



Lausunto Pasila-Riihimäki välityskyvyn nostamisen ratasuunnitelmasta

KUNTEK/3329/00.04 03/2012

J-VN/HW/KRo/JB

Liikennevirasto on pyytänyt pääradan Pasila-Riihimäki välityskyvyn nostamiseksi laaditusta ratasuunnitelmasta lausuntoa Vantaalta, Keravalta, Tuusulasta, Järvenpäältä, Hyvinkäältä, Hausjärveltä ja Riihimäeltä. Liikennevirasto on jatkanut lausuntopyynnössä ilmoitettua lausuntoaikaa 31.12.2014 saakka.

Ratasuunnitelma on ollut Vantaalla yleisesti nähtävillä 22.10.–20.11.2014. Vantaan osalta suunnitelmasta ei ole tehty muistutuksia sen nähtävillä oloaikana.

Liikennevirasto aloitti syksyllä 2013 ratasuunnitelman laatimisen Pasila-Riihimäki-rataosuuden liikenteen välityskyvyn nostamiseksi. Ratasuunnitelmaa edelsi yleissuunnitelma joka valmistui toukokuussa 2012. Yleissuunnitelma on hyväksytty 4.6.2014. Hankkeen rakennuskustannukset ovat yhteensä noin 147,4 milj. euroa ja hyötykustannussuhde on 1,41. Liityntäpysäköinnin osalta on tehty esitys kustannusjaosta valtion ja sijaintikuntien kesken, mutta kyseinen esitys ei koske Vantaan kaupunkia.

Joukkoliikennejärjestelmän palvelutason nostaminen on HLJ 2015 -suunnitelmassa nostettu keskeiseksi teemaksi. Palvelutason nostossa ovat häiriöherkkyyden ja luotettavuuden paraneminen sekä pullonkaulojen kustannustehokas poistaminen keskeisessä osassa.

Pasila-Riihimäki-rataosuuden parantaminen on HLJ 2015 -työssä priorisoitu korkealle pääväylien investointiohjelmassa. Nykyisellään päärata on Keravalle saakka neliraiteinen ja siitä eteenpäin kaksiraiteinen. Parannushankkeen tavoitteena on lisätä rataosan välityskykyä. Välityskyvyn lisääminen parantaa toimintavarmuutta ja mahdollistaa lähi- ja kaukoliikenteen junamäärän lisäämisen. Samoin tavaraliikenteen kilpailu- ja toimintakyky kasvavat, kun pystytään tarjoamaan paremmin asiakkaita palvelevia aikatauluja ja lisäämään junamääriä tarvittaessa lyhyellä varoitusaajalla.

Ratasuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet muodostavat hankkeen ensimmäisen vaiheen, joka sisältyy liikennepoliittisen selonteon pohjalta päätettyihin nykyisellä hallituskaudella aloitettaviin hankkeisiin. Tavoitteena on rakentamissuunnittelun ja rakentamisen aloittaminen ratasuunnitelmassa esitetyn ensimmäisen toteutusvaiheen osalta vuoden 2015 aikana. Ensimmäinen vaihe painottuu liikennepaikkojen parantamiseen, koska niiden on katsottu rajoittavan eniten liikenteen toimintaedellytyksiä. Hankkeessa tullaan tekemään Tikkurilan, Keravan, Järvenpään, Saunakallion, Purolan, Hyvinkään ja Riihimäen asemilla mm. raide- ja vaihdejärjestelyjä sekä muutoksia laitureihin. Kyrölän ja Purolan välille rakennetaan lisäraide. Lisäksi rakennetaan uusia liityntäpysäköintialueita polkupyörille ja henkilöautoille. Seuraavassa vaiheessa on tarkoitus rakentaa varsinaiset lisäraideosuudet siten, että Keravan ja Jokelan välille muodostuu yhtenäinen neliraiteinen osuus.

Vantaan kaupungin alueella hanke sisältää Tikkurilan asemalla tehtävät raide- ja vaihdejärjestelyt, jotka ovat osittain yhteydessä uuden matkakeskuksen valmistumiseen vuoden 2015 alussa sekä kehäradan liikennöinnin alkamiseen 1.7.2015.

Nykyisin Tikkurilan aseman kohdalla raiteita 1–3 käyttävät kaukoliikenneraiteita liikennöivät junat. Kaupunkirataliikenteen käytössä ovat raiteet 4–6, joista raide 5 toimii I-junan kääntöraiteena. Häiriötilanteissa Tikkurilan vaihteisto mahdollistaa tällä hetkellä useat eri raiteistonkäyttövaihtoehdot, mikä pienentää häiriön vaikutusta matkustajille. Häiriötilanteissa voi mikä tahansa kaukoliikenneraide ja/tai kaupunkirataraide olla pois käytöstä, ja siitä huolimatta kaukoliikenneraiteita ja kaupunkirataraitteita voidaan liikennöidä toisistaan erillään.

Ratasuunnitelmassa raide 4 otetaan kaukoliikenteen käyttöön. Kaukoliikenne käyttää raiteita 1–4 ja lähiliikenne raiteita 5–6. Kehäradan valmistumisen jälkeen eivät I-junat käänny enää Tikkurilassa, vaan jatkavat kehäradalle. Raiteita käyttävien junien suuruusluokat ovat kaukoliikenneraiteilla 50–60 junaa päivässä ja kaupunkiliikenneraiteilla 175–185 junaa. Kehäradan liikennöinnin alkamisen jälkeen kulkee kaupunkiraitteilla juna keskimäärin 5 minuutin välein kumpaankin suuntaan, kun kehäradan ja pääradan K/N/T-junat käyttävät samoja raiteita.



Suunnitelmassa ei ole esitetty raiteelta 4 suoraa vaihdeyhteyttä raiteille 5–6 pohjoiseen päin mentäessä. Kaupunkiradalla tulee kuitenkin varautua tilanteeseen, että Tikkurilassa kaupunkijunat käyttävät myös raidetta 4. Häiriötilanteiden hoidon kannalta on välttämätöntä, että raiteiden 5 ja 6 välinen vaihdeyhteys säilytetään. Samoin raiteiden 4 ja 5 välinen vaihdeyhteys tulee säilyttää sekä Tikkurilan aseman etelä- että pohjoispäässä siten, että häiriötilanteissa raiteelta 4 pystytään liikennöimään kaupunkiraiteelle kulkematta kaukoliikenneraiteiden 1–2 kautta.

Tikkurilan asemalla on käynnissä asemakaavamuutos (002247/13.10.2014), jossa osa Ratatien ja pääradan välisestä raideliikenteelle varatusta alueesta (lr) muutetaan rautatiealueeksi (LR). Kaavamuutoksella ei ole vaikutusta ratasuunnitelmaan toteuttamiseen.

Ratasuunnitelman kustannusjakoesityksen mukaan hanke ei aiheuta kustannuksia Vantaan kaupungille.

Ratasuunnitelma on nähtävillä teknisen lautakunnan 9.12.2014 ja kaupunginhallituksen 15.12.2014 kokousasiakirjoissa.

Tekninen lautakunta on 9.12.2014 § 8 päättänyt esittää kaupunginhallitukselle lausunnon antamista Liikennevirastolle ratasuunnitelmasta Pasila–Riihimäki välityskyvyn nostamiseksi.

Apulaiskaupunginjohtajan esitys kaupunginhallitukselle on teknisen lautakunnan esityksen mukainen.

Kaupunginhallitus 15.12.2014 § 33

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa Liikennevirastolle seuraava lausunto ratasuunnitelmasta Pasila–Riihimäki välityskyvyn nostamiseksi:

”Vantaan kaupunki pitää erittäin tärkeinä ja kannatettavina kaikkia toimenpiteitä, joilla voidaan nostaa sekä pääradan välityskykyä että varautua liikenteen mahdollisiin häiriötilanteisiin entistä paremmin. Toimenpiteiden tärkeys korostuu Tikkurilan asemalla, kun kehäradan liikennöinti alkaa ja kaupunkiradalla liikennöi lähiliikenteen junia keskimäärin 5 minuutin välein suuntaansa.

Lähiliikenne pääradalla tulee olemaan kehäradan liikenteen alkaessa erittäin häiriöherkkää ja yhdenkin junan poikkeava liikennöinti aiheuttaa ketjureaktion muussa liikenteessä. Täten Tikkurilassa on ehdottoman tärkeää, että raide 4 on tarvittaessa myös lähiliikenteen käytössä ja ratasuunnitelmaan lisätään vaihdeyhteys raiteelta 4 raiteelle 5 myös Tikkurilan aseman pohjoispuolella. Samoin vaihdeyhteydet raiteiden 5 ja 6 välillä pitää säilyttää Tikkurilan aseman eteläpuolella.

Vantaan kaupunki ei osallistu hankkeen toteutuskustannuksiin.”

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liite:

- Liikenneviraston lausuntopyyntö ratasuunnitelmasta

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 7.4 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

Kuntatekniikan sopimusinsinööri Kyösti Ronkainen, puh. 09 8392 2646, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi