VR Groupin näkemykset selontekoon julkisen talouden suunnitelmasta 2023-2026

LIITE
Kestävä matkustajaliikenne
Vihreää siirtymää tukeva rautatielogistiikka

VR GROUP

Kestävä matkustajaliikenne ja kasvu –fokuksessa erityisesti päärata

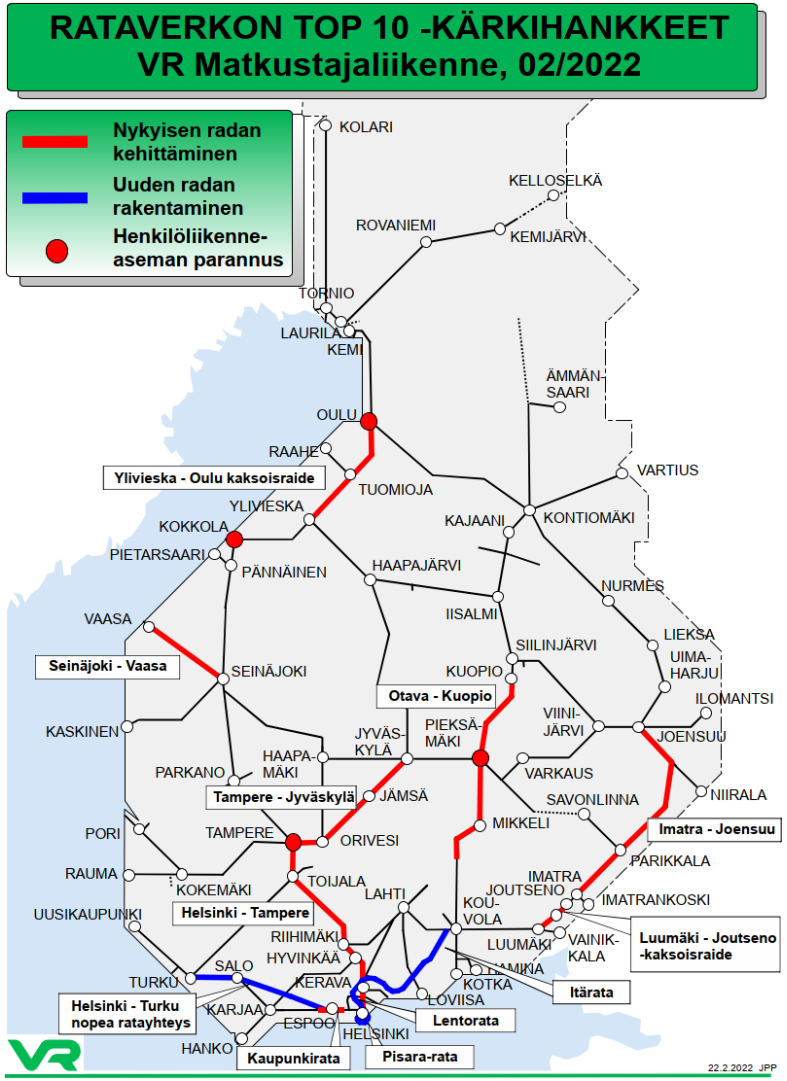
- Junamatkustamista lisäävät kasvuhankkeet eli käytännössä matkustajaliikenteen näkökulmasta TOP 10 -tarpeet ratainfran parantamiselle on esitetty seuraavilla dioilla.
- Helsinki–Tampere -rataosan kehittäminen ja tavoitteet:
  - Helsinki-Tampere rataosa perusparannettiin edellisen kerran kokonaisuudessaan vuosituhannen vaihteessa. Monet rataosaparannuksen päätavoitteet silloin saavutettiin, mutta junien matka-aikojen lyhentämisessä ja radan 200 km/h nopeustasossa jäi parannettavaa.
  - Rataosalla on tunnistettu useita parantamistarpeita, mm:
    - Matka-aikojen lyhentäminen radan yhtenäisemmällä 200 km/h nopeustasolla ja radan alhaisten ja radan kunnosta johtuvien nopeusrajoitusalueiden poistoilla.
    - Täsmällisyysongelmien poistaminen ja liikenteen luotettavuuden parantaminen radan välityskykyä lisäämällä.
    - Lähi-, taajama- ja kaukojunaliikenteen vuorotarjonnan lisäämismahdollisuudet ratakapasiteettia lisäämällä.
    - Tarve parantaa vilkkaan rataosuuden junaliikenteen ja radanpidon yhteensovitusta (ml. tavaraliikenne).
  - Näiden rataosan tunnistettujen kehittämistarpeiden ja -tavoitteiden kannalta on todella tärkeää, että pääradan seuraava perusparannus- ja kehittämishanke suunnitellaan yhtenä toimenpide- ja kehityspolkukokonaisuutena. Vain tämä varmistaa rataosan liikenteellisen palvelutason ja laadun kestävän parantumisen.
  - Nyt jo suunniteltu Helsinki–Riihimäki -rataosan parantamistoimenpidekokonaisuus tukee sen uudisrakentamissuunnitelmien osalta hyvin tätä kehittämistavoitetta, mutta tarvitaan vielä nykyradan yhteensovitettu parantamissuunnitelma sekä Riihimäki-Tampere -rataosuuden kokonaissuunnittelu ja parantamistoimenpiteiden ohjelmointi.

Junamatkustamista lisäävät kasvuhankkeet, TOP 10

HV = Huoltovarmuutta vahvistava hanke

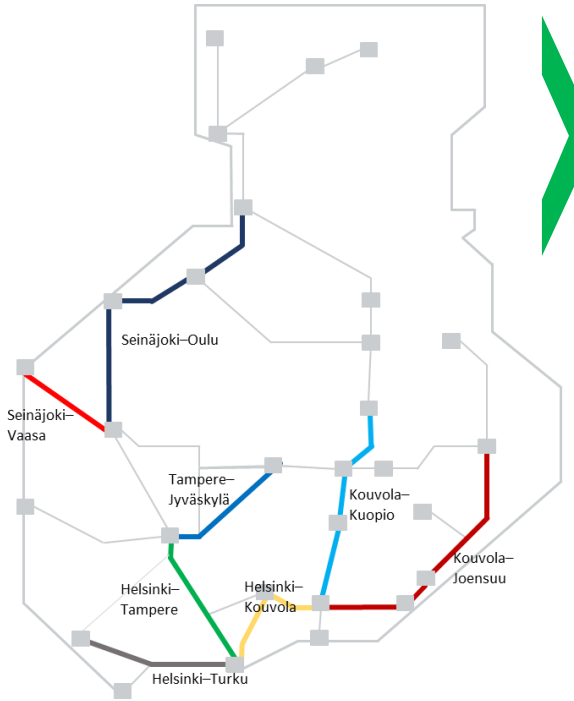
	Ratahanke (hankkeista osa on mahdollista toteuttaa vaiheittain)		Arvio M€	Tavoitteet ja vaikutukset	Matkat (2019)
1.	**Matkustajaliikenteen pääreittien nopeutus**		200	- Nykyisen rataverkon tehokkaampi hyödyntäminen. - Päivittäisen liikennöitävyyden parantaminen. - Matka-aika lyhenee monella reitillä n. 5–10 min/matka.	14 milj.
2.	**Tilapäisten nopeusrajoitusten poisto-ohjelma**		60	- Kohdistamalla korjaustoimet noin 40 kohteeseen parannetaan raideliikenteen täsmällisyyttä, energiatehokkuutta ja luotettavuutta nopeasti.	
3.	**Helsinki–Tampere-ratayhteyden kehittäminen kokonaisuutena:** - **Lentorata** - **Helsinki–Tampere-rataosuuden perusparannus ja tasonnosto** - **Pisara-rata tai vastaava hanke**	HV	n. 8 mrd.€ 2700 3600 1800	- Helsinki-Vantaa lentoasemalle eri ratasuunnista n. 15-20 min. - Helsinki–Tampere välillä matka-aika lyhenee n. 15 min - Radan nykyisten palvelutasopuutteiden korjaaminen. - Henkilöliikenteen vuorotarjonnan lisääminen erityisesti ruuhka-aikoina=> n. 30 % liikenteen kasvattamismahdollisuus. - Mahdollistaa jatkossa kokonaan uudet junayhteydet sekä joukkoliikenteen palvelutarjontamallit.	5,1 milj.
*	**Kolari–Tornio-sähköistys**	HV	65	- Pohjois-Suomen rataverkon viimeinen tärkeä täydennyssähköistysrataosa. - Merkittävä liikenteellinen palvelutaso- ja tehokkuusvaikutus.	0,08 milj.
4.	**Tampere–Jyväskylä-ratayhteyden nopeuttaminen ja välityskykyparannus**	HV	>150	- Välityskyvyn kasvattaminen mahdollistaa tunnin vuoroväliin - Vähentää rataosan häiriöherkkyyttä. - Tampere–Jyväskylä välillä matka-aika lyhenee n. 5 min.	975 000
5.	**Ylivieska–Oulu-kaksoisraide** (1. vaiheessa radan dynaamiset ohitusraiteet)		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)		215	- 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**		30	- 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.**		3450	- Hankeyhtiö tekee myöhemmin tarkemman selvityksen. - Helsingin ja Turun välinen matka-aika lyhenee n. 30 min.	1,5 milj.
9.	**Asemaparannuspaketti (mm. Tampere, Kuopio, Kokkola, Pieksämäki, Oulu).**	HV	120	- Asemien palvelutason parantaminen mm. laituripituudet, esteettömyys ja asemayhteydet.	> 7 milj.
10.	**Nopea Itärata**		1700	- Uusi ratayhteys idän suuntaan Lentoaseman kautta.	V. 2050 arvio yht. 2,4 milj.

Hankkeet tärkeysjärjestyksessä yhteensä ~16 Mrd€



Matkustajaliikenteen pääreittien nopeutus – nykyinfran parantamispaketti ~200 M€

Heti käynnistettävissä ja vaikuttaisi vuositasolla lähes 14 miljoonaan matkaan

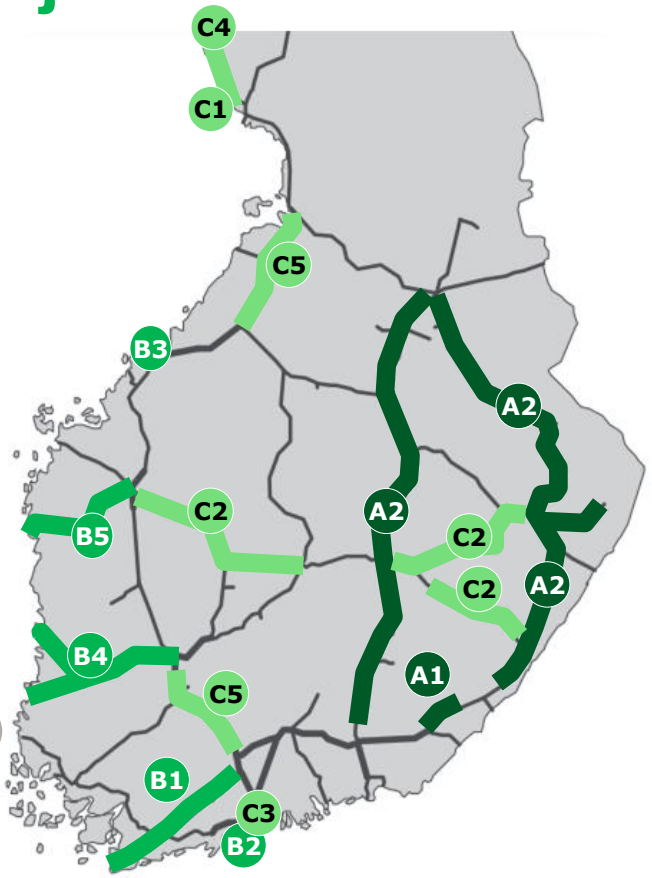


Rataosa	Heti käynnistettävissä olevat toimenpiteet (lista on jatkuvasti päivittyvä)	Arvioitu kustannus	Arvioitu matka-aikasäästö ko. rataosalla*	Tilanne 2/2021
Seinäjoki–Kokkola–Oulu	• Pohjanmaan-radan lisätoimenpiteet → nopeustason parannukset. • Kolpin, Vihannin ja Kempeleen ylikulkusiltojen parannus ja siltojen kunnosta johtuvien pistemäisen nopeusrajoituksen poistot. Siikajoen rs selvitettävä? • Oulun Nokelan päärata-alueen parannus ja nopeustason nosto.	n. 15 M€	3 min	Tampere–Oulu välille on myönnetty suunnittelurahaa 5 M€. Parannustarve on erityisesti Ylivieska–Oulu.
Seinäjoki–Vaasa	• Seinäjoki–Ylistaro nopeudennosto-osuus. • Isokyrö–Tervajoki nopeudennosto-osuus. • Laihia–Vaasa nopeudennosto-osuus. • Munakan ratasillan parannus ja sen kunnosta johtuvan nopeusrajoituksen poisto.	n. 25 M€	4 min	Ei rakennusrahaa. Suunnittelurahaa on myönnetty 3 M€. Munakka erillissuunnitelussa.
Tampere–Jyväskylä	• Haviseva–Orivesi nopeudennosto. • Jämsänkoski–Saakoski nopeudennosto. • Radan kunnosta johtuvien nopeusrajoitusten poisto (Lahdenvuoren tunneli). • Vaihdenopeuksien nosto Orivedellä ja Jämsässä. • Lahdenperä–Jämsä rataoikaisu ja kaksoisraide, keskipitkällä aikavälillä välttämätön kaukoliikenteen näkökulmasta! (*ei sisälly 200-pakettiin*)	n. 20 M€	3 min	Suunnittelurahaa on myönnetty 18 M€. Radan parantamisen 1. vaiheeseen on myönnetty rakennusrahaa 19 M€.
Helsinki–Kouvola	• Korian ylikulkusillan parannus ja pistemäisen nopeusrajoituksen poisto. • Kouvolan henkilöratapihan pääraiteiden risteysvaihteiden parannus ja niiden kunnosta johtuvien nopeusrajoitusten poisto (radanpidon työohjelmassa 2021). • Hakosillan vaihdealueen korjaus ja nopeusrajoituksen poisto (valmis ?).	n. 5 M€	3 min	Kolme tärkeää, pientä ja edullista toimenpidettä I-S-/Allegro-reitillä
Kouvola–Kuopio	• Otava–Mikkeli nopeudennosto. • Mikkeli–Haukivuori nopeudennosto. • Pieksämäki–Suonenjoki nopeudennosto. • Suonenjoki–Kuopio nopeudennosto.	n. 20 M€	8 min	Toteuttamiskelpoisia hankkeita, joilla saataisiin aiemmista parannuksista kaikki hyödyt irti.
Luumäki–Joensuu	• LUIMA-ratahankkeen toimenpiteiden seuranta. • Imatra–Rautjärvi nopeudennosto. • Simpele–Parikkala nopeudennosto. • Puhos–Joensuu nopeudennosto (tasoristeyksen poistoja). • Syrjäsalmen ratasillan korjaus ja nopeusrajoituksen poisto.	n. 40 M€	8 min	LUIMA-hanke on käynnissä. Syrjäsalmen ratasillan uusimisen ratasuunnitelma on käynnissä.
Helsinki–Turku	• Laituripoluista johtuvien nopeusrajoitusten poisto (Kauniainen, Mankki, Jorvas). • Siuntio–Inkoo nopeudennosto (kmv 48–60). • Karjaa–Salo osuuden nopeudennostot. • Salo–Turku osuuden nopeudennosto. • Piikkiön pääraiteen kunnostus ja nopeusrajoituksen poisto.	n. 70 M€	4 min	Rakennusrahaa on myönnetty Helsinki–Turku peruskorjaukseen 60 M€ vuosille 2019–2021.
Helsinki–Riihimäki–Tampere	• Pasila–Riihimäki-parantamishankkeen seuranta (ml. Rii läpiajonopeusparannus). • Paljon jatkuvia nopeusrajoituksia rataosalla: Oulunkylä, Hanala, Purola => tärkeä toimenpidetarvekohde.	n. 5 M€	3–4 min	Pasila–Riihimäki-hanke on käynnissä, mutta radan ja vaihteiden kunto on huono.

*Teoreettinen matka-aikasäästö, realistinen matka-aikasäästö riippuu liikenteen yhteensovittamisesta.

Elinkeinoelämän päästöttömiä kuljetuksia ja kilpailukykyä varmistamaan tarvittavat infrainvestoinnit sisämaan ja vientisatamien raideyhteyksiin

	Hankkeet	Arvio M€[1]	Kommentit, tavoitteet ja vaikutukset	
A. Teollisuudelle jo nyt kriittisten ratainfran pullonkaulojen poistaminen erityisesti kotimaisen raakapuun kysynnän noustessa				
1	**Luumäki-Imatra (LUIMA), II vaihe**	200	- Kaksoisraiteen täydennys Luumäen ja Joutsenon välille poistaisi liikenteellisen pullonkaulan - Tukisi metsäteollisuudelle sekä tuotekuljetuksia vientisatamiin että raaka-aineiden kuljetusta lännestä kaakon tehtaille	
2	**Raakapuulle tärkeiden reittien kapasiteetin kehitys Savossa ja Karjalassa**	80 Jns-Uim 20 Häv-Ilo 45	- Uudet liikennepaikat, nykyisten kehitys ja turvalaitteiden kehitys välityskyvyn lisäykseksi - Joensuu–Uimaharju(–Pitkämäki)-reitin sähköistys - Huonokuntoisen Heinävaara–Ilomantsi (47 km) rataosan perusparannus varmistaisi raakapuun saatavuuden kyseiseltä reitiltä - Hankkeet parantaisivat merkittävästi reittien läpäisykykyä, poistaisi pullonkauloja sekä tehostaisi liikennettä	
3	**Raakapuun kuormauspaikat**		- Erillisen ohjelman mukaisesti (mm. Turku, Riihimäki)	
B. Läntisten satamien välityskyvyn kehittäminen				
1	**Hyvinkää–Karjaa–Hanko kapasiteetin nosto**	60	- Liikennepaikkojen lisäykset ja kehitys lisäisi reitin kapasiteettia mahdollistaen sähköistyksen laajemman hyödyntämisen	
2	**Vuosaaren ratapihan kehitys**	20	- Ratapihan kehittäminen mahdollistamaan suuremmat rautatievolyymit	
3	**Kokkola–Ykspihlaja toiminnallinen parantaminen**	100	- Kokkolan ja Ykspihlajan raiteistojen kehitys ja välin täydentäminen kaksiraiteiseksi - Tehostaisi liikenteen tehokkuutta, mahdollistaisi liikenteen kasvun ja turvallisuuden parantamisen	
4	**Tampere-Pori-Rauma välityskyvyn lisäys**	50 100	- Kolmas raide välille Tampere asema–Lielahti - Toinen raide välille Lielahti–Nokia + Nokian liikennepaikan kehitys	
5	**Kaskisen radan ylläpidon jatko**	120 M€ tai 3-4 M€/vuosi	- Rataosan peruskorjaus tai kunnossapidon jatkaminen nykytaso säilyttäen - Järkevyys riippuu myös näkemyksestä Kaskisten sataman roolista huoltovarmuudessa	HV
C. Maayhteyksien kehittäminen: poikittaisyhteydet ja kansainvälinen yhteys länteen				
1	**Pääradan kehittäminen**	1000	- Pääradan ruuhkaisimpien osien kehittäminen lisäisi läntisen reitin (Haaparanta) välityskykyä Etelä-Suomeen (mm. uudet kaksoisraideosuudet, kolmas raide Riihimäki–Tampere)	
2	**Tornio-Haaparannan siirtokuormauksen kehitys**	20	- Lyhyellä tähtäimellä nykyisten siirtokuormausfasiliteettien parantaminen. Pidemmällä tähtäimellä uuden terminaalin rakentaminen mahdollistamaan tarvittaessa nykyistä huomattavasti suuremmat volyymit. - Laurila–Tornio sähköistys myös kriittinen ja sitä tulisi nopeuttaa	HV
3	**Mahdolliset poikittaisliikenteen tarpeet**	150	- Huutokoski–Parikkala (lisäyhteys kaakon tehtaille), Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä (yhteys lännen satamiin) ja Pieksämäki–Joensuu (vaihtoehtoinen yhteys Itä-Suomeen) olisivat maantieteellisesti potentiaalisimmat kohteet. Vaikuttavimmat toimenpiteet olisivat välityskyvyn parantaminen ja radan sähköistys. Nykyiset tavaravirrat eivät sellaisenaan tarvitse poikittaisyhteyksiä, mutta poikkeustilanteissa tavaravirrat saattavat kääntyä tai voidaan joutua käyttämään vaihtoehtoisia rataosia	HV
4	**Yhdistettyjen kuljetusten kuormauspaikka Etelä-Suomeen**	20	- Etelä-Suomessa ei pääkaupunkiseudun lähellä (Kerava optimaalisin) ole yhdistettyjen kuljetusten kuormauspaikkaa	HV
5	**Kolarin radan sähköistys**	50	- Rautatielogistiikan näkökulmasta rataosan sähköistys ei sellaisenaan ole kriittinen, mutta sillä voi pitkällä aikavälillä olla strategista merkitystä raideyhteyden rakentamiseksi Jäämerelle Norjan rannikolle.	HV



HV = Huoltovarmuutta vahvistava hanke

Hanke hyödyllinen huoltovarmuuden näkökulmasta tai jos liikennevirrat merkittävästi muuttuvat.

Huom. ei sisällä hankkeita, jotka ovat jo päätetty ja/tai käynnissä (esim. Tornio-Haaparanta sähköistys). 1. Kustannusarviot suuntaa-antavia, kaikista ei yksilöityä tietoa saatavissa.