

BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN
RATA-RAIL
HALLINTO
KESKUS R_a
RHK
FINNISH RAIL
ADMINISTRATION
BANFÖRVALTNINGSCENTRALE
RATAHALLINTOKESKUS



VUOSIKERTOMUS 1995

Sisältö

Ratahallintokeskuksen toiminta-ajatus	3
Ratahallintokeskuksen tehtävät	4
Ylijohtajan katsaus	6
Liikenne	8
Kansainvälinen toiminta	9
Radanpito	10
Turvallisuus	12
Kehittäminen	14
Taloudellinen katsaus 1995	16
Ratahallintokeskuksen rooli	18
Ratahallintokeskuksen organisaatio	18
Yhteystietoja	19
Tietoja Suomen rautateistä	19

Ratahallintokeskuksen

toiminta-ajatus

Ratahallintokeskus (RHK) edistää rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä tehokkaana,

turvallisena ja ympäristöystävällisenä liikenne-

muotona niin kotimaassa kuin osana kansain-

välistä kuljetusjärjestelmää.

- **RHK huolehtii** rataverkon ylläpitämisestä ja kehittämisestä sekä rautatieliikenteen tur-

vallisuudesta ja tarjoaa kilpailukykyisen

liikenneväylän rautatieyritysten käyttöön.

- **RHK ottaa huomioon** elinkeinoelämän

ja joukkoliikenteen kuljetustarpeet ja toimii

kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti.

Kansainvälisessä liikenteessä rataverkkoa ke-

hitetään keskeisenä linkkinä idän ja lännen

välillä.

- **RHK pyrkii vaikuttamaan** aktiivi-

sesti Suomen liikennepolitiikkaa ja liikenne-

infrastruktuuria koskeviin asioihin.

KEHITTÄMISYKSIKKÖ

Rataverkon kehittämiseen ja liikennepolitiikkaan liittyvät asiat

RAKENUTTAMISYKSIKKÖ

Radanpidon töiden ja liikenteenohjauspalvelujen tilaaminen

TURVALLISUUSYKSIKKÖ

Rautatieliikenteen turvallisuusnormit, terveydentila- ja koulutusvaatimukset, tarkastusmaksut

TEKNINEN YKSIKKÖ

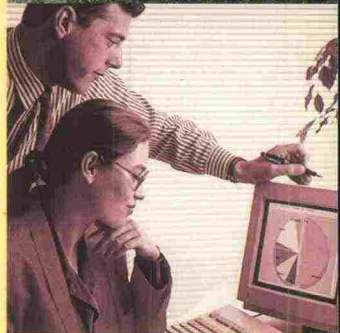
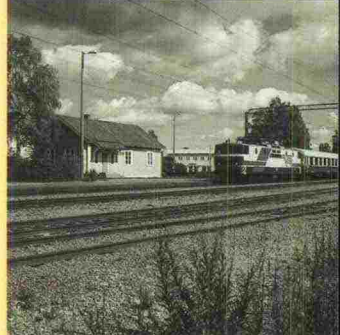
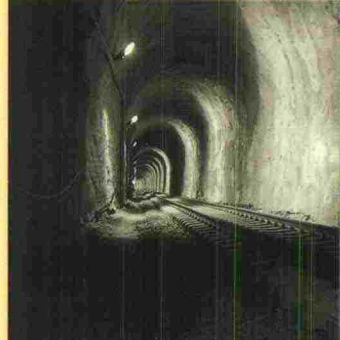
Rautatiekaluston sekä radan ja sen laitteistojen normit ja turvallisuus

KIINTEISTÖYKSIKKÖ

Kiinteän omaisuuden hankinta ja hallinta sekä kaavoitus- ja ympäristöasiat

TALOUSRYHMÄ

Ratahallintokeskuksen talous- ja yleishallinto



Ratahallintokeskus

v a s t a a

Suomen rataverkosta

RATAHALLINTOKESKUS (RHK)
ON RATAVERKKOLAIN
EDELLYTTÄMÄ,
LIIKENNEMINISTERIÖN
ALAIUUDESSA TOIMIVA
ITSENÄINEN VIRASTO.
RHK HUOLEHTII RATAVERKON
YLLÄPITÄMISESTÄ JA
KEHITTÄMISESTÄ SEKÄ
RAUTATIELIIKENTEEN
TURVALLISUUDESTA. RHK
HALLINNOI RATAVERKKOA
SIIHEN KUULUVINE
LAITTEINEEN, RAKENTEINEEN
JA MAA-ALUEINEEN.
RATAHALLINTOKESKUS ALOITTI
TOIMINTANSA 1.7.1995.

Ratahallintokeskuksen perustamisen lähtökohtana on ollut radanpidon tilaaja- ja viranomaistehtävien säilyttäminen valtiolla VR:n muuttuessa osakeyhtiöksi. RHK on myös osa rautatieliikenteen kehittämistä EU-säädösten mukaiseksi, sillä radanpidon ja sen rahoituksen on säädösten mukaan oltava erillään varsinaisesta rautatieliikennetoiminnasta.

Uudistuksen keskeisenä tavoitteena on aiempaa selvemmin erottaa toisistaan liikennetoiminta sekä rataverkon ylläpito ja rakentaminen. Tarkoitus on, että kuljetustoimintaa hoidetaan yhtiömuodossa kuten valtion muutakin kilpailutilanteessa harjoittamaa toimintaa ja että vastuu rataverkosta on valtiolla kuten muidenkin liikenneväylien osalta.

Kuljetustoiminnan ja radanpidon erottaminen mahdollistaa pitkällä aikavälillä kotimaisen puolueettoman rautatieliikennekilpailun järjestämisen. Erottaminen lisää valtion tukien avoimuutta ja edesauttaa kilpailulainsäädännön soveltamista.

EDUSKUNTA PÄÄTTÄÄ RADANPIDON RAHOITUKSESTA

Rataverkkolain mukaan valtio omistaa rataverkon laitteineen ja alueineen, ylläpitää rataverkkoa sekä huolehtii sen uusimisesta ja mahdollisten uusien ratojen rakentamisesta. Kaikista näistä tehtävistä vastaa Ratahallintokeskus. Radanpidon rahoituksesta päättää eduskunta vuosittain valtion talousarvion yhteydessä. RHK perii rataverkon käytöstä ratamaksua liikenteenharjoittajilta.

Ratahallintokeskus saa varat radanpitoon ja käyttömenoihin valtion talousarviosta ja muusta rahoituksesta kuten ratamaksuista sekä vuokra- ja muista tuotoista. Ratahallintokeskus ostaa radanpidon, kiinteistönhoidon sekä liikenteenohjauksen palvelut ulkopuolisilta yrityksiltä, mm. VR-yhtiöiltä.

Radanpidon vuosittainen vähimmäisrahoitustarve on noin 2 mrd markkaa eli summa, joka käytettiin radanpitoon sekä vuonna 1994 että vuonna 1995.

JOHTOKUNTA OHJAA JA VALVOO TOIMINTAA

Ratahallintokeskuksesta annetun asetuksen mukaan RHK:n toimintaa ohjaa ja valvoo valtioneuvoston asettama johtokunta. Sen tehtävänä on mm. päättää RHK:n yleisistä toimintalinjoista sekä viraston palvelu- ja toimintatavoitteista. Johtokunta tekee myös toiminnan yleistä kehittä-

mistä ja rautatieliikennettä koskevia liikennepoliittisia esityksiä sekä vahvistaa rataverkon rakentamista ja ylläpitämistä sekä liikenteenohjauksen järjestämistä koskevat merkittävät suunnitelmat ja periaateratkaisut.

Ensimmäisen johtokunnan valtioneuvosto nimitti 15.6.1995. Johtokuntaan kuuluvat puheenjohtajana RHK:n ylijohtaja Ossi Niemimuukko, varapuheenjohtajana yli-insinööri Rita Piirainen liikenneministeriöstä sekä jäsenenä rautatieliikenteen palvelujen käyttäjiä edustava materiaalipäällikkö Marjatta Kukkamäki Kemira Fibres Oy:stä, VR-Yhtymä Oy:n edustajana toimitusjohtaja Henri Kuitunen VR Osakeyhtiöstä ja RHK:n henkilöstön edustajana ratainsinööri Tapio Peltohaka. Johtokunnan toimikausi kestää vuoden 1997 loppuun.

PIENI, TEHOKAS JA TOIMIVA ORGANISAATIO

Ratahallintokeskuksen operatiivista toimintaa johtaa ylijohtaja, jonka alaisuudessa toimivat talousryhmä sekä viisi yksikköä: kehittämissyksikkö, rakennuttamisyksikkö, turvallisuussyksikkö, tekninen yksikkö ja kiinteistöyksikkö. Kaikkiaan varsinaisessa virastossa työskentelee 55 henkilöä. Lisäksi 33 henkilöä toimii rautatieliikenteen lipuntarkastuksessa, josta RHK vastaa tarkastusmaksulain edellyttämällä tavalla.

RHK:n talousryhmä huolehtii viraston talous- ja yleishallinnosta. Sen vastuulla ovat henkilöasiat, talousasiat talousarvion laatimisesta lähtien sekä toimistojärjestelmät ja -palvelut.

Kehittämissyksikkö hoitaa rataverkon kehittämiseen ja liikennepoliittikkaan liittyviä asioita. Toimenkuvaan kuuluvat hankeselvitykset, kehittämissstrategiat ja kehittämissohjelmat. Esimerkiksi Lahden oikorataan liittyvät asiat ovat kehittämissyksikön vastuulla.

Radanpidon töiden tilaaminen kuuluu rakennuttamisyksikölle. Se hoitaa sekä rakentamistöiden että ylläpidon töiden tilaamisen ja tarkastuksen. Lisäksi se huolehtii mm. liikenteenohjauspalvelujen kehittämisestä ja tilaamisesta sekä lähivuosien hankeohjelman laadinnasta.

Rautatieliikenteen turvallisuudesta huolehtivat sekä turvallisuussyksikkö että tekninen yksikkö. Turvallisuussyksikön vastuualueeseen kuuluvat mm. turvallisuussäännöt ja junaliikennettä koskevat määräykset. Samoin se määrittelee liikennehenkilöstön terveydentila- ja koulutusvaatimukset.

Tekninen yksikkö vastaa puolestaan rautatiekaluston sekä radan ja sen laitteiden turvallisuudesta. Yksikkö tekee niin kalustotekniikan kuin rata- ja turvalaitetekniikan normit, tyyppihyväksynnät ja tarkastukset. Lisäksi sille kuuluvat sähkötekniikkaan liittyvät turvallisuusasiat ja laatuasiat.

Kiinteistöyksikölle kuuluvat kiinteän omaisuuden hankinta, hallinta ja vuokraus sekä kaavoitukseen ja ympäristökysymyksiin liittyvät asiat. Yksikkö vastaa mm. aluejärjestelyistä ja aluelunastuksista sekä kaavalausunnoista ja kiinteistötoimituksista.



*Ratahallintokeskuksen johtokunta:
Marjatta Kukkamäki (edessä vas.), Rita
Piirainen, Henri Kuitunen (takana vas.),
Ossi Niemimuukko ja Tapio Peltohaka.*



Ylijohtajan

Katsaus

RATAHALLINTOKESKUKSEN
ENSIMMÄINEN TOIMINTAVUOSI ON
OLLUT TYÖNTÄYTEISTÄ AIKAA.
VAIKKA VIRASTO ALOITTI
TEHTÄVÄNSÄ VIRALLISESTI
I. HEINÄKUUTA 1995,
ON PERUSTELTUA PUHUA
KOKONAISESTA TOIMINTAVUODESTA,
SILLÄ JO TOIMINNAN
KÄYNNISTÄMINEN VAATI PALJON
VALMISTELEVAA JA RADANPIDON
JATKUVUUDEN KANNALTA
VÄLTTÄMÄTÖNTÄ TYÖTÄ.

Työ uudessa virastossa on lähtenyt hyvin käyntiin niiden tehtävien ja tavoitteiden pohjalta, jotka laissa ja asetuksessa on määritelty. Keskeinen tehtävämme on huolehtia rataverkon ylläpitämisestä ja kehittämisestä sekä rautatieliikenteen turvallisuudesta ja edistää näin rautatieliikenteen toiminta- ja kilpailuedellytyksiä.

Vaikka Ratahallintokeskus onkin virasto ja sillä on viranomaisasema, voidaan hyvällä syyllä puhua myös sen asiakassuhteista. Asiakkaina ovat tällöin rataverkolla liikennöivät yritykset. Yleisen liikennepoliitikan lisäksi liikennöitsijöiden tarpeet ja niiden kehittyminen on nähtävä tärkeänä rataverkon haltijan toimintaa ohjaavana tekijänä. Tässä yhteydessä joudutaan punnitsemaan toisaalta henkilö- ja tavaraliikenteen suhteita, toisaalta kansainvälisen ja kotimaisen liikenteen tarpeita.

VANHENTUNUT RATAVERKKO KAIPAA UUDISTAMISTA JA LISÄKAPASITEETTIA

Nykyinen rataverkko ei palvele rautatieliikenteen tarpeita parhaalla mahdollisella tavalla. Pääongelmia on kaksi. Ensimmäkin rataverkko on vanha, pääosin 1960-luvulla rakennettu ja kipeästi uudistamisen tarpeessa. Tämä näkyy esimerkiksi siinä, että 350 kilometriä rataa on liikenne rajoitusten alaisena ja rajoituksia joudutaan koko ajan lisäämään.

Toinen keskeinen ongelma ovat rataverkon eräiden osien pullonkaulat – kapasiteetin riittämättömyys. Tämä näkyy erityisesti kaakkaisen Suomen alueella sekä pääradoilla Helsingistä länteen ja pohjoiseen.

Näiden ongelmien poistaminen on Ratahallintokeskuksen toiminnan avainalue. Nopeus- ja akselipainorajoitusten määrän vähentäminen rataverkkoa uudistamalla samoin kuin pullonkaulojen poistaminen lisäraiteiden avulla edesauttavat sekä vientiteollisuuden kilpailukykyyn paranemista että keskeisen kehityksen mukaista joukkoliikenteen kehittymistä.

RIITTÄVÄ RAHOITUS JA RAHAN TEHOKAS KÄYTTÖ OVAT AVAINASEMASSA

Rataverkon kunnostaminen ja sen arvon säilyttäminen edellyttävät runsaan kahden miljardin markan vuotuista rahoitustasoa. Vaikka näkymät valtiontalouden nykytilanteessa eivät olekaan ruusuiset, on syytä toivoa, että ymmärrystä tämän rahoitustason saavuttamiseen löytyy riittävästi.

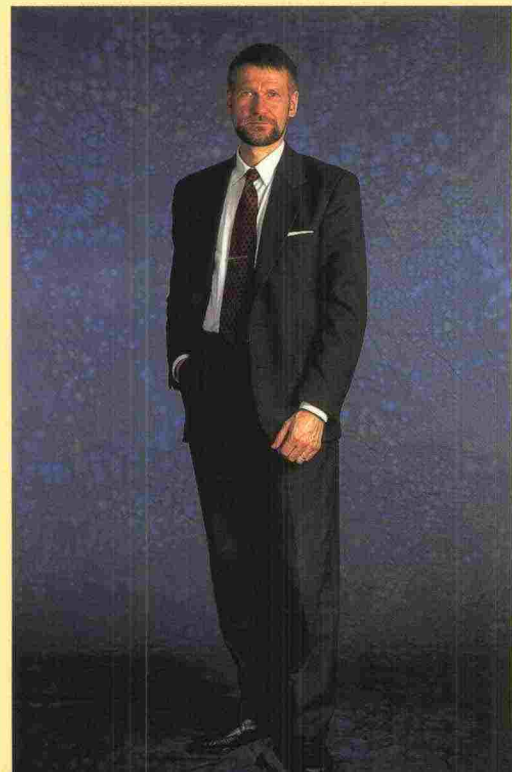
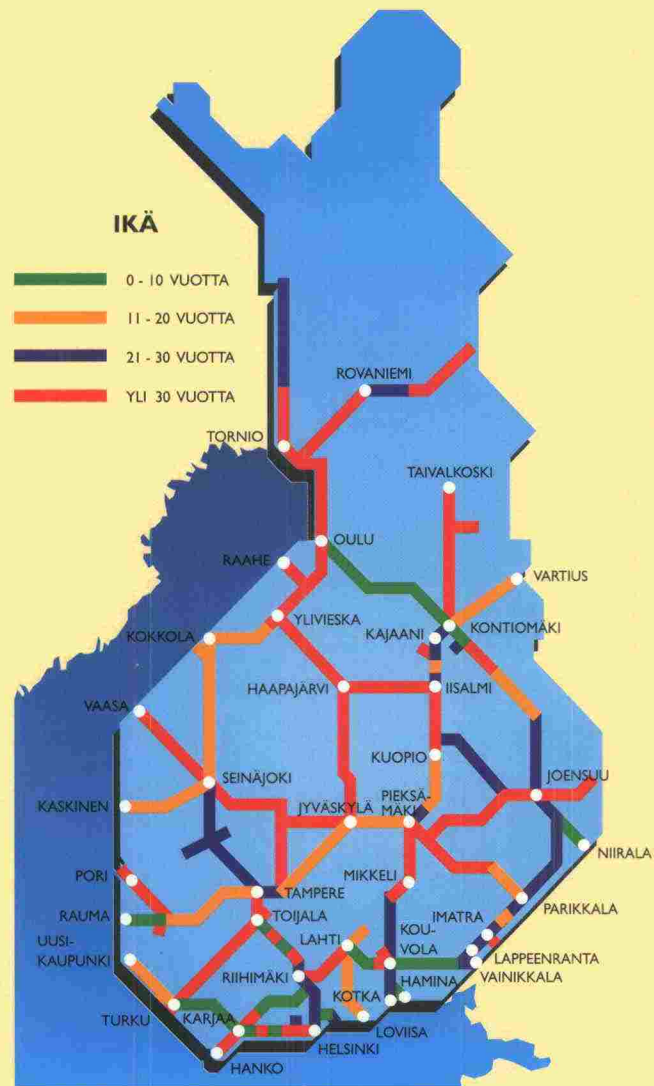
Samanaikaisesti kun puhutaan riittävästä rahoituksesta, on puhuttava myös siitä, miten käytettävissä olevat rahat saadaan riittämään paremmin.

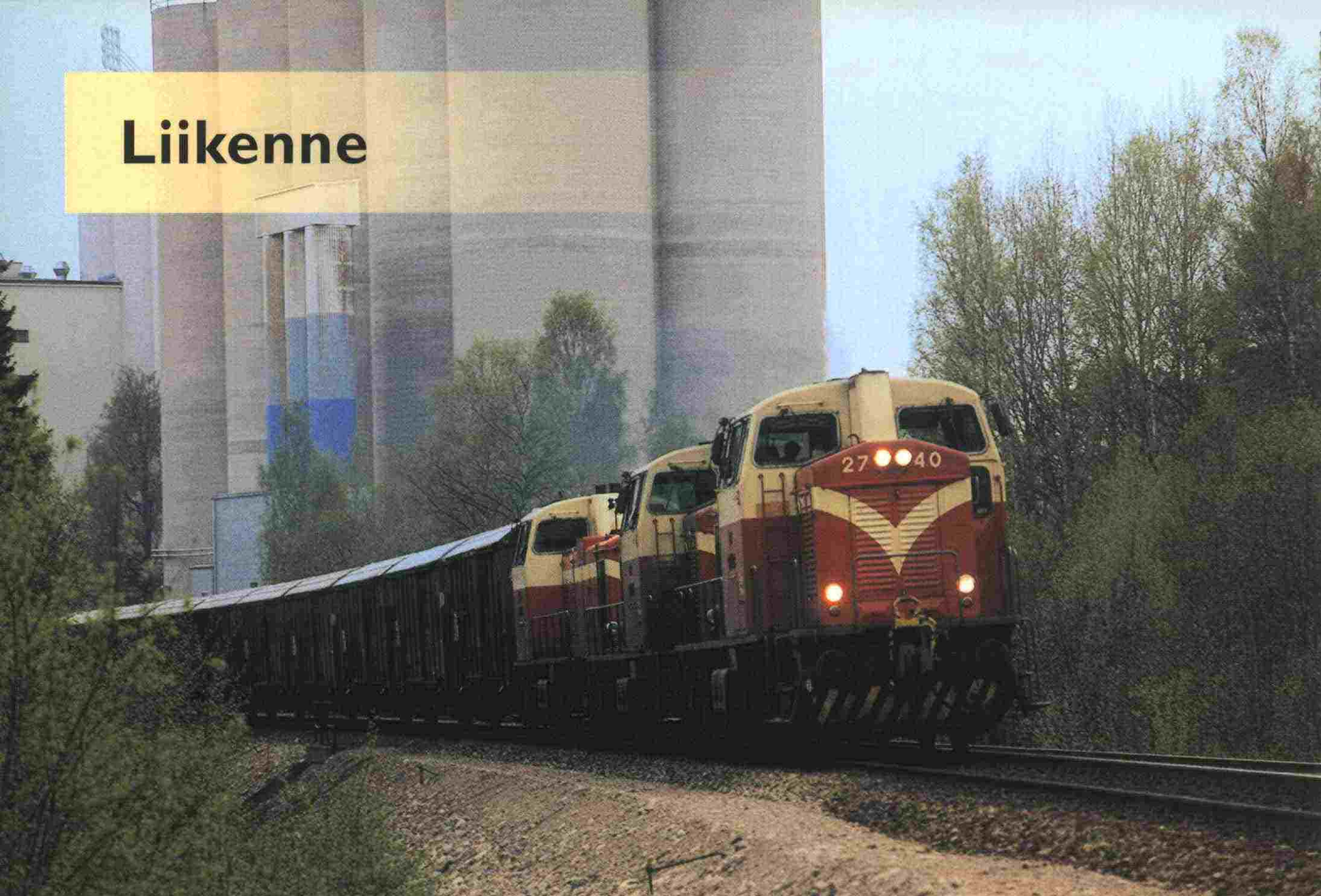
Töiden kohdentaminen oikeaan paikkaan on tietenkin ensiarvoisen tärkeää samoin kuin töiden tekeminen edullisimmalla tavalla mahdollisimman suurina kokonaisuuksina. Tämän lisäksi on oleellista, että mahdollisimman suuri osa töistä voidaan toteuttaa vapaan kilpailun ympäristössä. Tällöin voidaan löytää sekä oikea hinta että se innovatiivisuus, joka pitää kustannukset kurissa.

Suomi tarvitsee toimivan ja tehokkaan rautatieliikenteen. Rautatieliikenne tarvitsee puolestaan toimivan ja tehokkaan rataverkon. Ratahallintokeskuksen tavoite on saattaa koko yhteiskuntaa palveleva rataverkko sille tasolle, jota nykyaikainen ja kehittyvä rautatieliikenne edellyttää.

*Ylijohtaja
Ossi Niemimuukko*

Rataverkon päällysrakenteen ikä





Liikenteen tarpeet radanpidon lähtökohtana

RATAVERKON YLLÄPIDON JA KEHITTÄMISEN LÄHTÖKOHTANA OVAT NIIN KOTIMAISET KUIN KANSAINVÄLISET LIIKENNETARPEET. RADANPITO LUO EDELLYTYKSET TEHOKKAALLE JA KILPAILUKYKYISELLE RAUTATIELIIKENTEELE.

Rautatieliikenteen kehitykseen vaikuttavat suurelta osin kuljetusmarkkinat, jotka muuttuvat mm. kansainvälisen kaupan ja Suomen talouden kehityksen, liikenne- ja yhteiskuntapolitiikan sekä teollisten investointien myötä.

TEOLLISUUDEN JA KAUPAN TAVARAKULJETUKSIA

Toistaiseksi Suomen valtion rataverkolla toimii vain yksi rautatieyrittäjä, VR Osa-KEYHTIÖ. Se kuljetti vuonna 1995 tavaraa lähes 40 miljoonaa tonnia, joka oli 2 prosenttia enemmän kuin vuonna 1994. Kotimaan liikenteen kuljetusmäärä oli 22 miljoonaa tonnia. Kansainvälisiä kuljetuksia oli kaikkiaan yli 17 miljoonaa tonnia, josta valtaosa eli lähes 16 miljoonaa tonnia oli itäistä liikennettä. Transitoliikenteen määrä oli 4 miljoonaa tonnia.

Suurimmat tavararyhmät rautatieliikenteessä ovat metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden raaka-aineet ja tuotteet.

Tavaraliikenteen kysynnän kasvu painottuu ulkomaankauppa- ja transi- tokuljetuksiin. Suurimmat muutokset liikennevirtoihin aiheutuvat Suomen ja Venäjän välisistä tavaravirroista ja mahdollisista uusista transitoreiteistä. Tärkein rautatieyhteys Suomen ja Venäjän välillä on edelleenkin Vainikkalan raja- aseman kautta.

HENKILÖLIIKENTEEN YHTEYDET KEHITTYVÄT

Henkilöliikenteessä yli 75 kilometrin matkoilla junan osuus joukkoliikenteessä on noin 60 prosenttia. Kaukoliikenteessä tehtiin rautateitse vuonna 1995 yli 11 miljoonaa matkaa. Lisäystä edellisvuoteen oli 3 prosenttia.

Nykyinen henkilöliikenteen rata- verkko tukee Suomen aluerakennetta. Noin 80 prosenttia suomalaisista asuu radanvarsikunnissa. Tulevaisuudessa kaukoliikenteen kysyntä keskittyy yhä

enemmän valtakunnallisiin ja suurten keskusten välisiin nopeisiin yhteyksiin. Vähäliikenteisille rataosille VR Osakeyhtiö on hankki-

massa uudentyyppeisiä kiskobusseja.

Helsingin lähiliikenteessä junilla tehdään noin 120 000 matkaa jokaisena työpäivänä. Seudun kunnat ovat

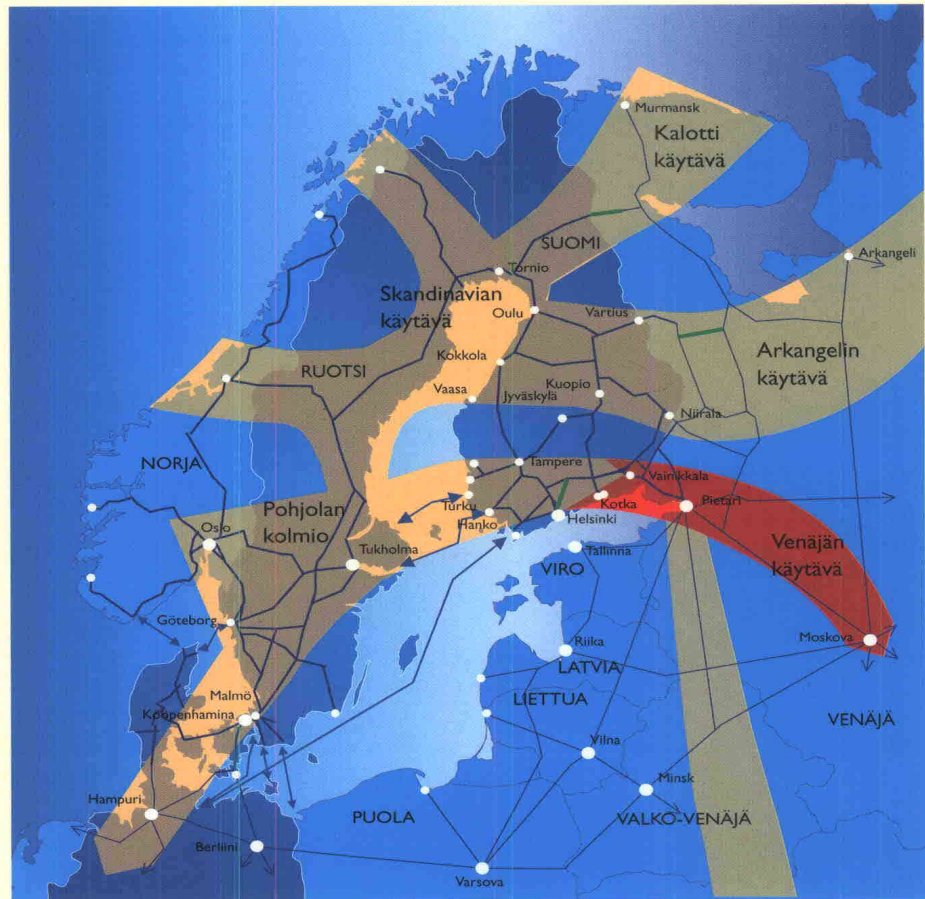
kehittämässä liityntäliikennejärjestelmää, jossa tiheä junatarjonta hoitaa säteittäiset vahvat matkustajavirrat.

Kansainväliset mallit erilaisia

Viimeaikainen rautatieliikenteen kehittäminen Euroopassa perustuu EU:n antamaan direktiiviin, jonka yhtenä periaatteena on kuljetustoiminnan ja radanpidon erottaminen. EU:n jäsenvaltiot toteuttavat kuitenkin direktiivin velvoitteita hyvin eri tavoin omalta kansalliselta pohjaltaan.

Ruotsissa ratojen ylläpito ja rakentaminen erotettiin jo vuonna 1988 erillisen viraston, Banverketin, tehtäväksi. Ruotsin rautatieyhtiö SJ liikennöi rataverkolla ja maksaa ratamaksua. Tanskassa radanpito sisältyy rautatielaitoksen DSB:n tehtäviin. DSB saa valtiolta kokonaiskorvauksen, jolla katetaan radanpidon menot. Saksassa radanpito on yksityisoikeudellisen rautatieyhtiön DB AG:n vastuulla. Yritys on jaettu itsenäisiin, kuljetustoimintaa ja radanpitoa hoitaviin yksiköihin. Radanpidon määrärahat antaa liittovaltio. Englannissa radanpidosta huolehtii valtion ratalaitos Railtrack, jota ollaan muun rautatietoiminnan tapaan yksityistämässä. Ranskassa ja Italiassa radanpito on kokonaisuudessaan valtiollisen julkisen rautatieyhtiön vastuulla ja yhtiö saa rahoitukseen tukea valtiolta.

Suomen kansainväliset rautatieyhteydet



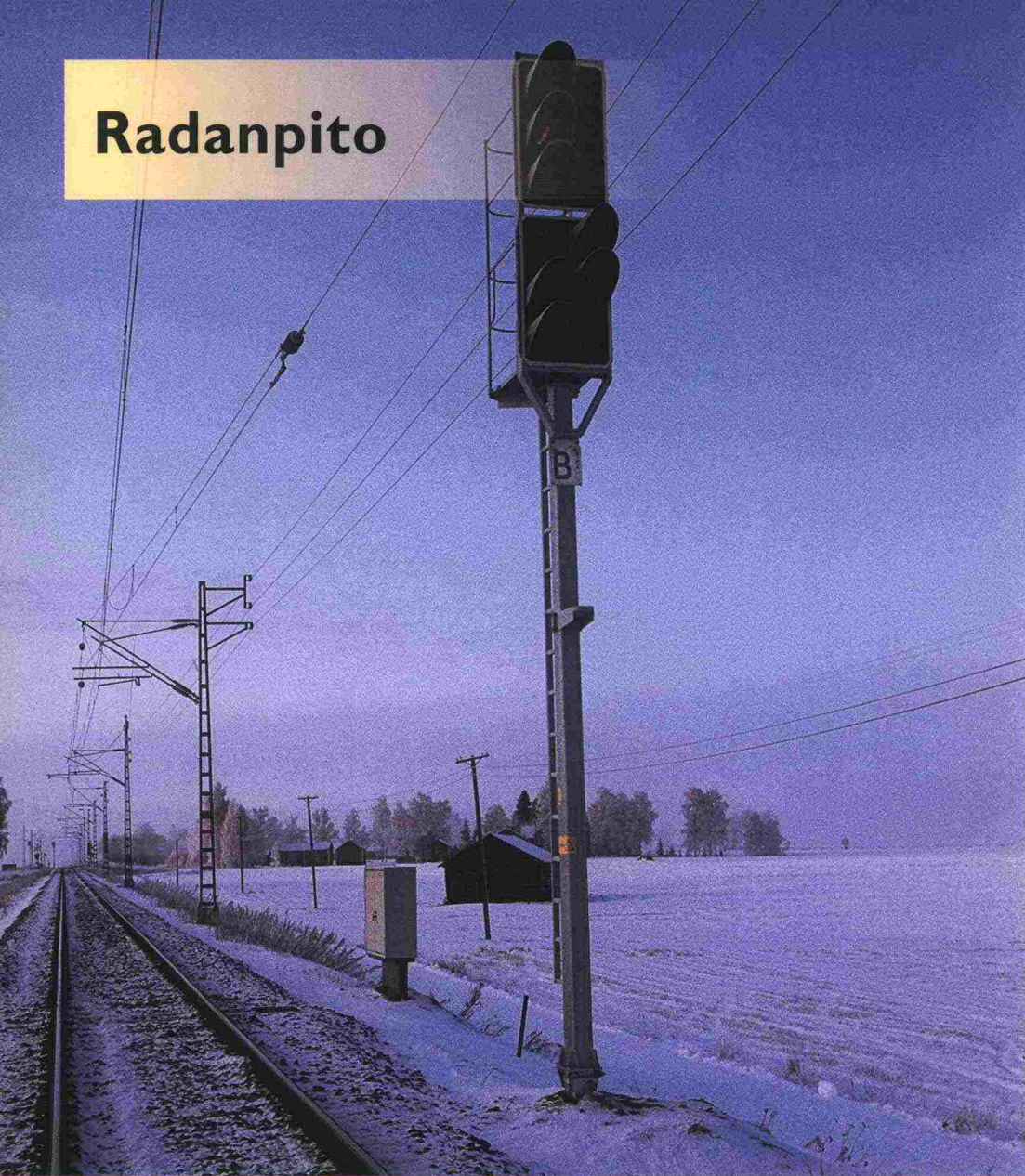
— Junalauttayhteys
— Suunniteltu ratayhteys

RHK mukana yhteistyössä

Ratahallintokeskus osallistuu aktiivisesti rautatiealan kansainväliseen toimintaan. RHK on ollut kansainvälisen rautatieliiton UIC:n sekä Euroopan rautatieyhteisön CER:n jäsen vuoden 1996 alusta lähtien. Lisäksi virasto tekee lähialueyhteistyötä niin Pohjois-

maiden, Baltian maiden kuin Venäjän rautatieviranomaisten kanssa. Kansainvälisen toiminnan ja yhteistyön keskeisenä tavoitteena on vahvistaa Suomen asemaa rautatienlinkkinä idän ja lännen välillä.

Radanpito



Tehokas radanpito turvaa junaliikenteen toimintaedellytykset

RADANPITO LUO EDELLYTYKSET
TEHOKKAALLE JA KILPAILUKYKYISELLE
RAUTATIELIIKENTEELLE.
RADANPITO SISÄLTÄÄ RATOJEN JA
NIIHIN KUULUVIEN LAITTEIDEN,
RAKENNUSTEN JA ALUEIDEN
YLLÄPIDON JA RAKENTAMISEN.
RADANPITO JAETAAN
PERUSRADANPITOON,
RATAVERKON KEHITTÄMISEEN JA
LIIKENTEENOHJAUKSEEN.

Radanpidon käytännön töihin Ratahallintokeskuksen toiminnan aloitus ei tuonut välittömiä suuria muutoksia, vaan kunnossapito-, rakentamis- ja kehittämistyöt jatkuivat keskeytyksettä eri puolilla rataverkkoa. Ratahallintokeskus ja Oy VR-Rata Ab tekivät 30.6.1995 ensimmäiset radanpitoa koskeneet sopimukset, joiden nojalla Oy VR-Rata Ab toimi radanpidon kokonaisvastuullisena urakoitsijana vuoden loppuun. Sopimuspakettiin kuuluivat mm. ratojen kunnossapito ja rakentaminen, tekniset palvelut, sekä rataverkon kehittämis- ja suunnittelutyö. VR Osakeyhtiön kanssa RHK teki sopimuksen mm. liikenteenohjauksesta.

PERUSPARANNUSTA JA KEHITTÄMISTÄ

Perusparannustyöt jatkuivat mm. rataosalla Helsinki-Tampere, joka on Suomen vilkkain rataosa ja kuuluu suunniteltuun nopean liikenteen verkkoon. Radan kunto vaatii välttämättä radan päällysrakenteen eli kiskojen, pölkkyjen, vaihteiden ja tukikerroksen uusimista. Lisäksi uusitaan rataosan turvalaitteet, rakennetaan junien automaattinen kulunvalvontajärjestelmä sekä poistetaan loput tasoristeykset.

Rataosalla Tampere-Seinäjoki jatkettiin niin ikään perusparannustöitä ja tasonnostoa. Rataosan kapasiteettia eli liikenteenvälityskykyä on lisätty 1990-

luvulla mm. uusimalla turvalaitteita ja liikenteenohjausta, tekemällä uusia junakohtausta paikkoja ja lisäämällä vanhojen ratapihojen pituutta. Vuonna 1995 aloitettiin radan päällysrakenteen uusiminen ja otettiin käyttöön rataosan Parkano-Seinäjoki ensimmäinen alueasentilaite. Tietokoneohjatuilla asentinlaitteilla käännetään ratapihojen vaihteet ja turvataan junien kulkutiet. Tämä varmistaa, nopeuttaa ja tehostaa liikennettä.

Perusparannustöitä tehtiin myös rataosalla Lahti-Kouvola, joka on tärkeä osa niin kotimaan kuin kansainvälistä liikennettä. Riihimäen ja Lahden sekä Luumäen ja Vainikkalan väleillä aloitettiin perusparannustyöt ja turvalaitteiden uusiminen.

Helsingin ja Turun välisen rantaradan pitkään jatkuneet perusparannustyöt ovat loppuvaiheessaan. Jäljellä on vielä jonkin verran pölkynvaihtotöitä sekä tasoristeysten poistamisia. Pääosa radasta on kuitenkin jo kunnossa siten, että se toimii Suomen ensimmäisenä nopean liikenteen ratana.

Työt Helsingin ja Tikkurilan välisellä kaupunkiradalla ovat niin ikään loppusuoralla. Rataosalle valmistuu neljäs raide kesällä 1996. Tällöin kaukoliikenne ja pääkaupunkiseudun lähiliikenne erotetaan siten, että kummallakin on käytössään kaksi raidetta. Näin radalle saadaan lisäkapasiteettia ja juna- vuoroja voidaan lisätä. Hankkeeseen on liittynyt myös asemien ja asema-alueiden kehittäminen.

SÄHKÖISTYS ETENEE

Ratojen sähköistystöistä valmistui vuonna 1995 osuus Jyväskylä-Pieksämäki. Sähkövetoinen junaliikenne aloitettiin tällä 78 kilometriä pitkällä rataosalla lokakuun alussa. Työ oli jatkoa rataosan Tampere-Jyväskylä sähköistämiseksi ja sen ansiosta saatiin yhtenäinen sähköistetty rengas Tampere-Pieksämäki-Kouvola-Riihimäki-Tampere.

Suomen rataverkosta on nyt sähköistetty yli kolmannes eli 2073 ratakilometriä. Parhailaan sähköistystöitä tehdään rataosalla Tampere-Pori/Rauma, ja seuraavana on vuorossa rataosa Toijala-Turku. Kun nämä työt on saatu valmiiksi, on lähes kaikki Etelä-Suomen tärkeimmät rataosat sähköistetty.

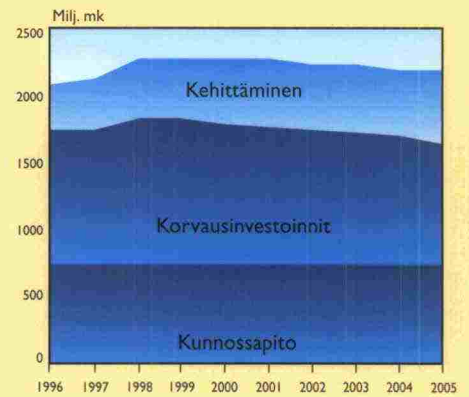
KILPAILUTTAMISEEN VALMISTAUDUTAAN

Ratahallintokeskus on tehnyt valtaosan vuoden 1996 urakointi- ja palvelusopimuksista edelleen VR-yhtiöiden kanssa, mutta tavoitteena on edetä asteittain urakoitsijoiden ja toimittajien kilpailuttamiseen. Kilpailuttamista edellyttävät mm. EU-säädökset, ja sillä pyritään toiminnan tehostamiseen, tuottavuuden nostamiseen ja entistä tehokkaampaan rahan käyttöön.

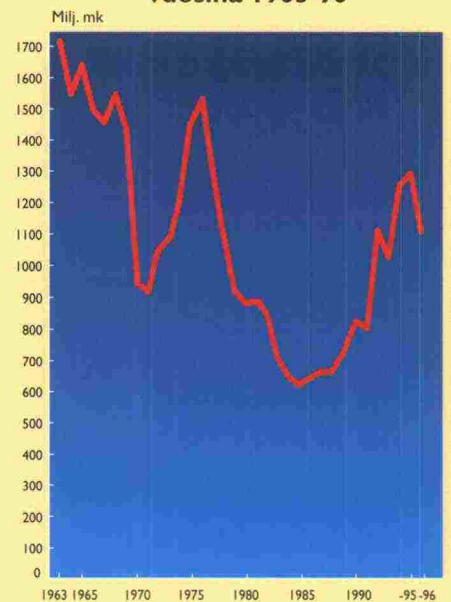
Tarkoituksena on, että jo vuodesta 1997 eteenpäin mahdollisimman suuri osa rakentamistöistä ja osa kunnossapitotöistä on kilpailun piirissä. Myös materiaalihankintoja kilpailutetaan. Vuoden 1997 alusta Ratahallintokeskus ostaa suoraan osan ratamateriaaleista, mm. kaikki uudet vaihteet.

Vaikka Suomi on verraten pieni rautatiemaa, se kiinnostaa mm. geopoliittisen asemansa vuoksi kansainvälisiä urakoitsijoita ja toimittajia. Tästä osoituksena on se, että esim. kiskojen hionnasta RHK on jo tehnyt sopimuksen ulkomaisen urakoitsijan kanssa. Suomen markkinoiden kautta urakoitsijoiden on mahdollista avata laajempiakin kansainvälisiä yhteyksiä.

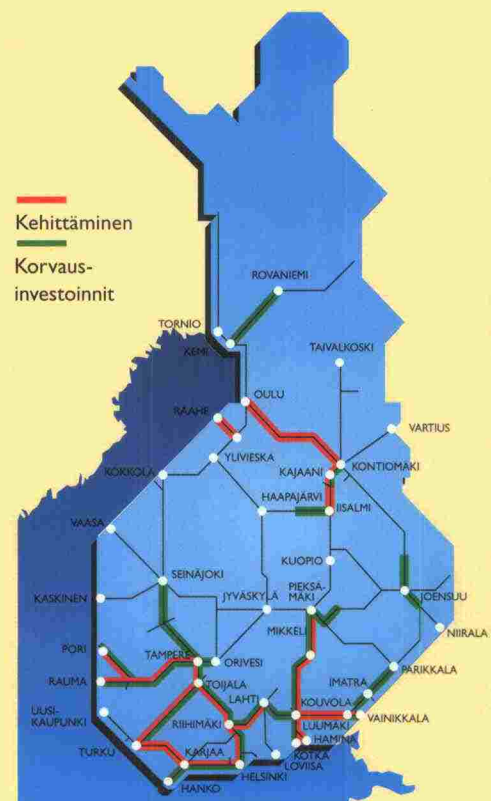
Radanpidon rahoitustarve vuosina 1996-2005



Radanpidon investoinnit vuosina 1963-96



Radanpidon investointitarve painopistealueet vuosina 1996-99 (Rahoitustaso 2,1-2,3 mrd mk/v)





Turvallisuusasioissa selkeä työnjako

RAUTATIELIIKENTEEN
TURVALLISUUS ON USEIDEN
ASIOIDEN SUMMA. SIIHEN
VAIKUTTAVAT RADAT,
LIIKENTEENOHJAUS- JA
TURVALAITTEET, VETO- JA
VAUNUKALUSTO,
LIIKENNESÄÄNNÖT SEKÄ
HENKILÖKUNNAN
AMMATTITAITO.

Ratahallintokeskuksen perustaminen selkeytti turvallisuusasioiden työnjakoa ja hoitoa. Kun aiemmin kaikki turvallisuusasiat olivat VR:n vastuulla, huolehtii RHK nyt itsenäisenä viranomaisena radoista, turvallisuustekniikasta sekä liikennesäännöistä ja asettaa liikennehenkilöstöä koskevat terveydentila- ja koulutusvaatimukset. Liikennöitsijän vastuulla on noudattaa annettuja normeja ja sääntöjä ja huolehtia siitä, että henkilökunta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Ratahallintokeskus analysoi kaikki rautatieliikenteessä sattuneet onnettomuudet ja uhkatilanteet ja käyttää tuloksia turvallisuustoimien edelleen kehittämisessä. Varsinaisen onnettomuustutkiminnan hoitaa oikeusministeriön alainen Onnettomuustutkintakeskus.

Vaarallisten aineiden rautatiekuljetusten valvonnassa Ratahallintokeskus on toimivaltainen viranomainen, joka valvoo näihin kuljetuksiin liittyvien säännösten noudattamista.

RHK tekee tiivistä kansainvälistä yhteistyötä myös turvallisuusasioissa ja noudattaa alan kansainvälisiä vaatimuksia ja normeja.

JUNIEN AUTOMAATTINEN KULUNVALVONTA KÄYTTÖÖN

Turvallisuustekniikassa merkittävin edistysaskel vuonna 1995 oli junien automaattisen kulunvalvontajärjestelmän käyttöönotto Helsingin ja Turun välisellä rantaradalla, jolla ensimmäisenä aloitetaan nopea liikenne. Toistaiseksi kulunvalvonta on käytössä osuudella Kirkkonummi-Kupittaa, jonka pituus on 162 kilometriä. Ilmalan ja Kirkkonummen vä-

lille järjestelmä tulee vuoden 1997 keväällä.

Kulunvalvontajärjestelmällä varmistetaan junan suurimman sallitun nopeuden sekä junan kulkuun vaikuttavien opasteiden ja merkkien noudattaminen. Jos juna ylittää sallitun nopeuden, laitteisto jarruttaa automaattisesti. Tavoitteena on saada kulunvalvonta asteittain käyttöön kaikilla vilkkaimmilla pääradilla vuoteen 2002 mennessä.

Jo pitempään käytössä ollut tekniikkaa ovat ratojen automaattinen suojustus ja kauko-ohjaus, jotka varmentavat junaliikenteen turvallisuutta. Suojastuksessa ratalinja on jaettu lyhyisiin automaattisesti toimiviin suojaväleihin, joiden valo-opasteet näyttävät kullekin junalle, onko suojavaali vapaa. Järjestelmä mahdollistaa junien kulun turvallisesti peräkkäin lähellä toisiaan. Näin rataosan kapasiteetti voidaan hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti. Kauko-ohjauskeskuksista taas ohjataan ja valvotaan suojustettujen rataosien liikennettä. Tällä hetkellä suojustettua rataa on 1744 ja kauko-ohjauttua rataa 1416 ratakilometriä.

TASORISTEYKSIÄ POISTETAAN

Tärkeä osa niin rautatie- kuin tieliikenteenkin turvallisuuden parantamisesta on tasoristeysten poistaminen ja turvaaminen. Tasoristeyksiä poistetaan kaikkialta rataverkolta, etenkin niiltä rataosilta, joilla kuljetetaan vaarallisia aineita ja joille on tulossa nopeaa liikennettä. Yli 140 km/h voidaan ajaa vain niillä kulunvalvonnan piirissä olevilla rataosuksilla, joilla ei ole yleisen tien tasoristeyksiä.

Vuonna 1995 poistettiin rataverkolta kaikkiaan noin 170 tasoristeystä. Lisäksi 18 vartioimatonta tasoristeystä varustettiin turvalaittein.

Tasoristeyksiä poistetaan tiejärjestelyin sekä rakentamalla yli- ja alikulkuiltoja. Tasoristeysten poistaminen tehdään yhteistyössä kuntien ja tielaitoksen kanssa.

TYYPPIHYVÄKSYNNÄT JA SÄÄDÖKSET RHK:N VASTUULLA

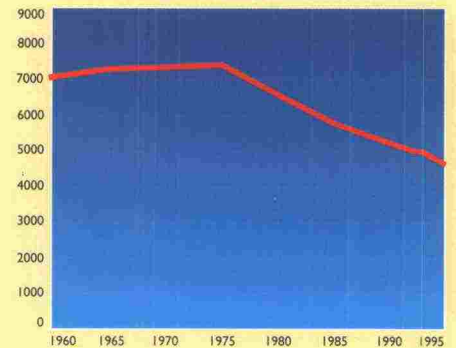
Ratahallintokeskuksella on vastuumm. junakaluston teknisistä normeista ja tyyppihyväksynnästä. Syksyllä 1995 RHK antoi koeajojen perusteella VR:n uudelle Sm3-junalle (Pendolino S 220) käyttöluvan kaupallisen koeliikenteen aloittamiseen. Luvan perusteella juna on voinut ajaa rantaradan tasoristeyksettömillä osuuksilla 160 km/h. Nopeus 200 km/h sallittu Sm3-junalle kesällä 1996. Lisäksi virasto on ollut aktiivisesti mukana myös VR:n uusien Sr2-sähkövetureiden tyyppihyväksyntäprosessissa.

Ratahallintokeskus on vuoden 1995 aikana saattanut loppuun VR:llä aloitetun junaturvallisuussäännön uudistamisen. Säännöstö on nyt ryhmitelty uudelleen ja siinä on otettu huomioon turvallisuuteen liittyvät tekniset uudistukset kuten junien automaattinen kulunvalvontajärjestelmä. Uusi junaturvallisuussääntö tuli voimaan maaliskuun alussa 1996.

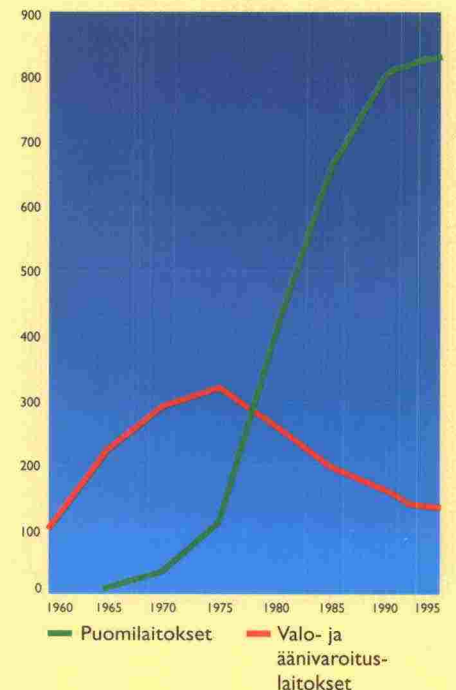
Rautateiden liikenneturvallisuustehtävissä toimivien terveydentilavaatimukset ajanmukaistetaan. Uudet vaatimukset soveltamisohjeineen tulevat voimaan kevään 1996 aikana.

Myös rautatieonnettomuuksiin varautumista koskevat määräykset on uudistettu vastaamaan nykyistä organisaatiota ja työnjakoa. Määräyksissä on mm. asetettu pelastus- ja raivaustyöhön liittyvät rataosakohtaiset toimintavalmiusajat.

Tasoristeysten kokonaismäärän kehitys v. 1960-95



Tasoristeysturvalaitteiden kokonaismäärä v. 1960-95



Kehittäminen



Rataverkon kehittäminen lisää rautatieliikenteen kilpailukykyä

RATAVERKON
KEHITTÄMISELLÄ VOIDAAN
MERKITTÄVÄSTI KASVATTA
RAUTATIELIIKENTEEN
TEHOKKUUTTA JA
TUOTTAVUUTTA SEKÄ
LISÄTÄ SEN KILPAILUKYKYÄ.

Kehittämisen painopistealueita ovat sähköistyksen laajentaminen, ratakapasiteetin lisääminen eli uusien ratojen ja raiteiden rakentaminen sekä turvallisuuden parantaminen mm. junien automaattisella kulunvalvonnalla ja poistamalla tasoristeyskiä.

POHJOLAN KOLMIO EU-HANKE

Yhtenä keskeisenä kehittämishankkeena Ratahallintokeskuksella on ns. Pohjolan kolmioon kuuluvien rataosuuksien parantaminen. Pohjolan kolmio on Suomen, Norjan ja Ruotsin yhteinen liikennejärjestelmä, joka yhdistää Pohjoismaiden pääkaupungit toisiinsa. Suomessa Pohjolan kolmio on länsi-itäsuuntainen liikennekäytävä, joka koostuu Turku-Helsinki-Vainikkala -rautatiestä ja sen satamayhteyksistä, E 18 -tiestä, Helsinki-Vantaan lentoasemasta sekä etelärannikon satamista.

Pohjolan kolmio on yksi Euroopan unionin 14 tärkeimmästä liikennehankkeesta. Se on osa kilpailukykyistä logistista väylää, joka yhdistää EU:n tehokkaasti Venäjään ja edelleen Itä- ja Kaakkois-Aasiaan.

Rautatieyhteys Turusta Helsingin kautta Vainikkalaan on jo nyt tärkeä kansallinen ja kansainvälinen linkki, jonka merkitystä korostaa se, että Euroopan investointipankki EIB on myöntänyt Suomen valtiolle noin 1,5 miljardin markan suuruisen lainan Pohjolan kolmioon kuuluvien rataosien parantamiseen ja rakentamiseen. Lainan avulla voidaan varmistaa parannustöiden eteneminen rataosuuksilla Turku-Helsinki, Helsinki-Tikkurila sekä Riihimäki-Lahti.

TEN-VERKKOYHDISTÄÄ

Pohjolan kolmioon kuuluvat rataosat ovat osa EU:n yleiseurooppalaista lii-

kenneverkkoa. Tämän ns. TEN-verkon (Trans-European-Networks) kehittämisellä pyritään parantamaan kansallisten verkkojen yhdistävyttä ja yhteensopivuutta. EU:lla on erityinen TEN-budjetti, josta voi saada avustusta lähinnä hankeselvityksiin sekä lainojen korkoihin ja takuisiin. Suomi sai vuonna 1995 TEN-tukea 35 miljoonaa markkaa, joka tuli lähes kokonaan Pohjolan kolmiolle, osa suoranaisena rahoitustukena ja osa korkotukena.

Pohjolan kolmioon kuuluvien ratojen lisäksi Suomen radoista TEN-verkoon kuuluvat kaikki merkittävät kansainvälisen tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen vilkkaat rataosat. Näiden yhteispituus on lähes 3 500 kilometriä.

OIKORATAA SUUNNITELLAAN

Ratahallintokeskus on jatkanut ns. Lahden oikoradan suunnittelua liikenneministeriön vuonna 1994 tekemän hankepäätöksen mukaisesti. Keravalta tai Järvenpäästä Lahteen kaavailtu oikorata liittyy itäisen Suomen ja idän liikenteen kehittämiseen. Liikenne Helsingistä pohjoiseen suuntautuvalla pääradalla on kasvamassa siinä määrin, että vuosikymmenen vaihteen jälkeen tarvitaan lisää ratakapasiteettia.

Lahden oikoradan alustava yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointiselostus valmistuivat vuoden 1996 alussa. Suunnitelmat on laadittu neljästä oikoratavaihtoehdosta sekä nykyisen pääradan parantamisesta. Suunnitelmista saatujen lausuntojen jälkeen RHK valitsee vaihtoehdon, josta laaditaan lopullinen yleissuunnitelma. Päätös hankkeen jatkokesittelystä tehdään vuonna 1997 lopullisen yleissuunnitelman valmistuttua.

Muita itäisen Suomen ja idän liikenteen kehittämiseen liittyviä yleissuunnitteluhankkeita vuonna 1995

olivat välin Lahti-Luumäki tason nosto, välin Luumäki-Vainikkala lisäraide ja välin Lahti-Mikkeli ratalinjan valinta. Suunnitelmista saatujen lausuntojen perusteella Ratahallintokeskus päättää vuonna 1996 näiden hankkeiden jatkokesittelystä.

YMPÄRISTÖASIAT ESILLÄ

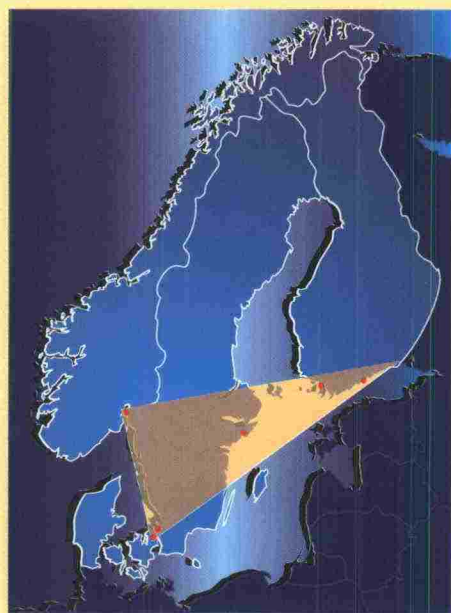
Lahden oikorata ja Luumäen-Vainikkalan lisäraide ovat ensimmäiset rautatiehankkeet, joissa on toteutettu ympäristövaikutusten arviointimenetely (YVA).

Ympäristöasiat ovat muutenkin vahvasti esillä Ratahallintokeskuksen toiminnassa. Virasto on mm. käynnistänyt oman ympäristöohjelman ja ympäristöpolitiikan laatimisen. Syksyllä 1995 RHK teki päätöksen siirtymisestä yhä suuremman määrin ympäristöystävällisten betonipölkkyjen käyttöön. Uudessa dieselkalustossa päätettiin puolestaan kansainvälisten Euro II -päästönormien käyttöönotosta. RHK on myös käynnistämässä liikkuvan kaluston melumittauksia eri tyyppisillä ratarakenteilla.

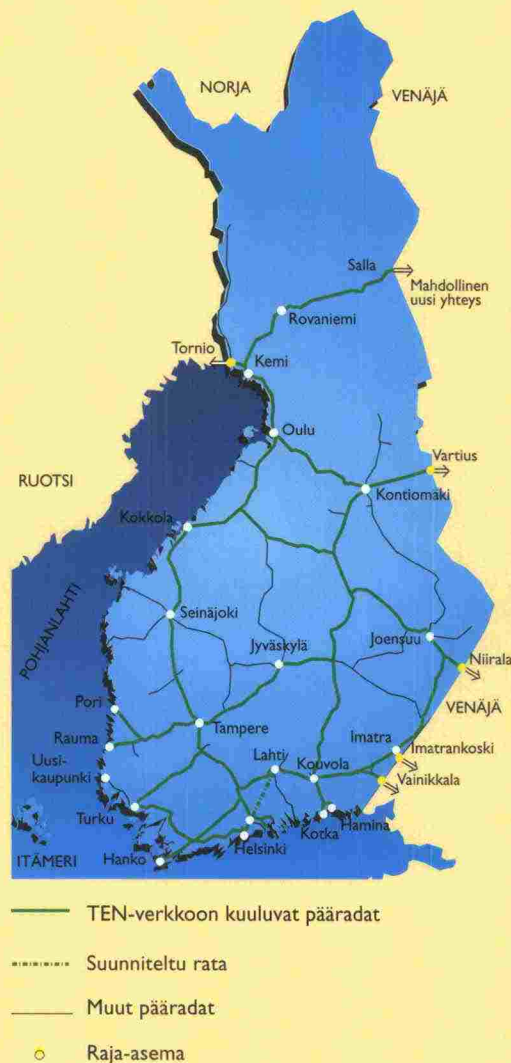
SÄHKÖVEDON OSUUS KASVAA

Ratojen jatkosähköistysohjelman tavoitteena on nostaa ympäristöystävällisen sähkövedon osuus nykyisestä noin 60 prosentista yli 80 prosenttiin. Sähköistyksen laajentaminen nopeuttaa junaliikennettä ja mahdollistaa nykyistä raskaampien junien liikennöinnin.

Pohjolan kolmio



Suomen TEN-verkko



Taloudellinen katsaus 1995

Radanpitoon myönnettiin valtion talousarviossa vuonna 1995 lisätalousarviot mukaan luettuna 1 831 milj. markkaa. Kun edelliseltä vuodelta siirtyneitä määrärahoja oli 361 milj. markkaa ja kassavaroja 25 milj. markkaa, oli varoja käytettävissä kaikkiaan 2 217 milj. markkaa. Lisäksi maa-alueiden hankintoihin myönnettiin ylityslupa 2,5 milj. markkaa.

Vuoden 1995 ensimmäisellä puoliskolla käytettiin radanpitoon talousarvion varoja 1 014 milj. markkaa. Tämän lisäksi radanpitoon käytettiin omaisuuden myyntituloja 10 milj. markkaa ja muita tuloja 13 milj. markkaa. Toisella vuosipuoliskolla radanpitoon käytettiin talousarvion varoja 996 milj. markkaa.

Varsinaiseen radanpitoon käytettiin vuoden 1995 yhteensä 2 042 milj. markkaa ja maa-alueiden hankintaan 5 milj. markkaa. Radanpidossa oli ensimmäistä kertaa käytössä toimintamenomomentti, jonka varoista rahoitettiin varsinaisen radanpidon lisäksi liikenteenohjaus, Ratahallintokeskuksen menot tarkastusmaksutoiminta mukaan luettuna sekä kiinteistötoimen menot. Vastaavasti momentille tuloutettiin ratamaksu, kiinteistötoimen tulot ja muut tuotot. Tuloilla voitiin rahoittaa varsinaista radanpitoa 9 milj. markalla.

Radanpidon hankekohtainen seuranta vuonna 1995

1 000 mk	Käyttö I vuosi- puolisko	Käyttö II vuosi- puolisko	Käyttö yhteensä 1995	Sirtyy vuodelle 1996
KEHITTÄMINEN				
Helsinki-Tikkurila	33 619	37 475	71 094	
Helsinki-Tampere	4 268	10 863	15 131	
Helsinki-Turku	33 583	37 575	71 158	
Tampere-Seinäjoki	31 855	41 346	73 201	
Tampere-Pieksämäki, sähköistys	13 675	12 698	26 373	
Kirkkonummi-Turku, sähköistys	1 277	0	1 277	
Tampere-Pori/Rauma, sähköistys	17 405	26 063	43 468	
Toijala-Turku, sähköistys	8 895	1 038	9 933	1 067
Kulunvalvonta	11 219	18 634	29 853	
Muu kehittäminen, suunnittelu	7 651	5 597	13 248	
KEHITTÄMINEN	163 447	191 289	354 736	63 747
MAA-ALUEET		5 496	5 496	
EU:N ALUEKEHITYSRAHA				1 280
EU:N KANSALLINEN OSUUS				1 600
Ylläpito	357 173	349 016	706 189	
Uusiminen	515 914	465 631	981 545	
PERUSRADANPITO	873 087	814 647	1 687 734	143 427
RHK, liikenteenohj., tarkastustoim.		112 359	112 359	
Kiinteistötoimi		20 002	20 002	
RHK YM YHTEENSÄ		132 361	132 361	
KAIKKI MENOT	1 036 534	1 143 793	2 180 327	209 841
Tuotot, ratamaksu		-90 000	-90 000	
Tuotot, kiinteistötoimi		-38 988	-38 988	
Tuotot, muut	-22 789	-18 304	-41 093	
TUOTOT YHTEENSÄ		-147 292	-170 081	
NETTOMENOT	1 013 745	996 501	2 010 246	211 121

Talousarvion toteutumalaskelma 1.7.-31.12.1995

Talousarviotili	Määräraha		Käytetty Kertynyt	Siirretty seuraavalle vuodelle	Vertailu talous- arvioon
	Siirto 1. vuo- sipuoliskolta	1.7.-31.12.95			
TULOT					
11.04.11				914 510	
12.31.58				66 000	
				980 510	
YHTEENSÄ TULOT					
MENOT					
28.99.23.1	A	Arvonlisäveromenot		247 958 536	
28.99.23.2	A	Yhteisöhankeinnot, alv		1 013	
		YHTEENSÄ ALV		247 959 549	
RADANPIDON MENOT					
26.97.61.3	S 3	EU:n aluekehitysraha	1 280 000	1 280 000	1 280 000
31.58.21.1	S 2	EU-kohteet	1 600 000	1 600 000	1 600 000
31.58.21.2	S 2	RHK ja muu perusradanpito	941 400 000	941 400 000	797 972 888
		Bruttomenot	1 082 400 000	1 082 400 000	945 264 873
		-Ratahallintokeskus	141 500 000	141 500 000	112 358 886
		-Perusradanpito	897 400 000	897 400 000	812 904 347
		-Kiinteistötoimi	43 500 000	43 500 000	20 001 640
		Bruttotulot	-141 000 000	-141 000 000	-147 291 985
		-Ratamaksu	-90 000 000	-90 000 000	-90 000 000
		-Kiinteistötoimen tulot	-46 000 000	-46 000 000	-38 987 633
		-Myyntitulot	-5 000 000	-5 000 000	-18 304 352
31.58.62.	S 2	VR:n radanpito			
31.58.62.1.1.	S 2	Helsinki-Tikkurila	6 206 000	6 206 000	6 206 000
31.58.62.1.2.	S 2	Helsinki-Tampere	3 818 000	3 818 000	3 818 000
31.58.62.1.3.	S 2	Helsinki-Turku	38 000	38 000	38 000
31.58.62.1.4.	S 2	Tampere-Seinäjoki	3 445 000	3 445 000	3 445 000
31.58.62.1.5.	S 2	Tampere-Pieksämäki	4 386 000	4 386 000	4 386 000
31.58.62.1.6.	S 2	Tampere-Pori/Rauma	3 595 000	3 595 000	3 595 000
		sähköistys			
31.58.62.1.7.	S 2	Kulunvalvonta	7 422 000	7 422 000	7 422 000
31.58.62.2	S 2	Perusradanpito	1 743 540	1 743 540	1 743 540
31.58.77.	S 2	Radanpidon kehitt.	225 000 000	225 000 000	161 252 709
31.58.77.2	S 2	Kehittäminen	225 000 000	225 000 000	161 252 709
31.58.87	A	Rataverkon maa-al.	3 000 000	3 000 000	5 496 245
					-2 496 245*
49431586218	S 3	Suunnittelu	89 000	89 000	89 000
49431586219	S 3	Toijala-Turku, sähköistys	2 105 000	2 105 000	1 037 533
					1 067 467
RADANPIDON MENOT YHTEENSÄ					
		32 847 540	1 172 280 000	1 205 127 540	996 501 915
					211 121 870

*Myyntien ylitys lupa 2 500 000 mk

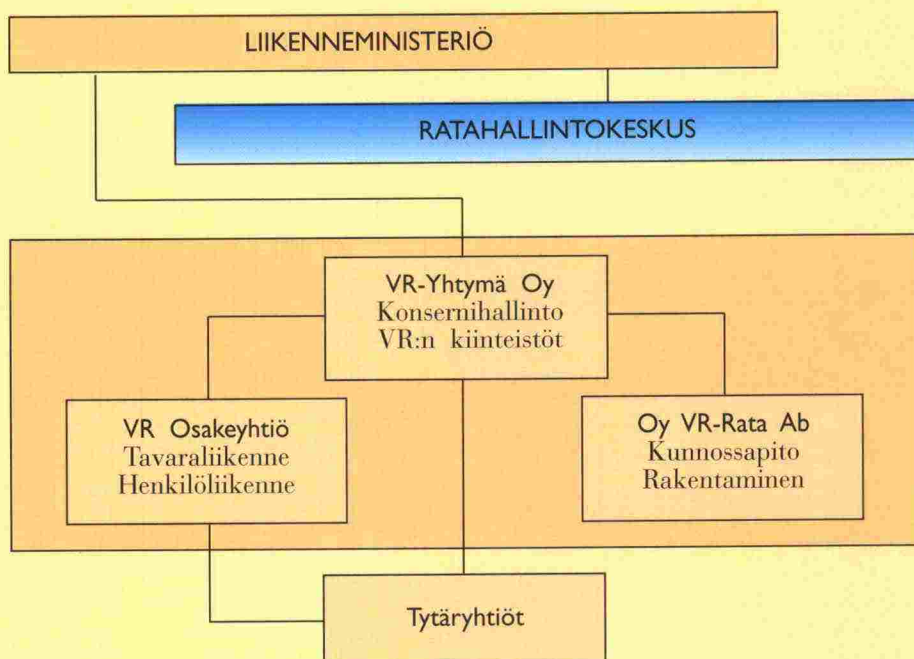
Helsingissä 20.2.1996

Ylijohtaja
Ossi Niemimuukko

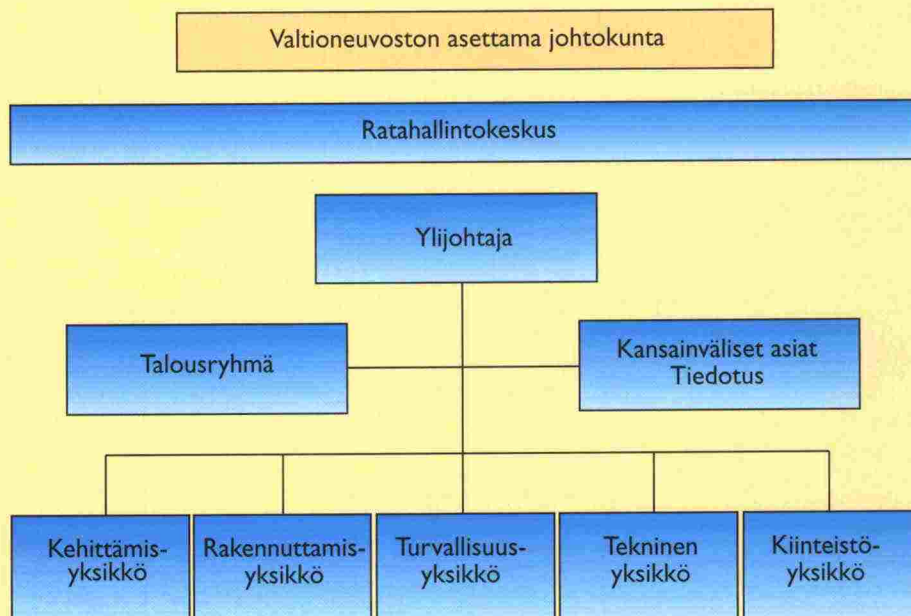
Taluspäällikkö
Airi Kivelä

Ratahallinto-keskuksen rooli

Ratahallintokeskus on liikenneministeriön alainen itsenäinen virasto. Se ostaa radanpidon, kiinteistönhoidon ja liikenteenohjauksen palvelut ulkopuolisilta yrityksiltä, mm. VR-yhtiöiltä.



Ratahallinto-keskuksen organisaatio



Yhteystietoja

Ratahallintokeskus
PL 185 (Kaivokatu 6)
00101 Helsinki
Puh. (90) 5840 5111
Fax (90) 5840 5100

Ylijohtaja
Ossi Niemimuukko
(90) 5840 5101

Ylijohtajan sihteeri
Annukka Heinonen
(90) 5840 5102

Kehittämisyksikkö
Apulaisjohtaja Martti Kerosuo
(90) 5840 5120

Rakennuttamisyksikkö
Apulaisjohtaja Juha-Heikki Pasanen
(90) 5840 5131

Turvallisuusyksikkö
Apulaisjohtaja Yrjö Poutiainen
(90) 5840 5150

Tekninen yksikkö
Apulaisjohtaja Markku Nummelin
(90) 5840 5180

Kiinteistöyksikkö
Apulaisjohtaja Timo Välke
(90) 5840 5160

Talousryhmä
Talouspäällikkö Airi Kivelä
(90) 5840 5110

Kansainvälisten asioiden sihteeri
Kari Konsin
(90) 5840 5104

Tiedotuspäällikkö
Timo Saarinen
(90) 5840 5103

Tietoja Suomen rautateistä

(I.I.1996)

- Ensimmäinen rata: Helsinki-Hämeenlinna v. 1862
- Raideleveys: I 524 mm
- Ratapituus yhteensä: 5 859 ratakm, josta pää ratoja 5 660 ratakm
- Raidepituus sivuraiteineen: 8 915 raidekm
- Kaksi- tai useampiraiteista rataa: 496 ratakm
- Betonipölkkyraiteita: I 400 raidekm
- Jatkuvakiskoraiteita: 3 660 raidekm
- Sähköistysjärjestelmä: 25 kV 50 Hz
- Sähköistettyä rataa 2 073 ratakm
- Tunnelleita: 42 kpl
 - pääradoilla 38 kpl
 - teollisuusradoilla 4 kpl
- Tunnelleiden yhteispituus: 25 255 m
- Rautatiesilloja: I 998 kpl
 - ratasillat (joen yli) I 086 kpl
 - alikulkusillat (tien yli) 662 kpl
 - alikäytävät eli henkilötunnelit 250 kpl
- Radan ylittävät sillat: 734 kpl
 - ylikulkusillat 663 kpl
 - kevyen liikenteen ylikulkusillat 71 kpl
- Tasoristeysten lukumäärä pääradoilla: 3 884 kpl
 - puolipuomeilla varustettuja 694 kpl
- Ratapölkkyä/km: I 640 kpl
- Uusien kiskojen tyyppi pääradoilla: UIC 60 (paino 60 kg/m)
- RHK:n omistamat maa-alueet: 28 800 ha, josta raidekäytössä 21 200 ha.
- RHK:n omistamat rakennukset: 4 500 kpl, joiden tilavuus 1,4 milj. m³

Valokuvat: Markku Nummelin, Enrico Seri, Leif Rosnell ja Kari Ojanperä
Painopaikka: Kirjapaino Libris
Design ja tuotanto: Spokesman Oy



Kaivokatu 6

PL 185 FIN-00101 Helsinki

Puh. (90) 5840 5111

Fax (90) 5840 5100