

Keskeinen lähtökohta on rautateiden päivittäisen liikennöityvyyden turvaaminen ja rautatieturvallisuuden varmistaminen. Päivittäisen kunnossapidon lisäksi tarvitaan rataverkon ja sen laitteiden kulumisesta ja ikääntymisestä aiheutuvien vaurioiden ja puutteiden korjaamista sekä väylärakenteiden uusimista nykyvaatimusten mukaiselle tasolle. Tässä strategiakortissa tuodaan esiin keskeisimpiä tarpeita näiden ns. peruskorjausten osalta.

NYKYTILA

Radanpidossa on tärkeä huomioida rataverkon ja laitteiden elinkaari. Vikojen ja vaurioiden syntymistä on pyrittävä estämään ennalta huolehtien samalla turvallisuudesta. Tämä tarkoittaa mm. panostamista ikääntyvien kohteiden peruskorjauksiin. Infrastruktuurin osien ja laitteiden käyttöiän venyttäminen liiaksi ei ole toivottavaa, korjauksia on kyettävä tekemään suunnitelmallisesti vaiheistaen. Radan päällysrakenteen eli kiskojen, pölkkyjen, vaihteiden ja tukikerrosten lisäksi korjaustoimenpiteitä vaativat myös turvalaitteet, sähköratalaitteet, tasoristeykset, alusrakenteet sekä sillat ja tunnelit.

Haasteena on huonokuntoisen väyläomaisuuden lisääntyminen eli korjausvelan kasvu. Rataverkon rakenteita ja laitteita ei pystytä pitämään tarvittavassa kunnossa. Käytettävissä olevan rahoituksen lisäksi tilanteeseen vaikuttaa mm. verkon ja laitteiden ikääntymisvauhti, lisääntyvä liikenne ja haastavamaksi muuttuvat sääolosuhteet. Mikäli peruskorjauksia ja laitteiden uusimista ei tehdä riittävästi, päivittäisen kunnossapidon kustannukset kasvavat sekä liikennerajoitteet ja liikenteen häiriöt kasvavat.

TOIMENPITEET JA KUSTANNUKSET

Seuraavassa on tuotu esiin yhteysväleittäin rataverkon keskeisimpiä korjaustarpeita, jo käynnissä olevien korjausten jälkeen, 2030 -luvun alkupuoliskolle saakka. Tarpeet on jaoteltu verkon eri osien mukaan ja näiden alla suuntaa-antavassa kii-reellisyysjärjestyksessä. Yhteysvälien toimia on mahdollista jossain määrin myös vaiheistaa. Kustannukset perustuvat osin erilaisiin selvityksiin ja osin ne ovat karkeita arvioita. Kohdekohtainen tieto päivittyy ja täydentyy jatkuvasti.

Rautateiden pääväylät, peruskorjaukset

- Helsinki-Tampere (770 M€)
- Kouvola-Luumäki (130 M€)
- Jyväskylä-Pieksämäki (87 M€)
- Tuomioja-Raahe (13 M€)
- Oulu-Tornio (85 M€)
- Luumäki-Vainikkala (20 M€)
- Imatra-Joensuu (89 M€)
- Pori-Tahkoluoto (44 M€)
- Kouvola-Kuopio (12 M€)
- Helsinki-Turku (80 M€)
- Tampere-Jyväskylä (75 M€)
- Ylivieska-Iisalmi (110 M€)
- Pääkaupunkiseudun kaupunkiradat (30 M€)
- Seinäjoki-Vaasa (70 M€)

Yhteensä noin 1,6 mrd. €. Lisäksi pääväylien ratapihojen peruskorjaukset noin 130 M€.

Muu rataverkko (ei pääväylä tai vähäliikenteinen rata), peruskorjaukset

- Kontiomäki-Pesiökylä-Ämmänsaari (80 M€)
- Kontiomäki-Vuokatti, peruskorjaus (23 M€)
- Saarijärvi-Haapajärvi (150 M€)
- Hanko-Hyvinkää (120 M€)
- Huutokoski-Viinijärvi (50 M€)
- Kouvola-Kuusankoski (10 M€)
- Turku-Uusikaupunki (66 M€)
- Toijala-Valkeakoski (10 M€)
- Lappeenranta-Mustola (10 M€)

Yhteensä noin 500 M€.

Vähäliikenteiset radat, peruskorjaukset

- Seinäjoki-Kaskinen (toistaiseksi tehostettu kunnossapito ja kohdistetut korjaukset)
- Heinävaara-Ilomantsi (40 M€)
- Raisio-Naantali (15 M€)
- Lahti-Loviisa (82 M€)
- Lahti-Mukkula/Heinola (45 M€)
- Niinisalo-Parkano (48 M€)
- Jyväskylä-Haapamäki (84 M€)
- Vuokatti-Lahnaslampi (8 M€)
- Lieksa-Pankakoski (5 M€)
- Mynttilä-Ristiina (20 M€)
- Murtomäki-Otanmäki (15 M€)

Yhteensä noin 360 M€.

Turvalaitteet ja Digirata

Nykyinen junien kulunvalvontajärjestelmä tulee elinkaarensa päähän 2020-luvun lopussa. Ehdotuksena on, että Suomi ottaisi käyttöön modernin radioverkkopohjaisen junien kulunvalvontajärjestelmän. Asiaa ja sen rahoitusta käsitellään käynnissä olevan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun yhteydessä. Uusi järjestelmä tulisi vaikuttamaan myös turvalaitteiden uusimistarpeisiin vähentäen niihin tarvittavaa rahoitusta merkittävästi. Nykyinen tarve on 50 M€ vuodessa. Tämänhetkisen näkemyksen mukaan kriittisimmät turvalaitteiden uusimiskohteet korjausvelan näkökulmasta ovat Kuopio (13 M€) ja Hanko-Karjaa-Turku (36 M€). Mikäli Digiradasta saadaan päätökset nopeasti, voidaan seuraavaksi ohjelmassa olevien kohteiden Jyväskylä-Äänekoski, Iisalmi-Vartius, Iisalmi-Ylivieska ja Joensuu-Parikkala uusiminen sovittaa tulevaan etenemiseen.

Lisäksi vuosirahoitustarpeita yksittäisempiin ja hajallaan sijaitseviin kohteisiin

- Päällysrakenteen osittainen uusiminen (esim. pölkkyjen ja kiskojen vaihtoa) 5 M€/v.
- Routa- ja pehmeikköalueiden korjaukset sekä kuivatukseen liittyvät rakenteet 16 M€/v.
- Siltojen peruskorjaukset ja uusimiset 25 M€/v.
- Turvalaitteiden elinkaaren jatkaminen (vanhenevien komponenttien vaihto) keskimäärin 2 M€/v.
- Sähköradan elinkaarihankkeet (kannatin- ja ajolankojen vaihdot, sähkörataperustusten uusiminen, syöttöasemien modernisointi) 8 M€/v.
- Ratapihat ja liikennepaikat (vaihteiden vaihtoa, päällysrakenteen uusimista, kiskonvaihtoa) 25 M€/v.

Yhteensä noin 80 M€/vuosi.

VAIKUTUKSET

- + Toimenpiteet säilyttävät liikennöintiolosuhteet.
- + Toimenpiteet vähentävät nopeusrajoituksia.
- + Toimenpiteet vähentävät liikennehäiriöitä.