



Helsinki-Tampere -yhteysvälin merkitys koko raideliikennejärjestelmässä on keskeinen. Yhteyden toimivuus on tärkeää koko valtakunnan liikennejärjestelmän ja rataverkon näkökulmasta. Väliille kohdistuu sekä merkittäviä peruskorjaus- että kehittämistarpeita. Väylävirasto vastaa nykyisen radan käytöstä ja korjauksista sekä erikseen nimettävistä kehittämistoimenpiteistä. Joulukuussa 2020 on perustettu Suomi-rata Oy, jonka tehtävänä on Helsingin ja Tampereen väliseen Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevaan raideyhteyteen liittyvä raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti.

NYKYTILA JA KEHITTÄMISTARPEET

Helsinki-Tampere -väli on pääradan 187 kilometrin mittainen osuus, joka kuuluu TEN-T-ydinverkkoon. Asetuksessa maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta väli on määritelty pääväyliin sekä henkilö- että tavaraliikenneprofiililla. Väli on henkilöliikenteessä koko osuudeltaan maan vilkain ja matkamäärien ennustetaan kasvavan tulevien vuosikymmenten aikana merkittävästi. Rata sijoittuu maankäytöllisesti kasvavalle vyöhykkeelle. Tavaraliikenteessä kuljetusmäärät Riihimäen ja Tampereen välillä ovat koko maata tarkastellen merkittävät.

Helsinki-Tampere -väli on kokonaisuudessaan kaksiraiteinen. Keravan eteläpuoli on neliraiteinen, mutta näistä kahta hyödyntävät normaalitilanteessa vain HSL:n kaupunkirataliikenteen junat. Keravan kaupunkiradan ja Kehäradan kaupunkijunia on liikennöity 10 minuutin vuorovälillä, joka tarkoittaa viiden minuutin vuoroväliä yhteisillä osuuksilla Helsingin ja Hiekkaharjun (Havukoski) välillä. Keravan asemalla ja aseman eteläpuolella kaupunkiradat ja Vuosaaren tavarajunat jakavat osin samaa ratakapasiteettia. Alkuvuonna 2020 Helsingin ja Keravan välillä kulki vuorokaudessa noin 230 kauko- ja lähijunaa, Kerava-Riihimäki -välillä 180 henkilö- ja tavarajunaa sekä Riihimäki-Tampere -välillä 130 henkilö- ja tavarajunaa.

Henkilöliikenteessä keskeisiä haasteita on liittynyt täsmällisyyteen, jotka ovat olleet seurausta ratatöistä ja radan kunnosta johtuvista alhaisemmista nopeusrajoituksista. Ratainfrastruktuuri yhteysväliä alkaa olla vanhaa ja korjaamisen tarpeessa koko välillä. Tavaraliikennettä rataosalla on paljon. Haasteena on toimintaedellytysten varmistaminen myös henkilöliikenteen ruuhkaisimpina ajankohtina. Yhteysväliä on 25 tonnin akselipaino. Helsinki-Riihimäki -välin kehittämisen 1. vaihe on ollut käynnissä ja vuonna 2020 hankkeen 2. vaiheelle on myönnetty rahoitus. Hankkeen 1. vaihe on painottunut liikennepaikkojen parantamiseen ja 2. vaihe koskee lisäraiteiden toteuttamista linjaosuuksille.

Radan kehittämistavoitteet liittyvät henkilöliikenteessä (kaukojunat, lähi/taajamajunat) ja tavaraliikenteessä liikennöinti-mahdollisuuksien kehittämiseen ja kasvun mahdollistamiseen sekä kaukoliikenteessä matka-aikojen lyhentämiseen. Junamäärien lisääminen vaatii lisää kapasiteettia. Helsingin ja Tampereen välisen yhteyden matka-ajalle on asetettu tunnin tavoitetta. Tällä hetkellä nopein matka-aika Helsingin ja Tampereen välillä on hieman yli 1,5 h. Matka-aika on vaihdellut viime vuosina jonkin verran johtuen mm. ratatöistä. Aiemmin

nopeimmillaan matka-aika on ollut hieman yli 1 h 20 min. Tällöin käytössä on ollut Pendolinojen kallistuvakorisuus. Radan nopeusrajoitus on maksimissaan 200 km/h. Osalla rataa on pysyviä alempia nopeusrajoituksia mm. radan geometriasta johtuen.

Helsingissä ratapihan kapasiteetin on arvioitu olevan HELRA-hankkeen valmistumisen jälkeen riittävä 2030-luvulle, mutta pitkällä aikajänteellä Helsingissä on todennäköisesti tarvetta lisäkapasiteetille. Tampereen henkilöratapiha toimii keskeisenä valtakunnallisena solmuna ja se korostuu pistemäisenä ongelmana välityskyvyn kannalta.

TOIMENPITEET JA KUSTANNUKSET

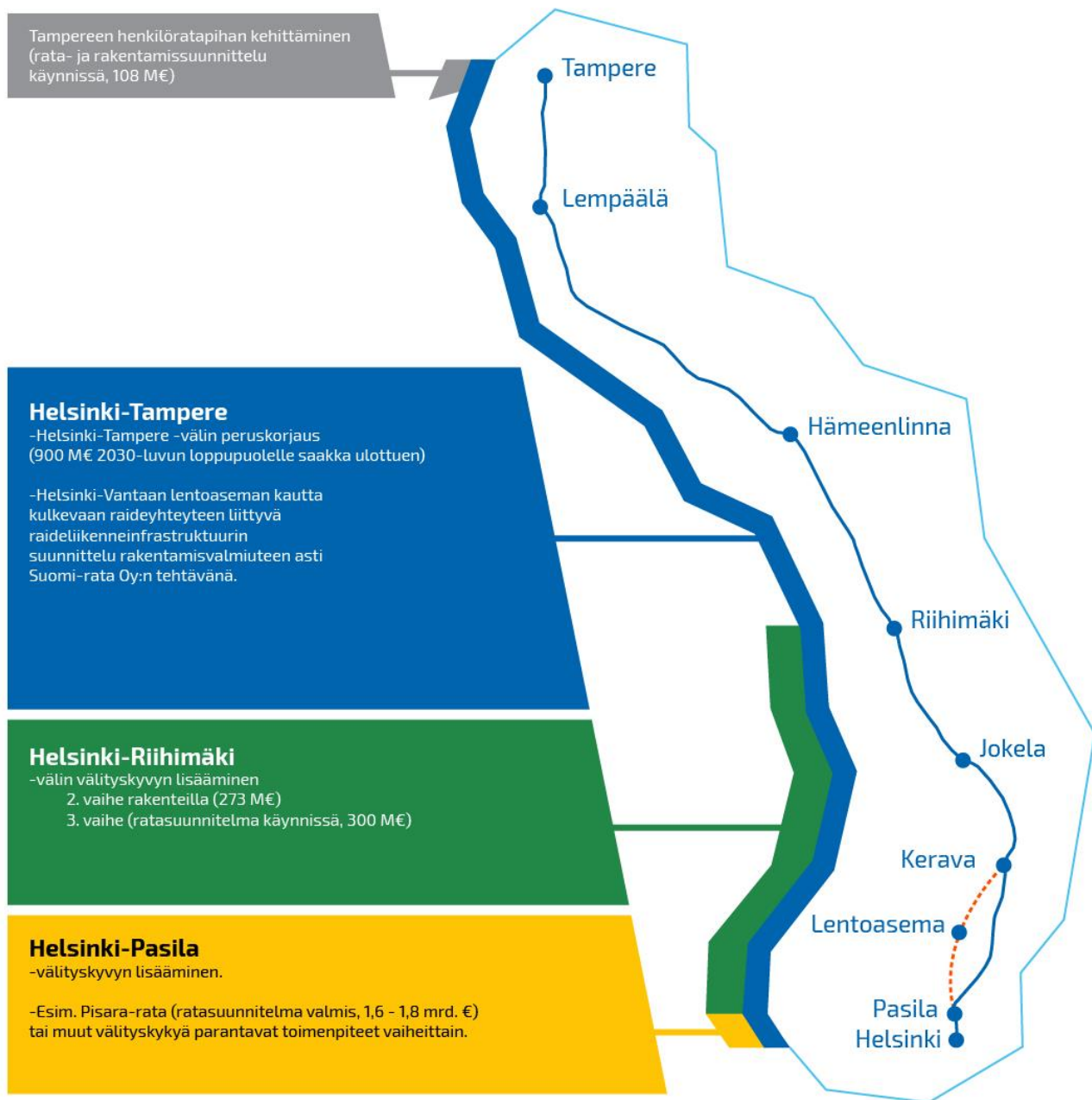
Keskeisiä toimenpiteitä, joiden suunnittelua on tehty tai on käynnissä Väylävirastossa:

- Nykyisen radan peruskorjaus (tarve n. 900 M€ 2030-luvun loppupuolelle saakka, investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021 varaus 360 M€ vuoteen 2032 asti).
- Helsinki-Riihimäki -välin kehittämisen 3. vaihe (mm. Jokela-Riihimäki -välin kaksi lisäraidetta, tavaraliikenteen raiteen ylikulkusilta Hyvinkään pohjoispuolelle, n. 300 M€, MAKU 120, 2015=100, investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021.).
- Tampereen henkilöratapiha (108 M€, MAKU 120, 2015=100, investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021).
- Helsingin ratapihan kapasiteetin lisääminen, esim. Pisaratoimenpidekokonaisuus (1,6-1,8 mrd. € perustuen julkaisuun Pisara+ -liikenteellinen tarveselvitys).

Joulukuussa 2020 perustetun Suomi-rata Oy:n tehtävänä on Helsingin ja Tampereen väliseen Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevaan raideyhteyteen liittyvä raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Yhteyden suunnittelu koostuu eri osista, joita ovat Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle kulkeva Lentorata sekä jatkoysteys Tampereelle. Jatkoysteys voidaan toteuttaa joko uutena ratalinjauksena Helsinki-Vantaan lentoasemalta Tampereelle tai kehittämällä nykyistä päärataa Riihimäen ja Tampereen välillä (3. ja 4. lisäraide sekä radan oikaisu). Hankeyhtiö tuottaa molemmista vaihtoehdoista esiselvityksen.

VAIKUTUKSET

- + Peruskorjaus säilyttää liikennöintiolosuhteet.
- + Peruskorjaus ja välityskyvyn lisääminen parantavat liikenteen täsmällisyyttä.
- + Lisäraiteet mahdollistavat henkilö- ja tavaraliikenteen junien määrien lisäämisen.
- + Ratapihoja koskevat hankkeet mahdollistavat osaltaan junien määrien lisäämisen ja vaikuttavat täsmällisyyteen.
- + Matka-aikojen lyheneminen Helsingin ja Tampereen välillä sekä lentoasemalle.
- + Rautateiden kilpailukyky liikenne- ja kuljetusmuotona kasvaa edistämällä myös ilmastotavoitteiden saavuttamista.
- Peruskorjauksen ja kehittämisen kustannukset ovat korkeita.
- Rakennustyöt kestävät vuosia ja aiheuttavat häiriötä liikenteelle.



SUUNNITELMATILANNETTA JA MAHDOLLINEN TOTEUTUSVALMIUS

- **Peruskorjauksesta** on tehty tarveuistioita. Peruskorjaus investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021.
- **Helsinki-Riihimäki** -välin kehittämisen 3. vaiheesta on käynnissä ratasuunnitelman laatiminen. Suunnitelmavalmiutta hankkeen käynnistämiseksi on arvioitu olevan vuosina 2022-2023. Hanke investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021.
- **Tampereen henkilöratapihahanke** on rata- ja rakentamissuunnitelmavaiheessa. Rakentaminen on mahdollista käynnistää vuonna 2022. Rakentamisen kestoksi on arvioitu noin viisi vuotta. Hanke liittyy keskeisesti asemakeskuksen kehittämiseen ja sen ajoitukseen. Hanke investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021.
- **Pisara-radasta** on tehty ratasuunnitelma. Vuonna 2019 on lisäksi laadittu Pisara+-selvitys. Voimassa olevassa MAL-sopimuksessa on sovittu valmistautumisesta Helsinki-Pasila -välin ratakapasiteetin lisäämiseen (Helsinkiin suuntautuvan junatarjonnan liikennöintimallin päivitys, tarvittavien ratasuunnitelmien laatiminen).