



13.3.2008

Khs dnro	2008-767/6661
Stn dnr	
Saap./Anl.	18-03-2008

Postitus jakelulistan mukaan

Helsinki Pietari –rautatieteyhteys, esiselvitys ja vaikutusten arviointi, raporttiluonnos

Liikenne- ja viestintäministeriö antoi Ratahallintokeskuksen toimeksiannoksi keväällä 2007 selvittää Helsingin ja Pietarin välisen nopean junaliikenteen kehittämismahdollisuuksia, jotta voidaan tunnistaa jatkoselvitystarpeet lähinnä kuntien maankäytön varautumista ajatellen. Liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannon mukaan selvityksen lähtökohtana oli selvittää ennen muuta Heli-radana (Helsinki–Loviisa–Kotka–Luumäki ja Kouvolaan linjatun vaihtoehdon) mukainen ratakäytävä. Lisäksi työssä oli tutkittava mahdollisuutta suurempaan linjaukseen, joka kulkisi Helsingistä Vaalimaan kautta Pietariin. Samassa yhteydessä tarkastellaan, olisiko pääradan ja oikoradan kaukojunaliikenne syytä johtaa kulkemaan Helsinki–Vantaan lentoaseman kautta. Työn vertailuvaihtoehtona on nykyisen radan kehittäminen.

Työstä on valmistunut raporttiluonnos: Helsinki–Pietari-rautatieteyhteys, esiselvitys ja vaikutusarviointi, joka on pantu nähtäville RHK:n kotisivulle osoitteeseen: www.rhk.fi/hankkeet/suunnittelu.

Helsinki–Pietari-rautatieteyhteyttä koskevassa esiselvityksessä on käsitelty kolme itäsuunnan oikoratalinjausvaihtoehtoa: Kouvolan, Luumäen ja Vaalimaan kautta linjattuja vaihtoehtoja. Vaihtoehtoja on verrattu nykyiseen Lahti–Luumäki–Vainikkala radan pitkän aikavälin tavoitetilan mukaiseen tilanteeseen (200 km/h ja 25,0 tn akselipaino), jossa on lisäksi toteutettu lisääntyneen junatarjonnan edellyttämät kapasiteettitoimenpiteet (VE 0++). Tutkitut perusvaihtoehdot ovat:

Ve 0++ (vertailuvaihtoehto): Nykyisen Kerava–Lahti–Luumäki–Vainikkala radan kapasiteetin edellyttämät toimenpiteet (200 km/h).

Ve Kouvola: Helsingistä Porvoon ja Koskenkylän kautta Kouvolaan linjattu rata nopeustasolle 250 km/h.

Ve Luumäki: Helsingistä Porvoon ja Kotka/Haminan kautta Luumäelle linjattu rata nopeustasolle 250 km/h.

VE Vaalimaa: Helsingistä Porvoon ja Kotka/Haminan kautta Vaalimaalle linjattu rata nopeustasolle 250 km/h.

VE Vaalimaa/ suurnopea: Helsingistä Porvoon ja Kotka/Haminan kautta Vaalimaalle linjattu rata nopeustasolle 300 km/h.

Lisäksi työn tavoitteena oli selvittää kannattaako itäradat linjata Pasilasta lentoaseman kautta edellisissä HELI-radana suunnitteluvaiheissa esillä olleen Tapanilan vaihtoehdon sijasta sekä miten mahdolli-



13.3.2008

nen pääradan ja oikoradan suunnan kaukoliikenteen lentoasemayhteys vaikuttaa itäsuunnan oikorata-vaihtoehtoihin. Kaukoliikenteen lentoasemayhteyden vaikutuksen selvittämiseksi työssä on laadittu edellä kuvatuista perusvaihtoehdoista kaksi alavaihtoehtoa, jossa toisessa Helsinki-Porvoo välin linjaus erkanee pääradasta Tapanilassa ja toisessa linjaus erkaneu uudesta lentoaseman kaukoliikenneyh-teydestä Keravan alueella ja kulkee nykyistä Kilpilahden ratakäytävää Kulloon kautta Porvooseen.

Raporttiluonnoksessa on kuvattu vaihtoehtojen muodostamisen perusteet, vaihtoehtojen ominaisuudet sekä vaihtoehtojen yhteiskuntataloudelliset ja muut vaikutukset. Työn alustavat tulokset esiteltiin si-dosryhmille seminaarissa 4.3.2008. Seminaariosallistujia pyydettiin arvioimaan esiselvityksen keskei-siä pääteemoja: lähtökohdat, vaihtoehdot, vaikutustenarviointi ja konsultin johtopäätökset. Osallistujia pyydettiin myös esittämään täydennys- ja korjaustarpeita kunkin pääteeman osalta. Saadun palautteen perusteella työryhmä on päättänyt laatia lausuntovaiheen aikana seuraavat täydentävät tarkastelut, jot-ka raportoidaan lopullisessa raportissa:

- Helsinki- Tallinna yhteyden käsittely
- Nykyisen Lahti-Kouvola-Luumäki rataosuuden yleispiirteinen arviointi nopeustasolle 250 km/h

Lisäksi seminaarissa tuotiin lisäksi vahvasti esille tarve Helsinki-Porvoo välin kokonaisvaltaisen maankäyttö- ja liikennejärjestelmätason tarkastelu seudullisten liikennetarpeiden tyydyttämisen näkö-kulmasta. Asia on nostettu raporttiluonnoksessa esille jatkoselvitystarpeena.

Työryhmä viimeistelee loppuraportin ja valmistele esityksen johtopäätöksiksi ja jatkotoimenpi-desuosituksiksi nyt tehdystä esiselvityksestä annettujen lausuntojen perusteella touko-kesäkuun vaih-teessa 2008. Sen jälkeen Liikenne- ja viestintäministeriö päättää tarvittavista jatkotoimenpiteistä.

Ratahallintokeskus pyytää lausuntoanne laaditusta raporttiluonnoksesta, siinä esitetyistä vaihtoehdoista ja tarvittavista jatkotoimenpiteistä. Lausuntoa laadittaessa on huomioitava, että yhteiskuntataloudelli-set laskelmat eivät ota huomioon kaikkia ratayhteyksistä koituvia vaikutuksia. Toivomme, että otatte lausunnossanne kantaa erityisesti seuraaviin asioihin:

- Ovatko tarkastellut vaihtoehdot riittäviä johtopäätösten tekemiseksi?
- Ovatko vaihtoehtojen laatimisessa käytetty maankäytön rakennemalli perusteltu?
- Onko vaihtoehtojen laatimisessa käytetyt liikennöintiperiaatteet perusteltuja?
- Onko niihin liittyvä epävarmuus ja herkkyystarastelu otettu riittävästi huomioon?
- Mitä vaikutuksia tai vaihtoehtojen ominaisuuksia jatkotoimenpiteitä ja johtopäätöksiä päätettä-essä tulisi painottaa?
- Mitä jatkotoimenpiteitä esiselvityksen perusteella tarvitaan?



RATAHALLINTOKESKUS
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN

Lausuntopyyntö

3 (3)

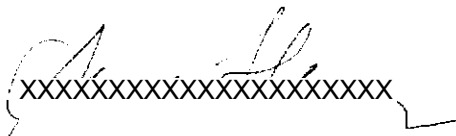
Dnro 589/221/2008

13.3.2008

Lisätietoja antavat Ratahallintokeskuksen liikennejärjestelmäosastolta Markku Pyy (0207515124, markku.pyy@rhk.fi) ja raportin esipuheessa mainitut työryhmän jäsenet.

Pyydämme lausunnot 23. toukokuuta 2008 mennessä osoitteeseen:

Ratahallintokeskus
Liikennejärjestelmäosasto
Markku Pyy
PI 185
00101 Helsinki


XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Anne Herneoja
Liikennejohtaja

Liite: Helsinki-Pietari-rautatieyhteys, esiselvitys ja vaikutusarviointi -raporttiluonnos
(13.03.2008).



14.3.2008

Postning enligt listan

Jämvägsförbindelsen mellan Helsingfors och S:t Petersburg, rapportutkastet Preliminär utredning och bedömning av verkningar

Våren 2007 gav kommunikationsministeriet Banförvaltningscentralen i uppdrag att utreda möjligheterna att utveckla en snabb tågtrafik mellan Helsingfors och S:t Petersburg. Syftet med denna utredning var att identifiera vilka fortsatta utredningar som främst behövs för förberedandet inför kommunernas markanvändning. Enligt kommunikationsministeriets uppdrag utgår utredningen från att i första hand undersöka bangången enligt Heli-banan (Helsingfors-Lovisa-Kotka-Luumäki och den alternativa banlinjen som utstakats till Kouvola). Avsikten i arbetet var dessutom att granska möjligheten till en rakare utstakning av en banlinje, som skulle gå från Helsingfors till S:t Petersburg via Vaalimaa. I samma sammanhang granskas om det finns skäl att leda fjärrtrafiken längs huvudbanan och genbanan att gå via Helsingfors-Vanda flygplats. Det jämförbara alternativet i arbetet är att utveckla den nuvarande banan.

Arbetet har resulterat i rapportutkastet "Järnvägsförbindelsen Helsingfors-S:t Petersburg, preliminär utredning och bedömning av verkningarna", som finns att tillgå på Banförvaltningscentralens webbplats på adressen www.rhk.fi/projekt.

Den preliminära utredningen, som gäller järnvägsförbindelsen mellan Helsingfors och S:t Petersburg, behandlar tre alternativa utstakningar av genbanelinjer i östlig riktning: de alternativa banlinjerna som går via Kouvola, Luumäki och Vaalimaa. Dessa alternativ har jämförts med det långsiktiga målläget för den befintliga banan Lahtis-Luumäki-Vainikkala (200 km/h och ett axeltryck på 25,0 ton). I detta målläge har man dessutom vidtagit de kapacitetsåtgärder som det ökade tågutbudet förutsätter (ALT 0++). De undersökta basalternativen är:

- Alt 0++ (jämförbart alt.): De åtgärder som kapaciteten i den befintliga banan Kervo-Lahtis-Luumäki-Vainikkala förutsätter (200 km/h)
- Alt Kouvola: En banlinje som utstakats från Helsingfors till Kouvola via Borgå och Forsby på en hastighetsnivå av 250 km/h
- Alt Luumäki: En banlinje som utstakats från Helsingfors till Luumäki via Borgå och Kotka/Fredrikshamn på en hastighetsnivå av 250 km/h
- Alt Vaalimaa: En banlinje som utstakats från Helsingfors till Vaalimaa via Borgå och Kotka/Fredrikshamn på en hastighetsnivå av 250 km/h



14.3.2008

Alt Vaalimaa/Höghastighetsbana:

En banlinje som utstakats från Helsingfors till Vaalimaa via Borgå och Kotka/Fredrikshamn på en hastighetsnivå av 300 km/h

Syftet med arbetet var dessutom att utreda om det lönar sig att utstaka östbanlinjerna från Böle via flygplatsen i stället för alternativet Mosabacka, som lyftes fram i de föregående planeringsskedena för HELI-banan. Vidare utredde man på vilket sätt en eventuell fjärrtrafikförbindelse i huvudbanans och genbanans riktning till flygplatsen inverkar på genbanealternativen i östlig riktning. För att utreda vilken inverkan fjärrtrafikförbindelsen till flygplatsen har utarbetade man i arbetet två underalternativ utifrån basalternativen. Enligt det ena underalternativet delar sig banlinjen mellan Helsingfors och Borgå från huvudbanan i Mosabacka och enligt det andra underalternativet delar sig banlinjen från den nya fjärrtrafikförbindelsen till flygplatsen i Kervos område och går längs den befintliga bangången i Sköldvik via Kullo till Borgå.

Rapportutkastet presenterar grunderna till utarbetandet av alternativen, alternativens egenskaper samt alternativens samhällsekonomiska och andra verkningar. De preliminära resultaten av arbetet presenterades för intressegrupperna på seminariet 4.3.2008. Deltagarna i seminariet ombads utvärdera de centrala huvudtemana i den preliminära utredningen: utgångspunkterna, alternativen, bedömningen av verkningarna samt konsultens slutsatser. Deltagarna ombads även ange för varje huvudtema vad som behöver kompletteras och korrigeras.

Utifrån den respons som fåtts beslutade arbetsgruppen att under utlåtandeskedet göra upp följande kompletterande granskningar, som kommer att rapporteras i den slutliga rapporten:

- behandling av förbindelsen mellan Helsingfors och Tallinn.
- allmän bedömning av den befintliga bansträckan Lahtis-Kouvola-Luumäki till en hastighetsnivå av 250 km/h.

På seminariet lyfte man dessutom starkt fram att det behövs en övergripande granskning av markanvändningen och trafiksystemen på bansträckan mellan Helsingfors och Borgå. Granskningen bör utgå från aspekten att de regionala trafikbehoven måste tillgodoses. I rapportutkastet har detta lyfts fram som ett ärende som behöver fortsatt utredning.

Arbetsgruppen färdigställer slutrapporten och bereder förslaget till slutsatser och rekommendationer om fortsatta åtgärder vid månadsskiftet maj-juni 2008 utgående från de utlåtanden som avges om den preliminära utredningen. Kommunikationsministeriet fattar sedan beslut om nödvändiga fortsatta åtgärder.

Banförvaltningscentralen ber er avge ett utlåtande om rapportutkastet samt om de alternativ som presenteras i utkastet och om nödvändiga fortsatta åtgärder. Vid utarbetandet av utlåtandet bör man beakta att de samhällsekonomiska beräkningarna inte tar hänsyn till alla verkningar som uppstår till



14.3.2008

följd av järnvägsförbindelserna. Vi önskar att ni i ert utlåtande speciellt tar ställning till följande frågor:

- Är de granskade alternativen tillräckliga för att man ska kunna dra slutsatser?
- Är den strukturmodell för markanvändning som använts vid utarbetandet av alternativen motiverad?
- Är de trafikprinciper som använts vid utarbetandet av alternativen motiverade?
- Har de osäkerhetsfaktorer och den känslighetsanalys som anknyter till dessa beaktats i tillräcklig mån?
- Vilka verkningar eller egenskaper i alternativen bör man betona vid beslutsfattandet för fortsatta åtgärder och slutsatser?
- Vilka fortsatta åtgärder behövs på basis av den preliminära utredningen?
-

Ytterligare information ges av Markku Pyy på Banförvaltningscentralen, Trafiksystemsavdelningen, tfn 020 751 5124, och av de medlemmar av arbetsgruppen som nämns i rapportens förord.

Vi ber er avge ert utlåtande senast den 23 maj 2008 på adressen:

Banförvaltningscentralen
Trafiksystemsavdelningen
Markku Pyy
PB 185
00101 Helsingfors

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Anne Hermeoja
trafikdirektör

Bilaga: Rapportutkastet Järnvägsförbindelsen Helsingfors-S:t Petersburg, preliminär utredning och bedömning av verkningarna (13.3.2008).