



Tampere-Jyväskylä-Pieksämäki-, Tampere-Pori/Rauma- ja Seinäjoki-Vaasa -radat

Yhteysvälikortti 10/2021

Radat Tampereelta Jyväskylään ja edelleen Pieksämäelle, Tampereelta Poriin ja Raumalle sekä Seinäjoelta Vaasaan yhdistävät alueita Helsingin ja Oulun väliseen Päärataan. Tampereelta Jyväskylään on 154 km, Jyväskylästä Pieksämäelle 80 km, Tampereelta Poriin Tahkoluotoon 167 km, Tampereelta Raumalle 144 km ja Seinäjoelta Vaasaan Vaskiluotoon 80 km. Radat Tampereelta Poriin, Raumalle ja Pieksämäelle kuuluvat TEN-T-verkon kattavaan verkkoon. Asetus pääväylistä ja niiden palvelutasosta määrittää radat rautateiden pääväyliin seuraavasti: Tampereelta Jyväskylään tavara- ja henkilöliikenteen profiililla, Jyväskylästä Pieksämäelle ja Tampereelta Porin Tahkoluotoon ja Raumalle tavaraliikenteen profiililla sekä Seinäjoelta Vaasaan henkilöliikenteen profiililla.

NYKYTILA JA KEHITTÄMISTARPEET

Tampereen ja Jyväskylän välillä kulkee henkilöjunia läpi päivän 2-3 tunnin vuorovälillä suuntaansa, mutta aamulla ja illalla vuoroja on ruuhkasuuntaan tunnin välein. Henkilöliikenteen nopeustaso on pitkälti 140 km/h ja matka-ajat ovat lyhimmillään noin 1 h 30 min. Liikenteestä merkittävän osan muodostaa tavaraliikenne. Akselipaino on Tampereen ja Jämsänkosken välillä 25 t ja tästä Jyväskylään 22,5 t. Rata on yksiraiteista Oriveden ja Jyväskylän välillä. Henkilö- ja tavaraliikenteessä on odotettavissa kasvua, ja tarpeita on radan välityskyvyn lisäämiseksi. Pienemmät toimivuutta ja kuntoa parantavat toimenpiteet ovat saaneet rahoituksen ja hanke on käynnissä. Isommista toimenpiteistä käynnissä on suunnittelu mm. Lahdenperän ja Jämsän välisestä rataoikaisusta matka-aikojen lyhentämiseksi sekä lisäraideosuuksista. Pitkän aikavälin varauksena on kaksoisraide koko radalle. Lisäksi on tarpeita radan ja laitteiden kunnan säilyttämiseksi.

Jyväskylä-Pieksämäki -väli on keskeinen tavaraliikenteen reitti ja liikenteessä on odotettavissa kasvua. Henkilöjunia on päivisin 2-3 tunnin välein suuntaansa. Matka-aika on noin 50 min. Matkamäärät ovat pienempiä verrattuna koko maan vahvimpiin käytäviin. Kasvua on odotettavissa jonkin verran. Rataosalla on peruskorjaustarve ja turvalaitteiden uusimistarve, näissä huomioidaan myös tasoristeysturvallisuuden samanaikainen parantaminen. Pidemmällä aikavälillä maankäytössä varaudutaan kaksoisraiteeseen.

Tampere-Pori -välillä kulkee henkilöjunia noin kahden tunnin välein suuntaansa. Henkilöliikenteen nopeustaso on 120-140 km/h ja lyhimät matka-ajat ovat noin 1 h 30 min. Matkamäärät ovat pienempiä verrattuna maan vahvimpiin käytäviin. Kasvua on odotettavissa jonkin verran. Kokemäeltä Raumalle ei ole henkilöliikennettä, joskin alueella on tavoitteita sen käynnistämiseksi. Yhteydet Poriin ja Raumalle ovat tärkeitä tavaraliikenteen yhteyksiä. Akselipaino rataosilla on 25 t lukuun ottamatta välejä Kokemäki-Harjavalta ja Mäntyluoto-Tahkoluoto, joilla se on 22,5 t. Tampere-Kokemäki -väliä on parannettu 2010-luvun alkupuolella. Pori-Mäntyluoto-Tahkoluoto -välillä on ollut käynnissä sähköistyshanke ja peruskorjaus. Peruskorjaustarpeita jää edelleen Mäntyluoto-Tahkoluoto välille. Tampere-Pori -välillä on käynnissä merkittävä tasoristeysturvallisuuden parantamishanke. Radat Tampereen Lielahdesta

Poriin ja Raumalle ovat yksiraiteisia. Tampere-Pori -välin välityskyvyn parantamiseksi on todettu tarvittavan suojustuksen parantamista, joka kytkeytyy Digiradan myötä tuleviin ratkaisuihin. Lielähti-Kokemäki -välillä varaudutaan maankäytössä kaksoisraiteeseen. Lielähti-Nokia -välillä tarve liittyy keskeisesti lähijunaliikenteen suunnitelmiin. Tampere-Pori -välillä matka-aikoihin vaikuttaa myös aikataulurakenteet ja pysähtymiskäyttäytyminen. Matka-ajan merkittävä lyhentäminen tarikoittaisi ratalinjauksen muuttamista nopeuksien nostamiseksi.

Yksiraiteisen Seinäjoki-Vaasa -rataosan liikenne koostuu lähes yksinomaan 2-3 tunnin välein liikennöivistä henkilöjunista. Henkilöliikenteen nopeustaso on 120 km/h. Matka-aika on lyhimmillään noin 50 min. Matkamäärissä on odotettavissa kasvua. Tavaraliikenne on hyvin vähäistä. Akselipaino on 22,5 t. Radalla on parhaillaan käynnissä suunnittelua henkilöliikenteen sujuvoittamisesta (nopeutus mm. tasoristeyskiä parantamalla/ poistamalla ja geometrian pienillä parantamisilla).

TOIMENPITEET JA KUSTANNUKSET

Eri yhteysvälien esillä olevia keskeisiä toimenpiteitä ja kustannusarvioita (MAKU 120, 2015=100) on esitetty seuraavassa.

Tampere-Jyväskylä:

- Peruskorjaus, turvalaitteiden uusiminen (60-140 M€ aikajänteestä riippuen).
- Lahdenperä-Jämsä-välin oikaisu (tunneli), Saakosken lisäraide yms. (260 M€, ratkaisu vielä auki, kaksoisraiteinen ratkaisu nostaa kustannusarviota).

Jyväskylä-Pieksämäki:

- Peruskorjaus, turvalaitteiden uusiminen, tasoristeysturvallisuuden parantaminen (115 M€).

Tampere-Pori/Rauma:

- Mäntyluoto-Tahkoluoto, peruskorjaus ja akselipainon nosto (15-20 M€).
- Kokemäki-Pori -peruskorjaus (4 M€) ja Kokemäki-Harjavalta -akselipainon nosto (5 M€).
- Kokemäki-Rauma ja Rauman ratapiha, peruskorjaus (15 M€, ensimmäisessä vaiheessa tarpeita pistemäisille toimenpiteille).
- Tampere, Lielähti-Nokia -kaksoisraide (100 M€).

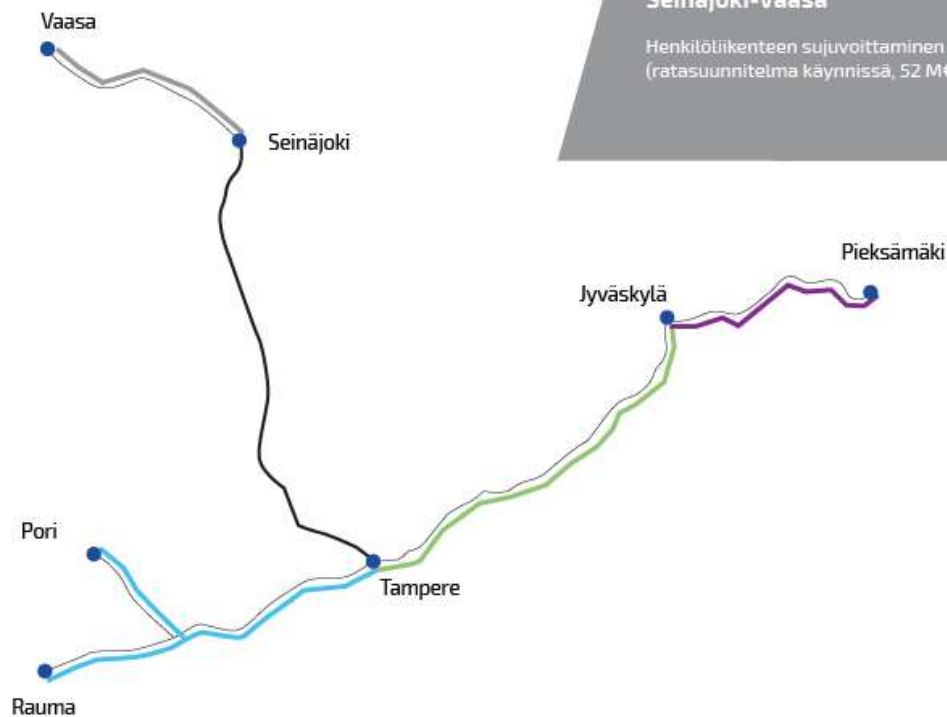
Seinäjoki-Vaasa:

- Henkilöliikenteen sujuvoittaminen (peruskorjaus, turvallisuus, välityskyky, matka-aikojen lyh., 52 M€).

Huom. Digirata vaikuttaa jatkossa turvalaitteiden uusimiseen.

VAIKUTUKSET

- + Peruskorjaukset säilyttävät liikennöintiolosuhteet.
- + Tasoristeysturvallisuus eri rataosilla parane.
- + Välityskyvyn parantaminen mahdollistaa henkilöjunaliikenteen kasvun. Tampereen seudulla se mahdollistaa myös lähijunaliikenteen kehittämisen.
- + Välityskyvyn lisääminen parantaa tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä ja mahdollistaa liikenteen kasvun.
- + Rautateiden kilpailukyky liikenne- ja kuljetusmuotona kasvaa edistämällä myös ilmastotavoitteiden saavuttamista.
- + Matka-aikojen lyhenemiset parantavat saavutettavuutta.
- Melko korkeita kustannuksia.



Tampere-Pori/Rauma

Mäntyluoto-Tahkoluoto, peruskorjaus ja akselipainon nosto (15–20 M€).

Kokemäki-Pori -peruskorjaus (4 M€) ja Kokemäki-Harjavatta -akselipainon nosto (5 M€).

Kokemäki-Rauma ja Rauman ratapiha, peruskorjaus (15 M€).

Tampere, Lielähti-Nokia -kaksoisraide (aluevaraus selvitys tehty, 100 M€).

Tampere-Jyväskylä

Peruskorjaus, turvalaitteiden uusiminen (60–140 M€ aikajänteestä riippuen).

Lahdenperä-Jämsä-välin oikaisu (tunneli, yleissuunnitelma ja YVA käynnissä), Saakosken lisäraide yms. (260 M€, ratkaisu vielä auki, kaksitunnelinen ratkaisu nostaa kustannusarviota).

Jyväskylä-Pieksämäki

Peruskorjaus, turvalaitteiden uusiminen, tasonasteisuuden parantaminen (115 M€).

SUUNNITELMATILANNETTA JA MAHDOLLINEN TOTEUTUSVALMIUS

- **Rataosien peruskorjauksista** on tehty tarvemuistioita. Jyväskylä-Pieksämäki -väli kiireellisimpiä kohteita. Tampere-Jyväskylä -välillä sekä Kokemäki-Rauma -välillä ja Rauman ratapihalla ensimmäisessä vaiheessa peruskorjaustarpeet kohdistuvat pistemäisiin kohteisiin. Mäntyluoto-Tahkoluoto -välillä tarpeiden ajoitus riippuu liikenteen kehityksestä. Seinäjoki-Vaasa -välillä liikenteen sujuvoittamistoimet pitkälti peruskorjaustarpeita.
- **Tampere-Jyväskylä** -välillä Lahdenperä-Jämsä -välin oikaisun yleissuunnitelma ja YVA käynnissä. Seuraava vaihe ratasuunnitelma. Saakosken lisäraiteesta liikenteellinen selvitys käynnissä, jatkossa vaatii samat suunnitelmavaiheet kuin oikaisu. Toteutusvalmiutta voi olla aikaisintaan 5–6 vuoden päästä.
- **Lielähti-Nokia** -välille on tehty aluevaraus selvitys. Seuraavia suunnitteluvaiheita on yleissuunnitelma, YVA ja ratasuunnitelma, joiden laatiminen vie arvioilta 6-8 vuotta.
- **Seinäjoki-Vaasa** -välillä on käynnissä ratasuunnitelman laatiminen henkilöliikenteen sujuvoittamisesta. Toteutusvalmiutta arvioidaan olevan vuodesta 2023 lähtien.