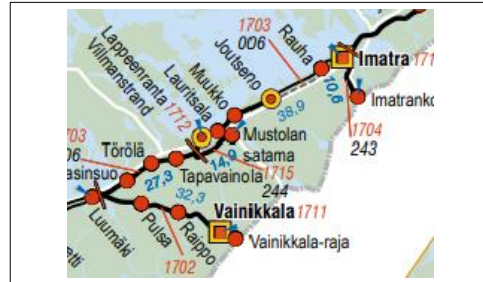
Toimenpiteet parantavat erityisesti alueiden välistä saavutettavuutta. Toimenpiteet eivät lisää merkittävästi välityskykyä (melko lyhyt kaksoisraideosuus), mutta vähentävät liikenteen häiriöherkkyyttä. Toimenpiteistä hyötyy lähinnä tavaraliikenne toimivuuden paranemisen kautta.

Toimenpiteiden hyöty-kustannussuhde jää matalaksi, sen ollessa 0,12. Toimenpiteiden vaikutuksia ja vaikuttavuutta arvioidaan vielä lisää käynnissä olevan suunnittelun yhteydessä.

Vainikkalan ratapihan pienet kehitystoimenpiteet

Tiedot päivitetty
28.3.2022

Vainikkala on Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen tärkein rajanylityspaikka ja se on ollut ainoa kansainvälisen henkilöliikenteen rajanylityspaikka. Ratapiha on ollut usein ruuhkautunut.



NYKYTILA

Luumäki-Vainikkala -yhteys kuuluu TEN-T -ydinverkkoon ja pääväyläasetuksen mukaisesti pääväyliin. Luumäki-Vainikkala -radan kautta ovat kulkenet muun muassa Helsinki-Pietari -väällä liikennöivät Allegro-junat, suurin osa Etelä-Suomen satamien transitoliikenteestä, rautateitse Suomeen tuotava raakaöljy sekä merkittävä osa Kaakkois-Suomen metsäteollisuudelle Venäjältä tuotavasta raaka-puusta. Vainikkalan ratapihan ongelmia on ollut puutteellinen välityskyky ja ratapiha on ollut usein ruuhkautunut. Ratapihan ruuhkautuminen on heijastunut Kaakkois-Suomen muihin ratapihoihin ruuhkauttaen myös niitä.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa Luumäki-Vainikkala -väli on ollut mainittuna rataosana, jolla on ollut keskeisiä välityskykyhaasteita. Lisäksi Vainikkala on ollut todettuna yhdeksi keskeisistä ratapihoista, joilla on ollut tarvetta erilaisille peruskorjaus-, parantamis- tai kehittämistoimille.

HANKE JA TAVOITTEET

Tarkoituksena on ollut toteuttaa Vainikkalan ratapihan (Vainikkala tavara) välityskykyä parantavia raide- ja turvalaitemuutoksia sekä muita pieniä toimenpiteitä.

AIKATAULU

Hankkeesta on laadittu esiselvitys. Hankearviointia ei ole tehty. Seuraava vaihe on ollut toteuttaminen, johon sisältyy rakentamissuunnitelma. Hanke ei sisälly investointiohjelmaan, koska hanke on perustunut Venäjän tavara- ja henkilöliikenteeseen ja näiden kehittymiseen, ja liikenteestä ja sen kehityksestä tulevaisuudessa ei ole tietoa.

KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusarvio on ollut 5,2 milj. euroa (MAKU 120, 2015=100). Hankkeen suunnitteluun on nähty voitavan hakea CEF-tukea 50 % ja rakentamiseen 30 %, mikäli haussa esitetyt hankkeen minimikoko- ja työty-kustannusvaatimus täyttyvät.

Vainikkalan ratapihalla on todettu olevan lisäksi perusväylänpidon rahoituksella toteutettavia merkittäviä peruskorjaustarpeita, kustannusarvio 26 M€ (MAKU 120, 2015=100). Ratapihan pienet kehittämistoimenpiteet on ollut suositeltavaa toteuttaa peruskorjaustoimenpiteiden kanssa samanaikaisesti.

VAIKUTUKSET

Tarkoituksena on ollut parantaa kansainvälistä saavutettavuutta ja rajaliikenteen toimintaedellytyksiä sekä henkilö- ja tavaraliikenteen palvelutasoa, toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä. Tavoite on ollut, että toimenpiteillä pystytään vastaamaan liikenteen mahdolliseen kasvuun ja että ne helpottavat lähitörratapihojen ruuhkautumiso ongelmia, nopeuttavat junien lähtöä ja helpottavat sisäistä vaihtotyötä Vainikkalassa. Tarkoitus on ollut parantaa tavaraliikenteen mahdollisuutta hyödyntää täysimääräisesti Vainikkalan ratapihalla jo olemassa olevaa kapasiteettia. Tarve on ollut erityisen korostunut Vainikkalan ratapihan monitoimijaympäristössä.

Toimenpiteet kohdistuvat nykyiseen ratainfraan eivätkä vaadi muutoksia rautatiealueeseen. Toimenpiteiden vaikutuksia muuhun ympäristöön ei ole todettu merkittäviksi. Hankearviointia ei ole tehty, mutta toimenpiteillä on nähty voitavan parantaa ratapihan välityskykyä nopeasti ja kustannustehokkaasti.

Ylivieska-Oulu

Tiedot päivitetty
25.2.2022

Ylivieska-Oulu -väli on yksiraiteinen ja sillä on paljon tavara- ja matkustajaliikennettä. Ennusteissa on ollut myös liikenteen kasvua.



NYKYTILA

Ylivieska-Oulu -rataosa kuuluu pääväyliin ja TEN-T-Ydinverkkoon. Rataosa on yksiraiteinen. Henkilöliikenteen nopeustaso on pääosin 160-200 km/h. Sekä henkilö- että tavaraliikenteeseen on ennustettu kasvua. Henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovittamisessa on jo nykytilanteessa haasteita ja yksiraiteisuus rajoittaa tulevaisuudessa junien lisäämismahdollisuuksia.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa rataosa nousee esille sekä keskeisenä kohteena, jossa on välityskykyyn liittyviä haasteita, että matka-aikojen lyhentämisen näkökulmasta (osana Tampere-Oulu -väliä).

HANKE JA TAVOITTEET

Esillä on toimenpiteinä Liminka-Oulu -välin kaksoisraide välityskyvyn parantamiseksi sekä liikennepaikkojen parantamista pidempien junien kohtaamismahdollisuuksien parantamiseksi. (Kangas, Hirvineva, Ruukki).

AIKATAULU

Viimeiseksi yhteysväliä on tarkastelu osana Tampere-Oulu -tarveselvitystä (2020). Tarveselvityksen yhteydessä on tehty hankearviointi. Tarveselvityksessä ensimmäisinä edistettävänä toimenpiteinä on noussut esiin Liminka-Oulu -välin kaksoisraide ja liikennepaikkojen parantamista. Liminka-Oulu -väli on ratasuunnitelmavaiheessa, ratasuunnitelman valmistuminen on arviolta vuoden 2024 loppuun. Myös Kankaan ja Hirvinevan liikennepaikoista on tekeillä ratasuunnitelmat. Ruukin liikennepaikan parantamisesta tehdään vielä esisuunnittelua. Ruukkiin liittyy myös laajempia mahdollisia toimenpiteitä.

Toimenpiteitä ei ole esitetty investointiohjelmaan, koska toimenpiteiden vaikuttavuuteen liittyy epävarmuutta alhaisen kannattavuuden lisäksi. Myös transitoliikenteen kehittyminen vaatii seuraamista. Liikennepaikkojen parantamista voidaan edistää mahdollisesti myös erillisinä pienempinä hankkeina.

KUSTANNUKSET

Toimenpiteiden kustannusarvio on noin 145 milj. euroa (MAKU 120, 2015=100). Hankkeen hyötökustannussuhde on riittämätön CEF-haun kannalta.

VAIKUTUKSET

Toimenpiteet parantavat kansainvälisen liikenteen ja alueiden välisen liikenteen saavutettavuutta. Toimenpiteet eivät lisää merkittävästi välityskykyä (melko lyhyt kaksoisraideosuus), mutta vähentävät liikenteen häiriöherkkyyttä. Toimenpiteistä hyötyy lähinnä tavaraliikenne toimivuuden paranemisen kautta.

Kaksoisraide kytkeytyy myös liikenteen aiheuttaman värinäongelman ratkaisemiseen. Kaksoisraide toisi lisämahdollisuuksia myös lähijunaliikenteen kehittämiseksi.

Toimenpiteiden hyötökustannussuhde jää matalaksi, sen ollessa 0,05. Toimenpiteiden vaikutuksia ja vaikuttavuutta arvioidaan vielä lisää käynnissä olevan suunnittelun yhteydessä.



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-317-
www.vayla.fi