

Toimenpiteitä Tampere–Jyväskylä-yhteysvälin henkilöliikenteen matkanopeuden parantamiseksi ja kapasiteetin riittävyyden varmistamiseksi on selvitetty vuonna 2018.

NYKYTILA

Tampereen ja Jyväskylän välinen sähköistetty rataosuus on noin 154 km pituinen. Se voidaan jakaa kolmeen liikenteellisesti eriytyneeseen rataosuuteen, joilla kaikilla on säännöllistä henkilö- ja tavaraliikennettä.

- kaksiraiteinen Tampere–Orivesi, 41 km
- yksiraiteinen Orivesi–Jämsänkoski, noin 60 km
- yksiraiteinen Jämsänkoski–Jyväskylä, noin 52 km

Rataosuus Orivesi–Jämsänkoski on etenkin maastonmuotojen ja vesistöjen vuoksi hyvin mutkainen ja mäkinen, mikä rajoittaa henkilöjunien nopeuksia. Rataosuudella on useita pitkiä ja jyrkkiä nousuja, jotka rajoittavat tavaraliikenteen suurimpia junapainoja. Rataosuudella on myös useita tunneleita, jotka rajoittavat IC-kaluston nopeutta.

Rataosan tavaraliikenne muodostuu pääosin Jämsänjokilaakson paperitehtaiden sekä Äänekosken biotuotetehtaan paperi-, sellu- ja raakapuukuljetuksista. Henkilöliikenteessä ajetaan Pendolino- ja IC-junia sekä kiskobusseja. Tarkastelualueen rataosuuksilla kulkee nykyisin 14-26 tavarajunaa sekä 16–22 henkilöjunaa vuorokaudessa.

HANKE JA TAVOITTEET

Rataosalle on selvityksessä tunnistettu toimenpiteitä, jotka palvelevat hankkeen tavoitteita tuottamalla liikenteellisiä hyötyjä. Tampere-Orivesi välillä suurimman nopeuden nostaminen hyödyttäisi henkilöliikennettä vain rajallisesti. Tampereen aseman ohitus ilman pysähdystä nopeuttaisi suoran Helsinki–Jyväskylä-junan matka-aikaa noin 12 min. Operatiivisten hyötyjen ja kustannusten näkökulmasta toimenpide ei kuitenkaan olisi kannattava.

Orivesi–Jämsänkoski-välin toimenpiteiksi on esitetty nopeudennosto pienillä rataoikaisilla tai sivusiirroilla, keskipitkät vaihteet ja/tai turvavaihteet Torkkeliin sekä rataoikaisu Lahdenperä–Jämsä (kustannus 150 M€). Henkilöjunien kokonaisajoaikahyöty olisi 4-5 min.



Jämsänkoski-Jyväskylä-välillä on tarkasteltu useita toimenpiteitä, joista tarkemmin JKV-muutosta Jämsä–Saakoski, lisäliikennepaikka Laihalampi sekä 3. raidetta Muuramen liikennepaikalle. Toimenpiteet lisäävät kapasiteettia, mutta henkilöjunien kokonaisajoaikahyöty olisi vain 0,5 min.

Rataosalle tutkitut toimenpiteet parantavat tarkastelualueen välityskykyä ja täsmällisyyttä. Ilman Lahdenperä–Jämsä -rataoikaisua henkilöliikenteen ajoaikahyödyt eivät kuitenkaan ole riittäviä aikataulurakenteen muuttamiseksi niin, että junakohdaukset saataisiin kaupallisten pysähdysten yhteyteen.

AIKATAULU

- Tarveselvitys valmistui 2018. Jatkosuunnittelusta ei ole päätöksiä.

KUSTANNUKSET

Ensimmäisessä vaiheessa suunniteltavaksi on esitetty toimenpiteinä:

- Orivesi–Jämsänkoski, n. 2 M€, nopeudennosto pienillä rataoikaisilla tai sivusiirroilla, keskipitkät vaihteet ja/tai turvavaihteet Torkkeliin
- Jämsänkoski-Jyväskylä, n. 8 M€, JKV-muutos Jämsä–Saakoski, lisäliikennepaikka Laihalampi sekä 3. raide Muuramen liikennepaikalle. (MAKU 130, 2010=100).

Matka-ajan nopeuttamiseksi n. 10 minuutilla toimenpiteiden hinta-arvio 160 M€. Välityskyvyn lisäämiseksi toimenpiteitä tunnistettu n. 150 M€:lla.

Merkittävämpi nopeudennosto ja välityskyvyn parantaminen edellyttää nykyisen raiteen geometrian merkittävää parantamista ja rataosuuden kaksiraiteistamista. Kustannusarvio 700 M€. Matka-aika Jyväskylä-Helsinki n. 2 h 30 min. Yllä esitetyt toimenpiteet sisältyvät tähän kokonaisuuteen. (lähde, v. 2011 alustava tarveselvitys). Rataosalla on perusparantamisen tarpeita yhteensä 60 M€:lla, vuosien 2019-2030 aikana.

VAIKUTUKSET

- ⊕ Vähentää häiriöherkkyyttä ja edistää rautatiekuljetusten kilpailukykyä
- ⊕ Pienet toimenpiteet parantavat henkilöliikenteen täsmällisyyttä hieman.
- ⊖ Junaliikenteen kasvu lisää junaliikenteen melu- ja värinähaittoja.

Hyötykustannussuhdetta ei ole laskettu.