

Helsinki-Tampere raideliikenteen palvelutason kehittäminen edellyttää toimenpiteitä vaiheittain koko yhteysväliillä. Helsinki-Riihimäki hankkeen tavoitteena on lisätä rataosan välityskykyä. Hanke toteutetaan kahdessa vaiheessa. Käynnissä olevan ensimmäinen vaihe painottuu liikennepaikkojen parantamiseen ja toinen vaihe lisäraiteiden toteuttamiseen linjaosuuksille.

## NYKYTILA

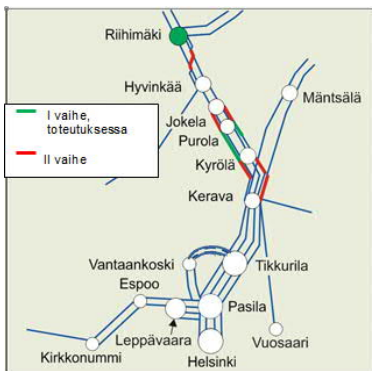
Pääradan liikenne on ajoittain häiriöherkkää ja radanvarren seudulla on tarvetta junatarjonnan lisäämiseen. Nykyään rataosa on pääosin kaksiraiteinen. Ratakapasiteetin lisääminen on mahdollista toteuttaa lisäraideosuuksien ja liikennepaikkojen raidejärjestelyin. Ilman kapasiteetin lisäystä lähiliikenteen häiriöherkkyys kasvaa eikä Helsingin ja Riihimäen välistä lähiliikennejunien tarjontaa voida merkittävästi lisätä. Helsingin sataman (Vuosaaren) ja Sköldvikin tavaraliikenteelle ei voida tarjota riittävän hyvää palvelutasoa.

## HANKE JA TAVOITTEET

Hankkeen sisältö on seuraava:

- Rakennetaan Kerava–Ainola ja Purola–Jokela väleille lisäraiteet
- Liikennepaikkamuutoksia Keravalla, Kyrölässä ja Jokelessa sekä muutoksia siltoihin, turva- ja sähkölaitteisiin ja melun torjuntaan.
- Keravalle rakennetaan Lahden oikoradan suunnan tavaraliikenne-raide.
- Tavaraliikenne-raide Hyvinkää–Riihimäki välille.
- Rakennetaan Keravan liityntäpysäköinti yhdessä Keravan kaupungin kanssa

Hanke on osa Helsinki-Riihimäki-rataosan kehittämishanketta (423 milj.€). I vaiheen rakentaminen on käynnissä (150 M€).



Hankkeen tavoitteena on parantaa sekä rataosan välityskykyä, että häiriösietokykyä, joten edellytykset yhteyksien lisäämiselle paranevat. Päivittäisten ruuhka-ajan häiriötilanteiden hoito helpottuu sujuvoittaen liikennöintiä. Junatarjonnan merkittävä lisääminen mahdollistuu vasta II vaiheen jälkeen.

## AIKATAULU

- Hankkeen yleissuunnitelma on valmistunut marraskuussa 2015.
- Ratasuunnitelma on valmistunut lokakuussa 2017. Pasila-Riihimäki 2.vaiheen ratasuunnitelman hyväksyminen on jaettu kahteen osaan. Ensimmäinen vaihe Kytömaa-Ainola väli on hyväksytty vuonna 2019. Toinen vaihe (Ainola-Riihimäki välinen osuus) on hallinnollisessa käsittelyssä ja pyritään hyväksymään vuoden 2020 aikana.
- 2. vaiheen rakentaminen voi alkaa 1.vaiheen jatkona ja se kestää 5-6 vuotta.

## KUSTANNUKSET

Kustannusarvio on 273 milj. € (MAKU 130, 2010=100).

## VAIKUTUKSET

- ⊕ Lähiliikenteen junatarjontaa voidaan kasvattaa Helsingin ja Riihimäen välillä
- ⊕ Liikenteen häiriöherkkyys vähenee ja täsmällisyys paranee
- ⊕ Pääradan varren maankäytön tiivistämisen edellytykset paranevat.
- ⊕ Tavaraliikenteen toimintaedellytykset paranevat.
- ⊕ Junaliikenteen kysyntä kasvaa ja tieliikenteen suorite haittoinen vähenee.
- ⊕ Hanke luo Pasilan pohjoispuoliselle rataosuukselle kapasiteettia.
- ⊖ Junaliikenteen kasvu lisää melu- ja värinähaittoja.

Hankkeen hyötykustannussuhde h/k on 0,4.  
1.vaiheen hyötykustannussuhde h/k on 1,4.

Rataosaan kohdistuvat hyödyt toteutuvat koko Helsinki-Riihimäki -hankekokonaisuuden toteuduttua. Hanke mahdollistaa Helsinki-Tampere jatkokehittämisen