Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2022-2025

VR-Yhtymän näkemykset infrainvestoinneista

Liikenne- ja viestintävaliokunta, lausunto 26.5.2021, liite 1

Jonna Juslin

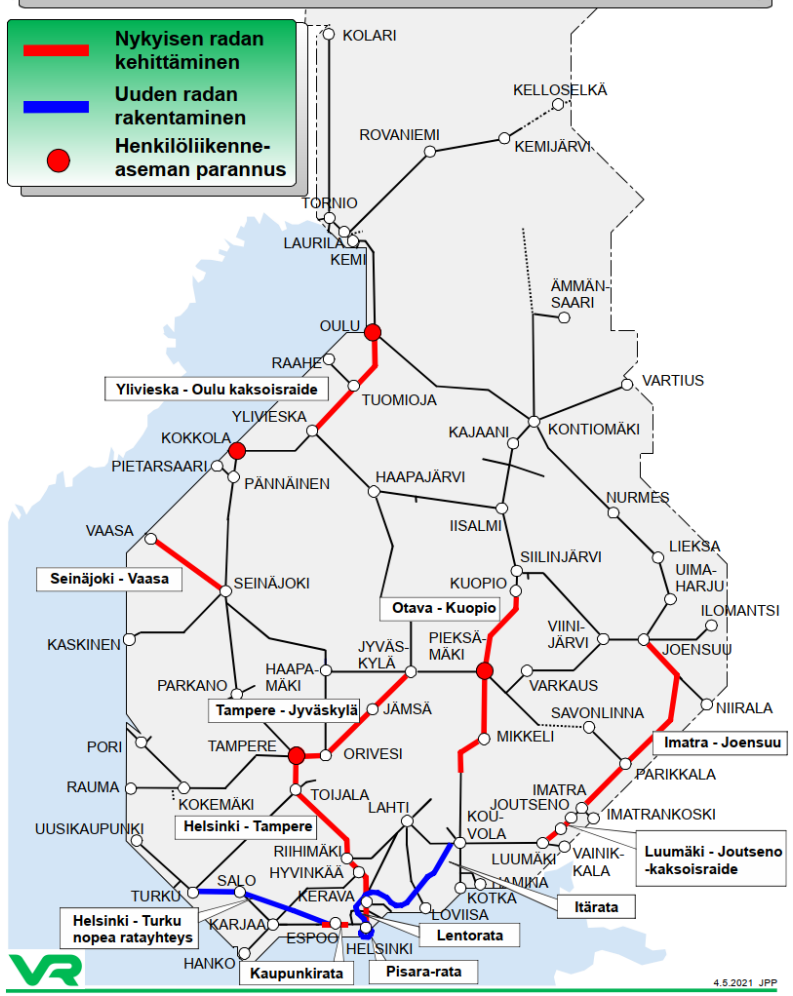
VR GROUP

Junamatkustamista lisäävät kasvuhankkeet, TOP 10

	Ratahanke (hankkeista osa mahdollista toteuttaa vaiheittain)	Arvio M€	Tavoitteet ja vaikutukset	Matkat (2019)
1.	**Matkustajaliikenteen pääreittien nopeutus**	200	- Nykyisen rataverkon tehokkaampi hyödyntäminen. - Päivittäisen liikennöitävyyden parantaminen. - Matka-aika lyhenee monella reitillä n. 5–10 min/matka.	14 milj.
2.	**Tilapäisten nopeusrajoitusten poisto-ohjelma**	60	- Kohdistamalla korjaustoimet noin 50 kohteeseen parannetaan raideliikenteen täsmällisyyttä ja luotettavuutta nopeasti	
3.	**Helsinki–Tampere-ratayhteyden kehittäminen kokonaisuutena:** - **Lentorata** - **Helsinki–Tampere-rataosuuden perusparannus ja tasonnosto** - **Pisara-rata tai vastaava hanke**	n. 8 mrd.€ 2650 3600 1800	- Helsinki-Vantaa lentoasemalle eri ratasuunnista n. 15-20 min. - Helsinki–Tampere välillä matka-aika lyhenee n. 15 min - Radan nykyisten palvelutasopuutteiden korjaaminen ja nopeustason nosto. - Henkilöliikenteen vuorotarjonnan lisääminen erityisesti ruuhka-aikoina=> n. 30 % liikenteen kasvattamismahdollisuus. - Mahdollistaa jatkossa kokonaan uudet junayhteydet sekä joukkoliikenteen palvelutarjontamallit.	5,1 milj.
4.	**Tampere–Jyväskylä-ratayhteyden nopeuttaminen ja välityskykyparannus**	>150	- Välityskyvyn kasvattaminen mahdollistaa tunnin vuoroväliin - Vähentää rataosan häiriöherkkyyttä. - Tampere–Jyväskylä välillä matka-aika lyhenee n. 5 min.	975 000
5.	**Ylivieska–Oulu-kaksoisraide**	n. 1000	- Poistaa toiminnallisen pullonkaulan vilkkaasti liikennöidyltä sekaliikenteen rataosalta. - Ylivieskan ja Oulun välinen matka-aika lyhenee n. 5 min.	1,4 milj.
6.	**Luumäki–Imatra 2. vaihe (kaksoisraide Luumäki–Joutseno)**	200	- Rataosalle jää pullonkaula, mikäli kaksoisraidetta ei rakenneta koko Luumäki–Imatra-välille. - Vilkkaan rataosan välityskyvyn ja liikenteellisen toimivuuden parantaminen.	1,2 milj.
7.	**Karjalan radan nopeudennoston laajennus ja perusparannus**	138–330	- Nykyisen ratayhteyden palvelu- ja nopeustason nosto. - Imatran ja Joensuu välinen matka-aika lyhenee n. 20 min.	540 000
8.	**Helsinki–Turku nopea ratayhteys (ml. Espoo–Salo-oikorata), Tunnin-juna.**	3200	- Hankeyhtiö tekee myöhemmin tarkemman selvityksen. - Helsingin ja Turun välinen matka-aika lyhenee n. 30 min.	1,5 milj.
9.	**Asemaparannuspaketti (mm. Tampere, Oulu, Kokkola, Pieksämäki).**	120 (30)*	- Asemien palvelutason parantaminen mm. ylikulut, laituripituudet, esteettömyys, asemayhteydet.	> 7 milj.
10.	**Nopea Itärata**	2800	- Uusi ratayhteys idän suuntaan Lentoaseman kautta. - Helsinki-Pietari-yhteyden matka-aika lyhenee n. 15 min.	V. 2050 arvio yht. 2,4 milj.

Hankkeet tärkeysjärjestyksessä yhteensä ~16 Mrd€

RATAVERKON TOP 10 -KÄRKIHANKKEET
VR Matkustajaliikenne, 05/2021



VR GROUP

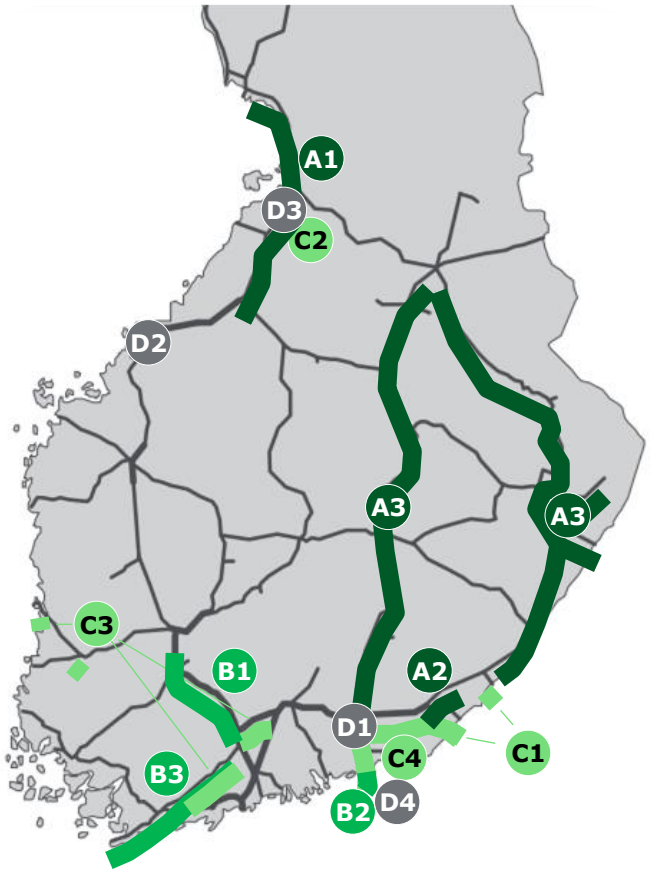
* Hankkeelle jo aiemmin osoitettu rahoitus suluissa. ** Hankelistalla aiemmin olleet Pasila-Riihimäki II ja Espoon kaupunkirata ovat edenneet

Junamatkustamista lisäävät kasvuhankkeet – kytkös Liikenne 12 -teemoihin

Ratahanke (hankkeista osa mahdollista toteuttaa vaiheittain)		Arvio M€	Tavoitteet ja vaikutukset	Matkat (2019)	Liikenne 12 -teemat
1.	**Matkustajaliikenteen pääreittien nopeutus**	200	- Nykyisen rataverkon tehokkaampi hyödyntäminen. - Päivittäisen liikennöitävyyden parantaminen. - Matka-aika lyhenee monella reitillä n. 5–10 min/matka.	14 milj.	**Maakuntakeskusten välillä välityskykyä** parantavat toimenpiteet huomioiden myös poikittaisyhteydet
2.	**Tilapäisten nopeusrajoitusten poisto-ohjelma**	60	- Kohdistamalla korjaustoimet noin 50 kohteeseen parannetaan raideliikenteen täsmällisyyttä ja luotettavuutta nopeasti		**Maakuntakeskusten välillä välityskykyä** parantavat toimenpiteet huomioiden myös poikittaisyhteydet
3.	**Helsinki–Tampere-ratayhteyden kehittäminen kokonaisuutena:** - **Lentorata** - **Helsinki–Tampere-rataosuuden perusparannus ja tasonnosto** - **Pisara-rata tai vastaava hanke**	n. 8 mrd.€ 2650 3600 1800	- Helsinki-Vantaa lentoasemalle eri ratasuunnista n. 15-20 min. - Helsinki–Tampere-välillä matka-aika lyhenee n. 15 min - Radan nykyisten palvelutasopuutteiden korjaaminen ja nopeustason nosto. - Henkilöliikenteen vuorotarjonnan lisääminen erityisesti ruuhka-aikoina=> n. 30 % liikenteen kasvattamismahdollisuus. - Mahdollistaa jatkossa kokonaan uudet junayhteydet sekä joukkoliikenteen palvelutarjontamallit.	5,1 milj.	**Rataverkon toimivuuden ja välityskyvyn** kannalta kriittisimmät ja vaikuttavimmat isot kohteet (ml. peruskorjaukset)
4.	**Tampere–Jyväskylä-ratayhteyden nopeuttaminen ja välityskykyparannus**	>150	- Välityskyvyn kasvattaminen mahdollistaa tunnin vuoroväliin - Vähentää rataosan häiriöherkkyyttä. - Tampere–Jyväskylä-välillä matka-aika lyhenee n. 5 min.	975 000	**Maakuntakeskusten välillä välityskykyä** parantavat toimenpiteet huomioiden myös poikittaisyhteydet
5.	**Ylivieska–Oulu-kaksoisraide**	n. 1000	- Poistaa toiminnallisen pullonkaulan vilkkaasti liikennöidyltä sekaliikenteen rataosalta. - Ylivieskan ja Oulun välinen matka-aika lyhenee n. 5 min.	1,4 milj.	**Rataverkon toimivuuden ja välityskyvyn** kannalta kriittisimmät ja vaikuttavimmat isot kohteet (ml. peruskorjaukset)
6.	**Luumäki–Imatra 2. vaihe (kaksoisraide Luumäki–Joutseno)**	200	- Rataosalle jää pullonkaula, mikäli kaksoisraidetta ei rakenneta koko Luumäki–Imatra-välille. - Vilkkaan rataosan välityskyvyn ja liikenteellisen toimivuuden parantaminen.	1,2 milj.	**Rataverkon toimivuuden ja välityskyvyn** kannalta kriittisimmät ja vaikuttavimmat isot kohteet (ml. peruskorjaukset)
7.	**Karjalan radan nopeudennoston laajennus ja perusparannus**	138–330	- Nykyisen ratayhteyden palvelu- ja nopeustason nosto. - Helsingin ja Joensuun välinen matka-aika lyhenee n. 20 min.	540 000	**Rataverkon toimivuuden ja välityskyvyn** kannalta kriittisimmät ja vaikuttavimmat isot kohteet (ml. peruskorjaukset)
8.	**Helsinki–Turku nopea ratayhteys (ml. Espoo–Salo-oikorata), Tunnin-juna.**	3200	- Hankeyhtiö tekee myöhemmin tarkemman selvityksen. - Helsingin ja Turun välinen matka-aika lyhenee n. 30 min.	1,5 milj.	**Rataverkon toimivuuden ja välityskyvyn** kannalta kriittisimmät ja vaikuttavimmat isot kohteet (ml. peruskorjaukset)
9.	**Asemaparannuspaketti (mm. Tampere, Oulu, Kokkola, Pieksämäki).**	120 (30)*	- Asemien palvelutason parantaminen mm. ylikulut, laituripituudet, esteettömyys, asemayhteydet.	> 7 milj.	**Asemanseutujen ja ratapihojen** toimivuutta edistävät toimet
10.	**Nopea Itärata**	2800	- Uusi ratayhteys idän suuntaan Lentoaseman kautta. - Helsinki-Pietari-yhteyden matka-aika lyhenee n. 15 min.	V. 2050 arvio yht. 2,4 milj.	**Maakuntakeskusten välillä välityskykyä** parantavat toimenpiteet huomioiden myös poikittaisyhteydet

Elinkeinoelämän toimintakyvyn varmistamiseksi tarvittavat infrainvestoinnit

	Hankkeet	Arvio M€[1]	Kommentit, tavoitteet ja vaikutukset
A. Teollisuudelle kriittisten sisämaan yhteyksien välitys- ja kilpailukyky			
1	**Kapasiteetin kasvattaminen Ylivieska–Oulu–Kemi (Laurila)**	n. 1000	- Kaksoisraide Ylivieska–Oulu sekä turvalaiteparannukset Oulu–Kemi - Kapasiteetin nostaminen mahdollistaisi liikennemäärien kasvun
2	**Luumäki-Imatra (LUIMA), II vaihe**	200	- Kaksoisraiteen täydennys Luumäen ja Joutsenon välille poistaisi liikenteellisen pullonkaulan - Tukisi metsäteollisuudelle sekä tuotekuljetuksia vientisatamiin että raaka-aineiden kuljetusta Karjalan radalta ja Venäjältä
3	**Raakapuulle tärkeiden reittien kapasiteetin kehitys Savossa ja Karjalassa**	80 Nrl-Uim 30 Häv-Ilo 45	- Uudet liikennepaikat, nykyisten kehitys ja turvalaitteiden kehitys välityskyvyn lisäykseksi - Niirala–Säkäniemi ja Joensuu–Uimaharju-reitin sähköistys - Huonokuntoisen Heinävaara-Ilomantsi (47 km) rataosan perusparannus varmistaisi raakapuun saatavuuden kyseiseltä reitiltä - Hankkeet parantaisivat merkittävästi reittien läpäisykykyä, poistaisi pullonkauloja sekä tehostaisi liikennettä
B. Vientisatamien yhteyksien välitys- ja kilpailukyky			
1	**Pääradan kapasiteetin kehitys: erityisesti kolmas raide Riihimäki–Tampere[2]**	n. 3600	- Varmistaisi tavaraliikenteen kulkuolosuhteet rataosuudella, jossa on paineita sekä matkustaja- että tavaraliikenteen kasvulle - Tampereelta etelään on merkittävä mm. Vuosaaren sataman yhteyksien kehittämisen kannalta - Raakapuun hankinta-alueiden muuttuessa (MG:n uusi Kemin tehdas) voi pääradan rooli nousta myös Tampereelta pohjoiseen
2	**Juurikorpi–Kotka kaksoisraide**	60	- Kaksoisraiteen jatkaminen Juurikorvesta Mussalon satamaan liikenteellisen pullonkaulan poistamiseksi
3	**Hyvinkää–Karjaa–Hanko kapasiteetin nosto**	30	- Liikennepaikkojen lisäykset ja kehitys lisäisi reitin kapasiteettia mahdollistaen sähköistyksen laajemman hyödyntämisen
C. Transito- ja tuontiliikenteen yhteyksien välitys- ja kilpailukyky			
1	**Kapasiteetin nostaminen Luumäki–Vainikkala ja/tai Imatra–Imatrankoski**	Lä-Vna 150 Im-Imt 100	- Yhteydet keskeisille raja-asemille toimivat nyt kapasiteettiensa rajoilla - Luumäki-Vainikkala rataosuuden sekä Vainikkala-Buslovskaja-raja-asemien välin kaksiraiteistamiset edistäisivät sekä matkustaja- että tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä. - Imatrankosken raja-aseman kehitys voisi toimia osittain vaihtoehtona Luumäki–Vainikkala -yhteyden kehitykselle
2	**Oulun kolmioraide**	30	- Tehostaisi ja nopeuttaisi liikennettä reitille, joka on kriittinen sekä kotimaisen teollisuuden raaka-ainetuonnille että transitolle
3	**Vainikkala-Tahkoluodon ja Vainikkala-Hangon reittien 25 tonnin akselipaino**	150	- Vainikkala-Tahkoluoto/Hanko reiteille saataisiin 25 tonnin akselipaino puuttuvien 4 osuuden akselipainoa nostamalla (Riihimäki–Hakosilta 48 km, Kokemäki–Harjavalta 12 km, Mäntyluoto–Tahkoluoto 13 km, Hyvinkää–Kirkniemi 77 km) - 25 tonnin akselipaino on IVY-liikenteen standardiminimi - Korkeampi akselipaino tukisi lisäksi kotimaisen teollisuuden vientikuljetuksia Hangon satamaan.
4	**Akselipainon nosto Vainikkala–Kotka/Hamina yli 25 tonnin**	*Ei arvioitu*	- Akselipainon nosto kriittisellä transitoreitillä nostaisi Suomen reitin kilpailukykyä. - IVY-liikenteen standardi on 25 tn, mutta rataa ja kalustoa rakennettu merkittävissä määrin jo 27 tn ja 30 tn –akselipainoille.
D. Ratapihojen toimivuuden kehitys			
1	**Kouvolan/Kullasvaaran/Vainikkalan raiteiston kehittäminen**	70	- Kullasvaaran raiteiden lisääminen linjaraiteen eteläpuolelle - Sujuvoittaisi satamaliikennettä (parempi häiriöiden ja vol. vaihteluiden hallinta), mahdollistaisi liikennemäärien kasvun
2	**Kokkola–Ykspihlaja toiminnallinen parantaminen**	100	- Kokkolan ja Ykspihlajan raiteistojen kehitys ja välin täydentäminen kaksiraiteiseksi - Tehostaisi liikenteen tehokkuutta, mahdollistaisi liikenteen kasvun ja turvallisuuden parantamisen
3	**Oulun ratapihan kehittäminen**	< 40	- Uusien turvalaitteiden lisäksi raiteiston perusparannus ja raiteistomallin muutos mm. raidepituuksia kasvattamalla - Tehostaisi ratapihan liikennöintiä
4	**Haminan ratapihan kehittäminen**	10	- Raidepituuksien pidentäminen ja turvalaitteiden lisääminen - Tehostaisi liikennettä ja parantaisi turvallisuutta
	Raakapuun kuormauspaikat		- Erillisen ohjelman mukaisesti



VR GROUP

Huom. ei sisällä yksittäisiä teollisuushankkeita tai hankkeita, joille rahoitus jo myönnetty. 1. Kustannusarviot suuntaa-antavia, kaikista ei yksilöityä tietoa saatavissa. 2. Kapasiteetti myös pullonkaulana ja kriittinen Riihimäki-Vuosaari välillä, jonka kehittämiselle toimenpiteet jo käynnissä.

Elinkeinoelämän toimintakyvyn varmistamiseksi tarvittavat infrainvestoinnit – kytkös Liikenne 12 -teemoihin

	Hankkeet	Arvio M€[1]	Kommentit, tavoitteet ja vaikutukset	Liikenne 12 –teemat
A. Teollisuudelle kriittisten sisämaan yhteyksien välitys- ja kilpailukyky				
1	**Kapasiteetin kasvattaminen Ylivieska–Oulu–Kemi (Laurila)**	n. 1000	- Kaksoisraide Ylivieska–Oulu sekä turvalaiteparannukset Oulu–Kemi - Kapasiteetin nostaminen mahdollistaisi liikennemäärien kasvun	**Maakuntakeskusten välillä välityskykyä** parantavat toimenpiteet huomioiden myös poikittaisyhteydet
2	**Luumäki-Imatra (LUIMA), II vaihe**	200	- Kaksoisraiteen täydennys Luumäen ja Joutsenon välille poistaisi liikenteellisen pullonkaulan - Tukisi metsäteollisuudelle sekä tuotekuljetuksia vientisatamiin että raaka-aineiden kuljetusta Karjalan radalta ja Venäjältä	**Rataverkon toimivuuden ja välityskyvyn** kannalta kriittisimmät ja vaikuttavimmat isot kohteet (ml. peruskorjaukset)
3	**Raakapuulle tärkeiden reittien kapasiteetin kehitys Savossa ja Karjalassa**	80 Nrl-Uim 30 Häv-Ilo 45	- Uudet liikennepaikat, nykyisten kehitys ja turvalaitteiden kehitys välityskyvyn lisäykseksi - Niirala–Säkäniemi ja Joensuu–Uimaharju-reitin sähköistys - Huonokuntoisen Heinävaara-Ilomantsi (47 km) rataosan perusparannus varmistaisi raakapuun saatavuuden kyseiseltä reitiltä - Hankkeet parantaisivat merkittävästi reittien läpäisykykyä, poistaisi pullonkauloja sekä tehostaisi liikennettä	**Maakuntakeskusten välillä välityskykyä** parantavat toimenpiteet huomioiden myös poikittaisyhteydet
B. Vientisatamien yhteyksien välitys- ja kilpailukyky				
1	**Pääradan kapasiteetin kehitys: erityisesti kolmas raide Riihimäki–Tampere[2]**	n. 3600	- Varmistaisi tavaraliikenteen kulkuolosuhteet rataosuudella, jossa on paineita sekä matkustaja- että tavaraliikenteen kasvulle - Tampereelta etelään on merkittävä mm. Vuosaaren sataman yhteyksien kehittämisen kannalta - Raakapuun hankinta-alueiden muuttuessa (MG:n uusi Kemin tehdas) voi pääradan rooli nousta myös Tampereelta pohjoiseen	**Rataverkon toimivuuden ja välityskyvyn** kannalta kriittisimmät ja vaikuttavimmat isot kohteet (ml. peruskorjaukset)
2	**Juurikorpi–Kotka kaksoisraide**	60	- Kaksoisraiteen jatkaminen Juurikorvesta Mussalon satamaan liikenteellisen pullonkaulan poistamiseksi	**Rataverkon toimivuuden ja välityskyvyn** kannalta kriittisimmät ja vaikuttavimmat isot kohteet (ml. peruskorjaukset)
3	**Hyvinkää–Karjaa–Hanko kapasiteetin nosto**	30	- Liikennepaikkojen lisäykset ja kehitys lisäisi reitin kapasiteettia mahdollistaen sähköistyksen laajemman hyödyntämisen	**Rataverkon toimivuuden ja välityskyvyn** kannalta kriittisimmät ja vaikuttavimmat isot kohteet (ml. peruskorjaukset)
C. Transito- ja tuontiliikenteen yhteyksien välitys- ja kilpailukyky				
1	**Kapasiteetin nostaminen Luumäki–Vainikkala ja/tai Imatra–Imatrankoski**	Lä-Vna 150 Im-Imt 100	- Yhteydet keskeisille raja-asemille toimivat nyt kapasiteettiensa rajoilla - Luumäki-Vainikkala rataosuuden sekä Vainikkala-Buslovskaja-raja-asemien välin kaksiraiteistamiset edistäisivät sekä matkustaja- että tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä. - Imatrankosken raja-aseman kehitys voisi toimia osittain vaihtoehtona Luumäki–Vainikkala -yhteyden kehitykselle	**Rataverkon toimivuuden ja välityskyvyn** kannalta kriittisimmät ja vaikuttavimmat isot kohteet (ml. peruskorjaukset)
2	**Oulun kolmioraide**	30	- Tehostaisi ja nopeuttaisi liikennettä reitille, joka on kriittinen sekä kotimaisen teollisuuden raaka-ainetuonnille että transitolle	**Maakuntakeskusten välillä välityskykyä** parantavat toimenpiteet huomioiden myös poikittaisyhteydet
3	**Vainikkala-Tahkoluodon ja Vainikkala-Hangon reittien 25 tonnin akselipaino**	150	- Vainikkala-Tahkoluoto/Hanko reiteille saataisiin 25 tonnin akselipaino puuttuvien 4 osuuden akselipainoa nostamalla (Riihimäki–Hakosilta 48 km, Kokemäki–Harjavalta 12 km, Mäntyluoto–Tahkoluoto 13 km, Hyvinkää–Kirkniemi 77 km) - 25 tonnin akselipaino on IVY-liikenteen standardiminimi - Korkeampi akselipaino tukisi lisäksi kotimaisen teollisuuden vientikuljetuksia Hangon satamaan.	**Maakuntakeskusten välillä välityskykyä** parantavat toimenpiteet huomioiden myös poikittaisyhteydet
4	**Akselipainon nosto Vainikkala–Kotka/Hamina yli 25 tonnin**	*Ei arvioitu*	- Akselipainon nosto kriittisellä transitoreitillä nostaisi Suomen reitin kilpailukykyä. - IVY-liikenteen standardi on 25 tn, mutta rataa ja kalustoa rakennettu merkittävissä määrin jo 27 tn ja 30 tn –akselipainoille.	**Maakuntakeskusten välillä välityskykyä** parantavat toimenpiteet huomioiden myös poikittaisyhteydet
D. Ratapihojen toimivuuden kehitys				
1	**Kouvolan/Kullasvaaran/Vainikkalan raiteiston kehittäminen**	70	- Kullasvaaran raiteiden lisääminen linjaraiteen eteläpuolelle - Sujuvoittaisi satamaliikennettä (parempi häiriöiden ja vol. vaihteluiden hallinta), mahdollistaisi liikennemäärien kasvun	**Asemanseutujen ja ratapihojen** toimivuutta edistävät toimet
2	**Kokkola–Ykspihlaja toiminnallinen parantaminen**	100	- Kokkolan ja Ykspihlajan raiteistojen kehitys ja välin täydentäminen kaksiraiteiseksi - Tehostaisi liikenteen tehokkuutta, mahdollistaisi liikenteen kasvun ja turvallisuuden parantamisen	**Asemanseutujen ja ratapihojen** toimivuutta edistävät toimet
3	**Oulun ratapihan kehittäminen**	< 40	- Uusien turvalaitteiden lisäksi raiteiston perusparannus ja raiteistomallin muutos mm. raidepituuksia kasvattamalla - Tehostaisi ratapihan liikennöintiä	**Asemanseutujen ja ratapihojen** toimivuutta edistävät toimet
4	**Haminan ratapihan kehittäminen**	10	- Raidepituuksien pidentäminen ja turvalaitteiden lisääminen - Tehostaisi liikennettä ja parantaisi turvallisuutta	**Asemanseutujen ja ratapihojen** toimivuutta edistävät toimet
	Raakapuun kuormauspaikat		- Erillisen ohjelman mukaisesti	**Perusväylänpidon rahoitus**

Huom. ei sisällä yksittäisiä teollisuushankkeita tai hankkeita, joille rahoitus jo myönnetty. 1. Kustannusarviot suuntaa-antavia, kaikista ei yksilöityä tietoa saatavissa. 2. Kapasiteetti myös pullonkaulana ja kriittinen Riihimäki-Vuosaari välillä, jonka kehittämiselle toimenpiteet jo käynnissä.