

PääraTa

FINNISH mainline

Pääradalle tehtävät investoinnit tarkoittavat, että yhteydet kaikkialle Suomeen paranevat ja kytkeydymme eurooppalaiseen liikenneverkkoon.



paarata.fi #päärata

Pääradan suunnittelu- ja investointiohjelman yleiskirje
ja sen liite yhteysvälikohtaisista perusteluista

Suomi ei saa pysähtyä – päärata tarvitsee rahoitusta

Päärataryhmä esittää välittömästi toteutettavaksi suunnittelu- ja investointiohjelman, jonka myötä parannetaan raideliikenteen välityskykyä ja palvelutasoa niin kansainvälisessä, valtakunnallisessa kuin alueellisessa liikenteessä. Kiireisintä on panostaa päärataan Helsingin ja Tornion välillä. Lisäksi ohjelman toteuttaminen edesauttaa maan poikittaisliikenteen kehittämistä ja tavoiteltujen matka-aikojen saavuttamista asemille ja satamiin.

Suomen hallitus on ohjelmassaan sitoutunut sekä maailmanlaajuisiin että EU:n asettamiin ilmasto- ja poliittisiin tavoitteisiin, joihin pääsemisen edellyttää merkittäviä kehittämis-toimenpiteitä raideliikenteessä.

Hallitus selvittää myös ohjelmansa mukaisesti sotilaallisen liikkuvuuden, eli Military Mobilityn EU-linjausten, rahoitushakumahdollisuudet pääväyläverkon investointien osalta. Tulossa ovat lisäksi EU:n uuden Green Deal -ohjelman edellyttämät tarpeet ja sen mahdollistamat toimenpiteet.

”Päärataryhmä esittää välittömästi toteutettavaksi suunnittelu- ja investointiohjelman, jonka myötä parannetaan raideliikenteen välityskykyä ja palvelutasoa niin kansainvälisessä, valtakunnallisessa kuin alueellisessa liikenteessä.”

Pitkäjänteisyyttä liikennepolitiikkaan

Päärata Uudeltamaalta Lappiin on Suomen merkittävin raideliikenneyhteys sekä käyttömääriltään että vaikutusalueeltaan. Suomen päärata liityntäyhteyksineen ja solmupisteineen on kauko-, lähi- ja tavarajunaliikenteen pääväylä.

Suomessa liikenneinfran kriittiset erityistarpeet otetaan huomioon 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa. Suomen hallitus on sitoutunut EU-rahoitushakujen edistämiseen sekä nykyisen rahoituskauden niin sanotuissa häntähauissa että tulevan rahoituskauden hauissa.

Eurooppalainen rataverkko avaa rahoitusmahdollisuuksia

Päärata on osa eurooppalaista rajat ylittävää TEN-T-ydinverkkoa, jossa on kuitenkin huomattavia puutteita ja pulonkauloja nopeudessa ja kulkuvarmuudessa. Päärata on tämän lisäksi tulossa osaksi Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkokäytävää tulevalla EU:n ohjelmakaudella, mikä parantaa entisestään radan EU-rahoitusmahdollisuuksia.

Suomi on sitoutunut TEN-T-ydinverkon toimenpiteisiin vuoteen 2030 mennessä ja kattavan verkon toimenpiteisiin vuoteen 2050 mennessä. Meillä on olevan rahoituskauden alkaessa Suomen hallitus asetti tavoitteeksi ydinverkon ja kattavan verkon tarpeita ja vaikutuksiltaan suurimpien suunnittelu- ja investointikohteiden valitsemisen, joita tuli arvioida suhteessa saatavaan hyötyyn ja sen kehittämisen kustannuksiin. Vuonna 2012 arvioitiin, että kustannukset maantie- ja raideliikenneinfran Suomessa olisivat noin 22 mrd. euroa, josta raideliikenteen osuus olisi noin 7 mrd. euroa. Raideliikenteen rahoituksen prioriteettina ovat olleet ennalta määritetyt kohteet ydinverkolla.

Vastaus elinvoiman lisäämiseen ja osaavan työvoiman tarpeisiin

Suomen päärata on pituudeltaan 810 kilometriä. Siitä 2/3 on yksiraiteista. Vain noin 1/4 radasta voidaan luokitella hyvässä kunnossa olevaksi. Asetettuihin liikennetarpeisiin ja tavoitetilään nähden puutteista puolet on hyvin merkittäviä.

Pääradan välityskyvyn parantamisella ei pelkästään luoda mahdollisuuksia tulevaisuuden elinvoimalle suuressa osassa Suomea, vaan vastataan jo nyt olemassa olevaan tavara- ja henkilöliikenteen kysyntään, johon nykyisellä pääradan ratapotentiaalilla ei pystytä vastaamaan. Kaukojunien nopeustavoite pääradalla tulee olla 250 km/h. Tavaraliikenteen kehittämiseksi akselipainojen tulee olla vähintään 25 tn (250 kn).

Lisätietoja antavat

päärataryhmän puheenjohtaja,
maakuntajohtaja **Esa Halme**
Pirkanmaan liitosta,
esa.halme@pirkanmaa.fi,
040 500 3531

päärataryhmän varapuheenjohtaja,
suunnittelujohtaja **Jussi Rämät**
Pohjois-Pohjanmaan liitosta,
jussi.ramet@pohjois-pohjanmaa.fi,
040 586 3877

päärataryhmän sihteeri,
edunvalvontapäällikkö **Jouni Koskela**
Pirkanmaan liitosta,
jouni.koskela@pirkanmaa.fi,
050 527 2129

maakuntajohtaja **Ossi Savolainen**,
ossi.savolainen@uudenmaanliitto.fi,
040 589 8415

maakuntajohtaja **Anna-Mari Ahonen**,
anna-mari.ahonen@hame.fi,
050 572 0945

maakuntajohtaja **Asko Peltola**,
asko.peltola@etela-pohjanmaa.fi,
0400 590 123

vt. maakuntajohtaja **Jyrki Kaiponen**,
jyrki.kaiponen@keski-pohjanmaa.fi,
040 140 8995

maakuntajohtaja **Pauli Harju**,
pauli.harju@pohjois-pohjanmaa.fi,
0400 389 152

maakuntajohtaja **Mika Riipi**,
mika.riipi@lapinliitto.fi,
044 767 4200

maakuntajohtaja **Asko Aro-Heinilä**,
asko.aro-heinila@satakunta.fi,
050 350 1505

vs. maakuntajohtaja **Pekka Hokkanen**,
pekka.hokkanen@keskisuomi.fi,
040 595 0016

maakuntajohtaja **Kaj Suomela**,
kaj.suomela@obotnia.fi,
050 312 8650



Suomen pääradan ja sen merkittävien liityntäyhteyksien tilannekuva yhteysvälikohtaisesti keskeisimmistä kehittämistarpeista.

Suomen pääradan ja sen merkittävien liityntäyhteyksien tilannekuva yhteysvälikohtaisesti keskeisimmistä kehittämistarpeista

(Perustuu pääosin Liikenneviraston vuonna 2018 julkaisemaan Suomen rataverkon kokonaiskuvaukseen, missä on listattu keskeisimmät kehittämistarpeet. Tässä listauksessa ei ole vähäliikenteisiä ratoja eikä mahdollisia uusia ratayhteyksiä.)

Helsinki–Pasila

Suurin osa henkilöliikenteen junista kulkee Helsingin ja Pasilan asemien kautta. Helsingin ratapihan kapasiteettia on tulevaisuudessa kasvatettava, jotta asemat pystyvät vastaamaan kasvavan liikennekysynnän tarpeisiin. Liikennöinti Helsingissä ja Pasilassa vaikuttaa koko Suomen junaliikenteeseen. Myös tavaraliikenteen häiriöt vähenevät, kun matkustajajunien täsmällisyys paranee.

Pasila–Kerava

Pasila–Kerava-rataosalla on kauko- ja pitkämatkaisen junaliikenteen käytössä kaksi raidetta. Väli on keskeinen koko pääradan toimivuuden kannalta ja sillä on tarve kapasiteetin kasvattamiseen. Lisäraiteiden rakentamiseen nykyiseen ratakäytävään liittyy haasteita. Rakentamalla Lentorata Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle saadaan lisäraiteiden lisäksi suora yhteys lentoasemalle. Suomi on hakenut EU-rahoitusta Helsinki–Tampere-selvitykselle, johon kuuluu Pasilan ja Keravan välinen Lentorata sekä yhteys Tampereelle joko uutena ratalinja-

uksena Helsinki–Vantaan lentoasemalta tai kehittämällä nykyistä päärataa Riihimäen ja Tampereen välillä.

Kerava–Riihimäki

Kerava–Riihimäki-rataosa on kaksiraiteinen ja sillä on vilkkaan henkilöliikenteen lisäksi merkittävää tavaraliikennettä. Pasila–Riihimäki-kehityshankkeen ensimmäinen vaihe on lähes valmis. Junatarjonnan merkittävä lisääminen on mahdollista vasta toisessa vaiheessa rakennettavien Keravan ja Jokelan välisten lisäraiteiden myötä (suunnitelmat ovat valmiit). Toisen vaiheen jälkeen tarpeiksi Jokelasta pohjoiseen jää vielä lisäraiteiden rakentaminen Jokela–Riihimäki-välille. Suomi on hakenut EU-rahoitusta Pasila–Riihimäki-välin parantamisen ratasuunniteluun.

Helsinki–Tampere peruskorjaus

Peruskorjaus tehdään vaiheittain koko välille. Korjaus koskee pitkälti päällysrakennetta. Peruskorjaus säilyttää liikennöintiolosuhteet. Yhdessä välityskyvyn lisäämisen kanssa paranee liikenteen

täsmällisyys. Peruskorjaustyön kesto on noin 20 vuotta. Lähtökohtana on, että peruskorjauksen yhteydessä toteutetaan myös raideyhteyden kehittämis-toimia. Yhteysvälin matkustajamäärä on ilman pääkaupunkiseudun lähiliikennettä yli 5 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Radan kapasiteetti on täydessä käytössä, eikä pysty vastaamaan liikenteen ennustettuun kasvuun.

Riihimäki–Hämeenlinna–Tampere

Riihimäki–Tampere-rataosa on pääosin kaksiraiteinen ja sillä liikennöi ruuhkatunteina kahden kaukojunan lisäksi yksi lähijuna suuntaansa. Myös tavaraliikennettä on runsaasti. Toijala–Tampere-välillä liikennöivät lisäksi Turun suunnan henkilö- ja tavarajunat. Sekä kaukoliikenteen että taajama/lähijunien lisäämisen ja tavaraliikenteen toimintaedellytysten turvaamisen, mutta myös radan perusparannuksen, edellytys on kapasiteetin lisääminen ja häiriöherkkyyden vähentäminen rakentamalla välille vähintään kolmas raide. Matka-ajan lyhentäminen edellyttää radan nopeustason nostoa, joka vaatii geometrian parantamista. Tampereen ja Lempäälän/Toijalan välillä lähijunaliikenne tulee tarvitsemaan myöhemmin myös neljättä raidetta.

Tampereen henkilöratapiha

Tampere on henkilöliikenteen vakioaikataulujärjestelmän keskeinen junanvaihtopaikka. Tampereen henkilöratapihalla on kehittämistarvetta jo nykytilanteessa. Uuden välilaiturin tarve kasvaa entisestään etenkin taajama/lähijunaliikenteen kehittyessä. Tarkoitus on toteuttaa kolmas henkilöliikenteen välilaituri, kattaa laiturit uusilla katok-

silla, toteuttaa henkilöjunien huoltoraitteet ja tarvittavat raide-, turvalaite- ja sähköratamuutokset sekä alueen silta- ja katumuutokset.

Tampere–Seinäjoki

Tampere–Seinäjoki rataosuus on Suomen vilkkaimmin liikennöity yksiraiteinen rataosuus, jonka toiminnallisuus vaikuttaa laajasti Suomen rataverkoon. Radan matkustajamäärä on tällä hetkellä yli 3 miljoonaa matkustajaa. Matkustajamäärä on 2000-luvulla kasvanut voimakkaasti ja kasvun ennustetaan jatkuvan. Tavaraliikenteen osalta kehitys on vakaampaa. Rataosan suurimmat ongelmat liittyvät yksiraiteisuudesta johtuviin ei-kaupallisiin pysähtymisiin, junakohtaamisiin, häiriöherkkyyteen, ruuhkautumiseen ja tavaraliikenteen kohtaamispaikkojen vähyyteen varsinkin myöhästymistilanteissa. Radan kapasiteetti on täydessä käytössä, eikä pysty vastaamaan liikenteen ennustettuun kasvuun. Rataosuus edellyttää kaksoisraidetta, joka voidaan toteuttaa kaksivaiheisena, ensin Lielah-ti-Parkano ja toisessa vaiheessa Parkano–Seinäjoki.

Seinäjoki–Ylivieska

Matkustajaliikenteessä on odotettavissa kasvua koko yhteysvälillä Seinäjoki–Oulu. Seinäjoki–Ylivieska välillä henkilöjunien vuoroväli on kahdesta kolmeen tuntia. Henkilöjunavuorojen maltillinen lisääminen on nykyinfralla mahdollista, mutta junamäärän voimakas kasvattaminen vaatii kaksoisraideosuuksia välillä Seinäjoki–Kokkola. Kokkola–Ylivieska -väli on kaksiraiteinen jo nykyisen vilkkaan tavaraliikenteen vuoksi.

Ylivieska–Oulu

Ylivieskan ja Oulun välillä nopea henkilöliikenne ja runsas tavaraliikenne pitki-ne rautapellettijunineen sekä pitkien liikennepaikkojen vähyys ja niiden sijainti toisiinsa luovat haasteita rataosan kapasiteetille. Osana Seinäjoki–Oulu-hanketta on jo toteutettu parannustoimenpiteitä, kuten olemassa olevien liikennepaikkojen pidentämisiä sekä uusien liikennepaikkojen rakentamista. Rataosan välityskyky on myös kriittinen kasvamassa olevan transitoliikenteen vuoksi. On mahdollista, että pellettijunia ei voida ajaa täysimittaisina Oulun ja Kokkolan välillä. Henkilöjunavuorojen määrän voimakas kasvattaminen yhdessä voimakkaan tavaraliikenteen kasvun kanssa vaatisi kaksoisraiteen rakentamista Ylivieskan ja Oulun välille.

Oulu–Kemi/Laurila

Oulu–Kemi/Laurila -välinen rataosuus on yksiraiteinen. Rataosuudella on sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Tulevat uudet isot kaivos- ja teollisuushankkeet edellyttävät radan tason nostoa ja turvallisuuden parantamista. Kasvava matkailu lisää rataosuuden henkilöliikennemäärää. Kiireellisin tarve on liikennepaikkojen kehittämiseksi, mutta myös tarve kaksoisraideosuuksille voi kasvaa. Matka-aikojen lyhentäminen vaatii kehittämistoimenpiteinä esimerkiksi Kemin eteläpuolen tasoristeysten poistamista, liikennepaikkojen peruskorjauksia sekä Kemin ratapihan kehittämistä. Rataosuuden akselipaino tulee nostaa 25 tn (250 kn) tavaraliikenteen kuljetusten tehokkuuden turvaamiseksi. Rataosuudella on tarvetta myös päällysrakenteen uusimiselle. Suomi on hakenut EU-rahoitusta yhteysvälin

Oulu–Laurila–Tornio–Haaparanta suunnitteluun.

Kemi/Laurila–Haaparanta

Rinteen ja Marinin hallitusohjelmien mukaisesti toteutetaan sähköistys Kemi–Laurila–Haaparanta-välillä. Sähköistys avaa yhteyden Pohjois-Ruotsin kautta rahti- ja matkustajaliikenteelle Eurooppaan ja Jäämerelle. Ratayhteys mahdollistaa uuden kuljetusreitit, palvelee teollisuutta ja avaa potentiaalia myös rajat ylittävään matkustajaliikenteeseen.

LIITYNTÄYHTEYDET PÄÄRATAAN

Tampere–Jyväskylä

Orivesi–Jyväskylä-rataosuus on osa merkittävää henkilöliikenneyhteyttä Helsinki–Tampere–Jyväskylä ja lisäksi tärkeä tavaraliikenteen yhteys Keski-Suomesta kohti lännen ja etelän vientisatamia. Yhteysväli on Tampere–Orivesi -rataosuutta lukuunottamatta yksiraiteinen. Rataosan kapasiteetti tavaraliikenteen osalta alkaa olla käytetty. Henkilöliikenteen täsmällisyys on ollut huono. Henkilöliikenteen osalta keskeinen kysymys on matka-aikojen lyhentäminen. Nopeuttamisen ja välityskyvyn parantamisen suunnittelu on alkanut.

Tampere–Pori/Rauma

Tampere–Pori/Rauma-rataosalla Tampere–Lielah-ti on kaksiraiteinen ja Lielah-ti–Kokemäki–Pori/Rauma yksiraiteinen. Ratayhteyden turvallisuutta oleellisesti heikentävien tasoristeysten poisto on alkanut. Matka-aikojen

lisälyhentäminen edellyttää ratalinjan geometrian parantamista, turvalaitemuutoksia ja liikennepaikkojen kehittämistä. Tampereen seudun lähijunaliikenteen kehittämisen myötä on varauduttava lisäraiteiden rakentamiseen. Raideyhteyden kehittäminen tavaraliikenteen osalta Porin asemalta Mäntyluodon ja Tahkoluodon satamiin on parhaillaan toteutuksen kohteena. Rataosuudella Kokemäki–Harjavalta akselipaino tulee nostaa 25 tonniin (250 kn). Henkilöjunaliikenteen toteuttamisen mahdollisuutta välille Kokemäki–Rauma selvitetään.

Seinäjoki–Vaasa

Yksiraiteisen Seinäjoki–Vaasa-rataosan liikenne koostuu 2–3 tunnin välein liikennöivistä henkilöjunista. Rataosalle on suunniteltu myös lähiliikenteen lisäämistä. Tavaraliikenne rataosalla on vähäistä. Kehittämistarpeet koostuvat riittävästä kohtaamispaikoista, tasoristeysten poistamisesta, ja geometriamuutoksista. Vartioimattomat tasoristeykset rajoittavat junien kulunopeutta. Lisäksi yhteyttä Vaasan satamaan, lentoasemalle ja suunniteltuun akkuteollisuuden keskittymään suunnitellaan. Toimenpiteet parantavat radan palvelutasoa, nopeutta ja lisäävät liikenneturvallisuutta. Kehittämistoimenpiteiden suunnittelu on käynnissä.

Oulu–Kontiomäki–Vartius

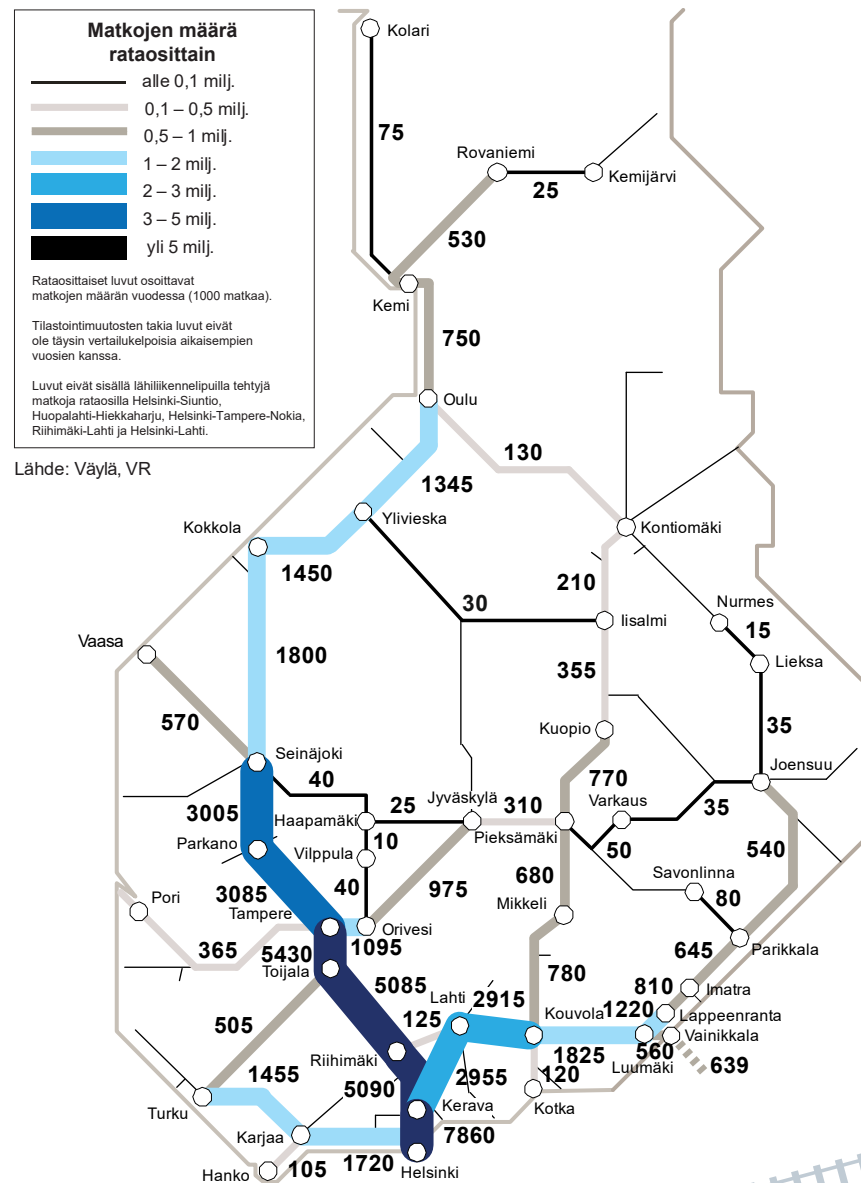
Oulu–Kontiomäki–Vartius-reitillä liikennöivät transitoliikenteen raskaat pellettijunat ja Oulu–Kontiomäki-välillä on lisäksi muuta tavaraliikennettä sekä henkilöliikennettä. Ongelmia aiheuttavat erityisesti pitkien kuljetusten (925 m) kohtauspaikkojen pitkät väli-

matkat ja asemavälisuojustus. Yhteysvälillä on tarpeen lisätä kapasiteettia rakentamalla uusia kohtauspaikkoja ja välisuojustuspisteitä, joita on jo myös toteutuksessa. Tämän yhteyden ja Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki-yhteyden kehittämisen vaiheistuksesta on näkemys, jonka mukaan ensin lisätään kapasiteettia Oulun suunnalle, sitten toteutetaan Oulun kolmioraide. Tämän jälkeen on esillä toteutettavaksi Iisalmen suunnan sähköistys ja mahdollisesti myöhemmin liikennepaikkojen lisääminen pitkille junille.

Tampere-Seinäjoki-rataosuus on Suomen vilkkaimmin liikennöity yksiraiteinen rataosuus, jonka toiminnallisuus vaikuttaa laajasti Suomen rataverkkoon. Radan matkustajamäärä on tällä hetkellä yli 3 miljoonaa matkustajaa. Matkustajamäärä on 2000-luvulla kasvanut voimakkaasti ja kasvun ennustetaan jatkuvan.

Kaukoliikenteen matkat vuonna 2019

Yhteensä 14,875 milj. matkaa

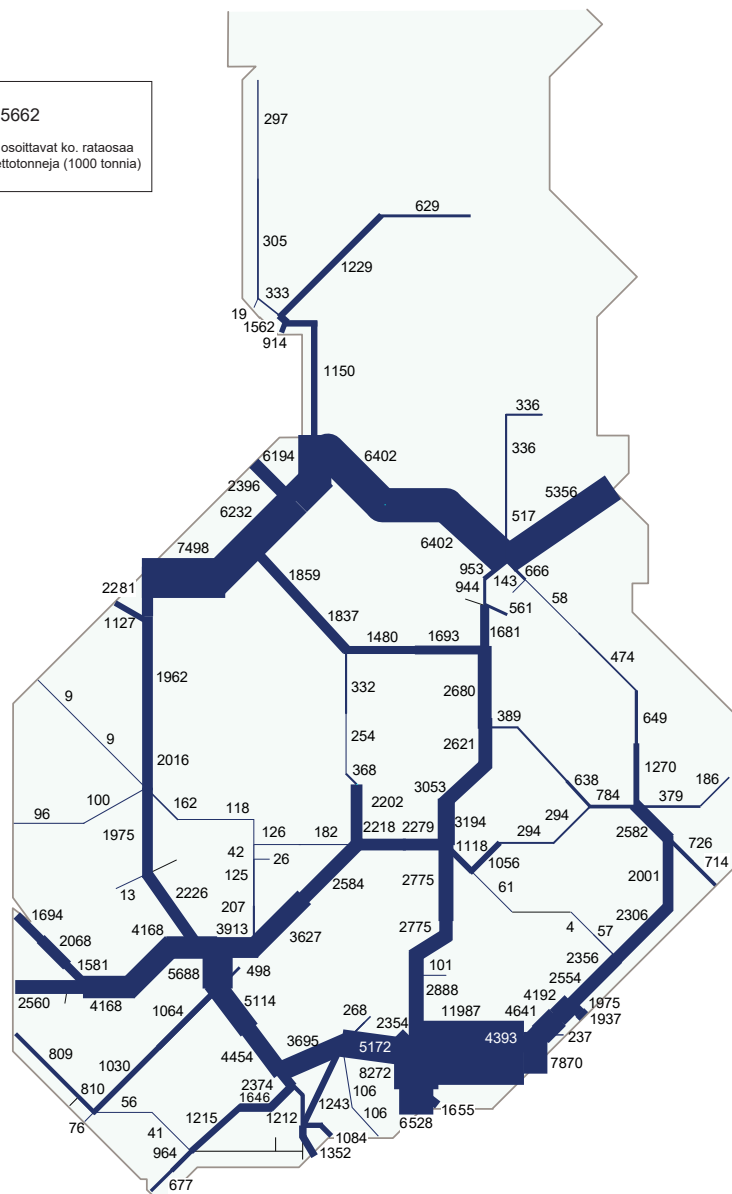


Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2018

Yhteensä 40,7 miljoonaa tonnia ja 11,175 mrdtonnikm



Lähde: Väylä



Oulun ja Kokkolan väli on Suomen toiseksi vilkkain tavaraliikenteen rataosa. Yhteysvälin kapasiteettia on tarpeellista parantaa rakentamalla kaksoisraide. Tarve perustuu yksiraiteisen sekaradan nykyiseen liikenteeseen ja erityisesti kasvavaan tavaraja henkilöliikenteeseen. Tämän ohella pääradalla on tarpeen lisätä kapasiteettia rakentamalla uusia kohtauspaikkoja ja välisuojustuspisteitä, joita on jo myös toteutumassa.

Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki

Merkittävä tavaraliikenteen reitti Ylivieskasta Iisalmeen ja Kontiomäelle on yksiraiteinen. Rataosaa Ylivieska–Iisalmen välillä ollaan sähköistämässä. Iisalmen ja Kontiomäen välillä on kaukoliikennettä sekä Ylivieskan ja Iisalmen välillä kiskobusseilla hoidettavaa valtion ostoliikennettä. Keskeisiä kehittämistarpeita yhteydellä ovat Ylivieska–Iisalmi-rataosan ja Siilinjärvi–Ruokosuon-välin sähköistykset sekä Iisalmen kolmioraide. Nämä eri reitit Ylivieska–Kontiomäki (Oulun tai Iisalmen kautta) muodostavat verkollisen kokonaisuuden ja reittien kehittäminen liittyy toisiinsa.

Keminmaa/Laurila–Rovaniemi

Keminmaa/Laurilasta Rovaniemen kautta Kemijärvelle kulkeva yksiraiteinen ratalinjaus on pääradan pohjoisin sähköistetty jatkoratayhteys. Rata on erityisen tärkeä pohjoisen Suomen matkailuille ja muulle elinkeinoelämälle. Laurila–Rovaniemi-välillä henkilöliikennejunien suurin sallittu nopeus on 100 km/h. Rataosuuden tarkemmat kehittämistoimenpiteet tulee selvittää matka-aikojen lyhentämiseksi.

