

Selvitys Helsingin alueen rautateiden liikenteenohjausjärjestelmistä – loppuraportin tiivistelmä

Taustaa

Etelä-Suomen rautatieliikenteen kauko-ohjausjärjestelmässä ja Helsingin alueen liikenteenohjauksessa käytävissä järjestelmissä on ollut viimeisen vuoden aikana runsaasti ongelmia, jotka ovat haitanneet junaliikenteen sujuvuutta. Pääkaupunkiseudulla on noin 80 % rautatieliikenteen henkilöliikenteestä. Tästä syystä Liikennevirasto asetti toukokuussa 2010 selvitysmies Petri Rönneikön selvittämään Helsingin alueen rautateiden liikenteenohjausjärjestelmien toimivuuden varmistamista ja niiden uusimista. Työssä tuli arvioida nykyisten järjestelmien toimivuuden turvaaminen niiden uusimiseen saakka ja arvioida Helsingin asetinlaitteen uusimisen toteuttamistapa sekä kartoittaa Helsingin alueen liikenneohjausjärjestelmäkokonaisuuden tila ja tulevaisuus.

Selvitystyön yhteenveto

Selvitystyössä kävi ilmi, että rautatieliikenteen toimijoiden välisten roolien selkeyttämiselle ja rautatieliikenteen kokonaiskoordinaation tehostamiselle on suuri tarve. Lisäksi Liikenneviraston roolia on vahvistettava ja systematisoitava selvästi suhteessa muihin toimijoihin.

Tärkeimpänä teknisenä seikkana nousi esiin tarve laatia Ilmala–Pasila–Helsinki-rataosuudelle nykyaikainen liikenteenhoitomalli ja sitä tukeva raiteistokaaviomalli. Tavoitteena on, että se on operaattorista riippumaton ja tukee osaltaan rautatieliikenteen avautumista kilpailulle. Lisäksi sen pitää olla käytettävyydeltään huomattavasti nykyistä parempi.

Helsingin asetinlaitteen uusimisen tavoiteaika on noin 10 vuotta ja kokonaisrahoitustarve sen uusimiselle ja raiteistokaaviomuutoksille on lähes 100 M€. Uusimistyö on aloitettava viimeistään vuonna 2013 ja sitä ennen tulee laatia em. liikenteenhoitomalli.

Selvitysmiehen tärkeimmät esitykset

Selvitysmies **Petri Rönneikkö** esittää, että:

- Liikenneviraston tulee välittömästi perustaa ohjausryhmä, joka käsittelee säännöllisesti rautatieliikenteen kokonaisuutta (liikenteenohjaus ja kunnossapito) kaikkien rautatieyritysten ja radanpidosta vastaavien urakoitsijoiden edustajien kanssa.
- Liikenteen ohjausjärjestelmien, turvalaitejärjestelmien ja tietoliikennelaitteiden virransyötön rakenne ja toiminta häiriötilanteissa on testattava määrävälein. Liikennevirasto sisällyttää testauksen jatkossa kunnossapitosopimuksiin. Ennen nykyisten sopimusten päättymistä testaus teetetään lisätyönä.

- Riittävän teknisen tuen saatavuus VR:ltä Helsingin asetinlaitteen operointiin tulee varmistaa erityisesti liikenteellisesti vilkkaina aikoina. Liikennevirasto käynnistää asiasta yhteistyöneuvottelut ja sisällyttää työn tuleviin kunnossapitosopimuksiin.
- Helsingin alueen liikenteenohjaus-, sähköradan kaukokäyttö- ja turvalaitejärjestelmien käytettävyyden tulee varmistaa systemaattisella kunnossapito-ohjelmalla niiden uusimiseen saakka. Lisärahoitustarve on neljänä ensimmäisenä vuonna noin 1 M€ vuodessa. Kunnossapidon kokonaisrahoitus on n. 170 M€ vuodessa koko Suomessa, n. 11 M€ Helsingin alueella, joten lisärahoitustarve ko. alueella on noin 10 % nykyiseen verrattuna.
- Rataisännöinnin sähköasiantuntijoiden resurssoinnin tarvelähtöinen kokonaistarkastelu tulee käynnistää välittömästi. Liikennevirasto tilaa selvityksen ulkopuoliselta toimijalta siten, että se on valmis kesäkuun 2011 loppuun mennessä.
- Rautatieliikenteessä tulee ottaa käyttöön rautatieliikenteen häiriötilanteiden ja muiden poikkeamien hallintajärjestelmä. Liikennevirasto käynnistää toimenpiteet järjestelmän toteuttamiseksi vuonna 2011.
- Vuonna 2011 tulee aloittaa Helsingin alueen uuden liikenteenhoitomallin sekä sitä palvelevan raiteisto-kaaviomallin luominen. Liikennevirasto aloittaa mallien määrittelyn siten, että työ valmistuu vuoden 2012 aikana. Viimeistään em. Työn valmistuttua tulee aloittaa Helsingin asetinlaitteen hankinta- ja toteuttamisprosessi.
- Tietoliikenneyhteyksien kokonaisvaltainen kartoitus tulee tehdä mahdollisimman pian ja kriittiset yhteydet tulee välittömästi kahdentaa. Liikennevirasto teettää kartoituksen kriittisistä tietoliikenneyhteyksistä ja niiden toimivuudesta vuoden 2011 aikana. Kriittisten tietoliikenneyhteyksien tarvittava kahdenus käynnistetään välittömästi sen jälkeen.
- Sähkörata-, lumensulatus- ja turvalaitejärjestelmän ulkolaitteiden tarve- ja rakennettavuusselvitykset tulee toteuttaa. Työ aloitetaan kartoittamalla työn kokonaislaajuus Helsingin alueen liikenteenhoitomallin luomisen aikana.
- Junakaluston ohjausvaunun käyttömahdollisuuden selvittäminen käynnistetään välittömästi yhteistyössä VR:n kanssa. Tavoitteena on, että kaluston vaihtoliikenne Helsingin ja Ilmalan välillä vähenee olennaisesti. Samaan aikaan selvitetään myös kaksikerroksisen lähiliikennekaluston käytön edellytykset yhteistyössä VR:n ja HSL:n kanssa.
- Selvitystyön yhtenä johtopäätöksenä on, että tarve tehdä yhteistyössä suunnitelma junaliikenteen ohjauksen eriyttämisestä VR Groupista on suuri, myös tulevien järjestelmähankkeiden onnistumisen kannalta.
- Lisäksi junaliikenteen aikataulukehysten laadinta tulee jatkossa siirtää erikseen sovittavalla tavalla Liikenneviraston vastuulle ja kehysten tulee ulottua riittävän pitkälle tulevaisuuteen.
- Selvitysmies korostaa, että Pisara-radan rakentamisella olisi merkittävät vaikutukset koko maan rautatieliikenteen sujuvuuden ja luotettavuuden parantamisessa. Tämä korostuu erityisesti Helsingin ratapihan toimivuudessa, kun sen kaikki raiteet päättyvät tällä hetkellä asemalle.

Selvitysmies esitti kaikkiaan 23 eri toimenpidettä, joista keskeisimmät on esitetty edellä.