

[Etusivu](#) › [Ajankohtaista](#) › Suomirata on tutkinut kahden ratalinjausvaihtoehdon vaikutuksia

Suomirata on tutkinut kahden ratalinjausvaihtoehdon vaikutuksia

Suomi-rata Oy on selvittänyt Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevan Helsinki-Tampere raideyhteyden eri linjausvaihtoehtojen vaikutuksia.

Helsingistä Tampereen kautta Ouluun ulottuva päärata on Suomen vilkkain ja myös ruuhkaisin raideyhteys. Vaikutusalueella asuu puolet Suomen väestöstä ja sijaitsee yli puolet Suomen työpaikoista. Päärata on myös osa Euroopan laajuisista TEN-T ydinverkkoa.

Vaikutusten arviointi on tehty kahdesta linjausvaihtoehdosta: täysin uuden suurnopeusradan rakentaminen uuteen maastokäytävään sekä lisäraiteiden ja oikaisujen rakentaminen pääradan yhteyteen välille Riihimäki-Tampere. Molempiin vaihtoehtoihin sisältyy lentorata, joka on Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle rakennettava kaukoliikenteen rata.

Suurnopeusvaihtoehdolla 250 km/h saavutettaisiin paras hyöty-kustannussuhde ja huomattavasti suuremmat yhteiskuntataloudelliset hyödyt kuin nykyisen pääradan maastokäytävään toteutettavilla lisäraiteilla ja oikaisuilla.

Ratalinjauksien toteuttaminen suurnopeusradalle edellyttää maakuntakaavojen päivittämistä kolmen maakunnan alueella sekä lukuisia yleiskaavamuutoksia. Suunnittelun tässä vaiheessa suurnopeusradan linjaus kulkee vielä noin 600 metrin maastokäytävässä. Linjaus tarkentuu vasta, jos suunnittelua jatketaan tästä vaihtoehdosta. Valitun linjauksen mukaan osuudelle tulisi tunneleita 9 – 11 kpl noin 22 – 49 km matkalle.

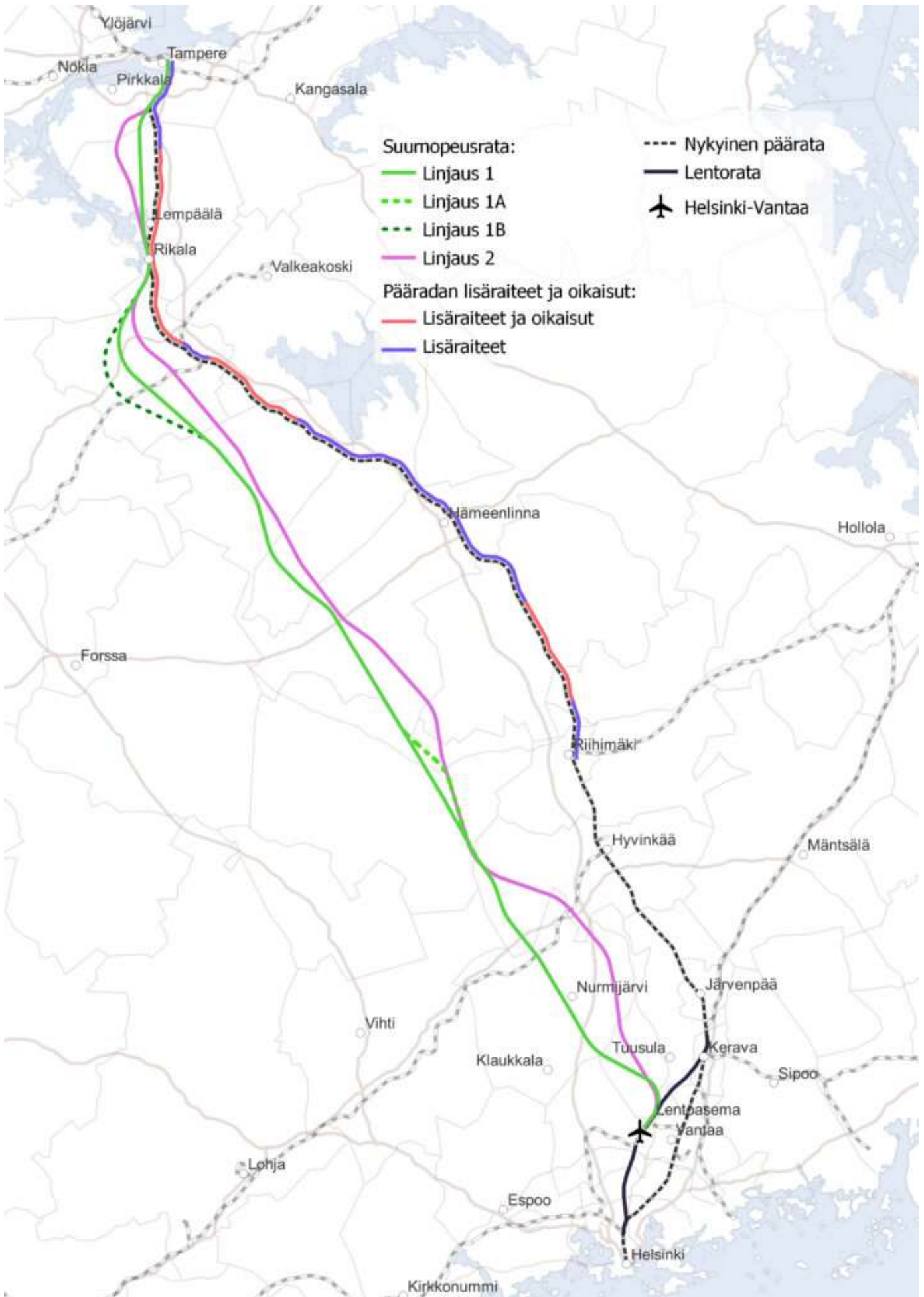


Suurnopeusratavaihtoehdossa matka-aika Helsingistä lentoradan kautta Tampereelle lyhenisi 32 minuuttia ja pääradan lisäraiteet ja oikaisut -vaihtoehdossa 15 minuuttia, josta Riihimäen eteläpuolelta saavutettava aikasäästö on 10 minuuttia. Suurnopeusradalla matka-aika Tampereelta Helsinki-Vantaan lentokentälle olisi 45 minuuttia.

Ennusteiden mukaan vuosittainen matkustajamäärä uudella suurnopeusradalla 250 km/h nopeudella vuonna 2040 olisi 6,3 miljoonaa. Pääradan yhteyteen tehdyillä lisäraiteilla ja oikaisuilla -vaihtoehdolla matkustajia olisi 4,4 miljoonaa.

Laajemmassa vaikutusten arvioinnissa käytettiin apuna vertailua kansainvälisiin ratahankkeisiin. Nopeampi ja enemmän matkustajia houkutteleva suurnopeusrata toisi Suomelle arviolta noin 5 miljardin kasvun Suomen bruttokansantuotteeseen vuoteen 2070 mennessä. Verotuloina yhteiskuntaan palautuisi noin puolet arvioidusta rakentamisen kustannuksista. Lyhentyneet matka-ajat vaikuttavat työssäkäyntialueiden laajenemiseen, ja vähentävät taloudellista ja sosionomista epäarvoisuutta eri alueiden välillä.





Suomiradan linjausvaihtoehdot



Arvioitavana myös vaikutukset kaupunkiympäristöön, luontoon ja rakentamisen aikaiselle liikenteelle

Lisäraiteiden sovittaminen pääradan yhteyteen jo rakennettuun kaupunkiympäristöön olisi hankalaa ja vaikeuttaisi muuta maankäyttöä. Lisäraiteiden rakentaminen pääradan yhteyteen vaikuttaisi häiritsevästi pääradan liikenteeseen jopa kymmenen vuoden ajan, mikä karkottaisi matkustajia ja hidastaisi siirtymää raiteille. Suurnopeusradan rakentaminen ja operointi erillään muusta rataverkosta voisi mahdollistaa hankkeen rahoittamisen osittain yksityisellä rahoituksella, mikä vähentäisi julkisen rahoituksen osuutta. Arviointien mukaan kumpikin vaihtoehto lisäisi tavara- ja henkilöliikenteen kapasiteettia. Nopeimpien junien siirtyminen suurnopeusradalle tekisi mahdolliseksi lisätä pääradan väliasemilla pysähtyviä vuoroja ja parantaisi siten väliasemien saavutettavuutta ja palvelutasoa.

Rakentamisen aikainen hiilidioksidikuormitus on suurnopeusratavaihtoehdossa selvästi suurempaa. Lisäksi suurnopeusrata kokonaan uutena linjauksena halkoisi arvokkaita kulttuuriympäristöjä ja luontoa. Tunneleilla maisemahaittaa voidaan pienentää, mutta tunnelirakenteet lisäävät kustannuksia. Suurnopeusradan kustannusarvio tunneleineen on noin 5,5 miljardia euroa ja pääradan lisäraiteet ja oikaisut vaihtoehdon n. 4 miljardia euroa sisältäen Pasila-Riihimäki-osuuden kolmannen vaiheen. Molempien linjausten kustannusarvio pitää sisällään Lentoradan rakentamisen (n. 2,7 miljardia euroa). Lentorata lisäisi kapasiteettia ruuhkautuneelle Pasila-Kerava -osuudelle ja tuo suorat kaukojunayhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Vaikka rakennettaisiin uusi suurnopeusrata, päärata olisi edelleen Suomen toiseksi vilkkain ratayhteys, jonka palvelutaso on turvattu. Pääradan Helsinki-Tampere peruskorjaus on valtion väyläverkon investointiohjelmassa ja etenee Väyläviraston hankkeena.

Vaikutusten arvioinnit tuottivat Flou Oy, Boston Consulting Group, Newsec Advisory Finland Oy, Sitowise Oy ja Ramboll Finland Oy.

Suomi-rata Oy on hankeyhtiö, jonka omistajina on Suomen valtio (51 prosenttia), Finavia ja 20 pääradan vaikutusalueen kuntaa ja kaupunkia. Hankeyhtiön tavoitteena on suunnitella noin tunnin ratayhteys Helsinki-Tampere välille Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Lisäksi hankeyhtiön tehtävä on selvittää rahoitus- ja toteutusmallivaihtoehtoja. Linjausvaihtoehdosta päättää Suomi-rata Oy:n omistajat.

[Selvitykset löytyvät verkkosivuiltamme](#)

Kysy tai kommentoi: toimisto@suomirata.fi

Seuraa meitä somessa @suomirata:

