

Tampereen yliopisto

Ratarakenteen elinkaaren optimointi – mikä päättää betoniratapölkyn käyttöiän?

Rakennetekniikan päivä 2026

Heikki Luomala
Infrarakenteiden apulaisprofessori

Tutkimuskeskus
TERRA Geo
Road
Rail

1

Tampereen yliopisto

Tutkimuskeskus
TERRA Geo
Road
Rail

1968
Geotekniikan ja rakennusgeologian
opetus- ja tutkimustoiminta käynnistyy

2000
Maa-, pohja- ja ratarakenteiden
tutkimusryhmä perustetaan

2020
Tutkimuskeskus Terra perustetaan

Tutkimusryhmät

40
Opetus- ja
tutkimushenkilöstö

Maarakenteet
TerraRoad

Ratarakenteet
TerraRail

Infrarakenteiden
digitalisaatio
TerraDigi

Geotekniikka
TerraGeo

Laboratorio- ja
mittauspalvelut
GeoLa

research.tuni.fi/terra

2

Missio

Teemme kansainvälistä huippututkimusta, opetamme laadukkaasti ja vaikutamme myönteisesti koko yhteiskunnan kehitykseen.

Visio

Terra tunnetaan valituilla erikoisaloilla kansainvälisen tason huippuosaajana. Terra on Suomen arvostetuin infra-alan kouluttaja ja innovatiivisuudestaan tunnettu kumppani haastavissa tutkimus- ja kehityshankkeissa. Terran vaikutuksesta infra-ala on noussut ansaitsemaansa arvostukseen sekä yhteiskunnassa että yliopistoyhteisössä.

**Kv-tason
huippuosaamiset**

**Kansallinen
huippuosaaminen**

**Perustehtävät:
opetus ja palvelututkimus**

Tutkimuskeskus
TERRA Geo
Road
Rail

3

Ratarakenteiden tutkimusryhmä TerraRail

Tutkimusta yhteistyössä Väyläviraston ja muun alan teollisuuden kanssa (operaattorit, komponenttivalmistajat, suunnittelutoimistot, OTKES, jne.)

Osaamisalue kattaa junan kulkuominaisuudet, rataa kohdistuvat kuormat, radan komponentit ja rakenteet; mitoitus, materiaalit ja elinkaari.

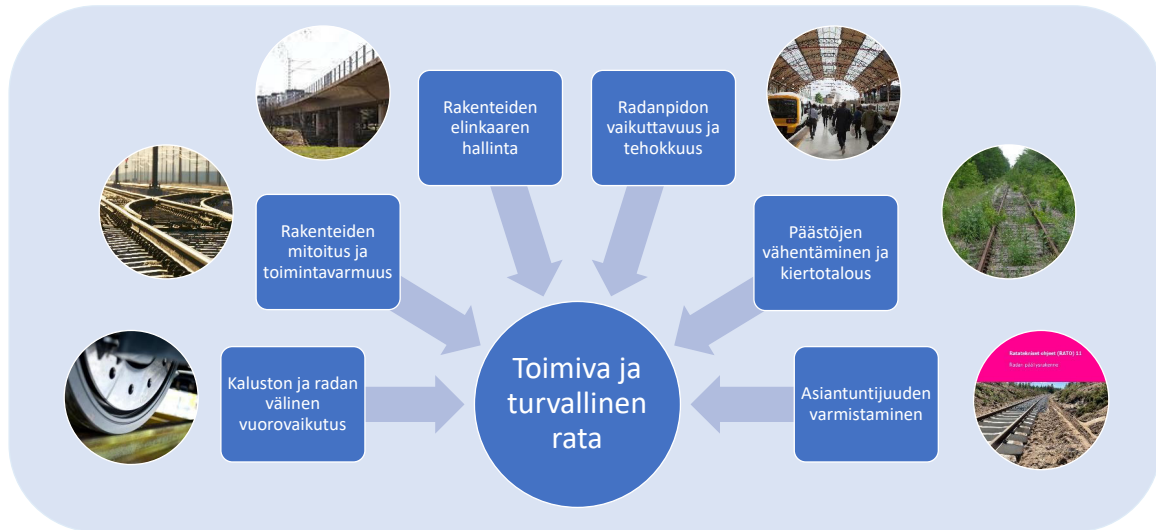
- Tavoitteena on tuottaa lisäarvoa radanpitoon, jotta suunnitellut ratkaisut ovat turvallisia, pitkäikäisiä, kestäviä ja elinkaaritehokkaita.
- Tärkeä näkökulma on osaamisen lisääminen ja asiantuntijuuden varmistaminen: opinnäytteet ja täydennyskoulutus (RASU).



Tutkimuskeskus
TERRA Geo
Road
Rail

4

Tutkimusohjelma Toimiva ja turvallinen rata (TUTOR) 2025-2028



5

Radan päällysrakenteen vaurioituminen

- Kiskot kuluvat: sivukulumista kaarteissa, pystykulumista kaikkialla => mitattavissa oleva profiilimuutos.
- Sepeli hienonee: raidegeometria ei pysy => mitattavissa oleva rakeisuusluku.
- Puiset ratapölkkyt katkeilevat ja lahoavat => vähintäänkin silmämäärin havaittavissa olevia vaurioita.
- Betoniratapölkyn vaurioituminen: antaako se lainkaan viitteitä etukäteen? Mikä on sen jäljellä oleva käyttöikä?



6

Betoniratapölkky

Tehtaassa valmistettu esijännitetty betonirakenne

- mahdollistaa tukevan kiskonkiinnityksen
- pitää hyvin raidelevyyden ja kiskon kallistuksen
- tuottaa hyvän raiteen poikittaisvastuksen
- kestävä ja pitkäikäinen komponentti
- suunniteltu käyttöikä 40 vuotta

Yli 40 vuotta vanhat betonipölkkyt olivat jälkijännitettyjä



Betoniratapölkky

Merkitys on suuri

- n. 80 % rataverkosta on varustettu betonipölkkyillä
- uushankinta-arvo on miljardiluokassa
- suunniteltu käyttöikä on päättymässä lähitulevaisuudessa suurella joukolla pölkkyjä

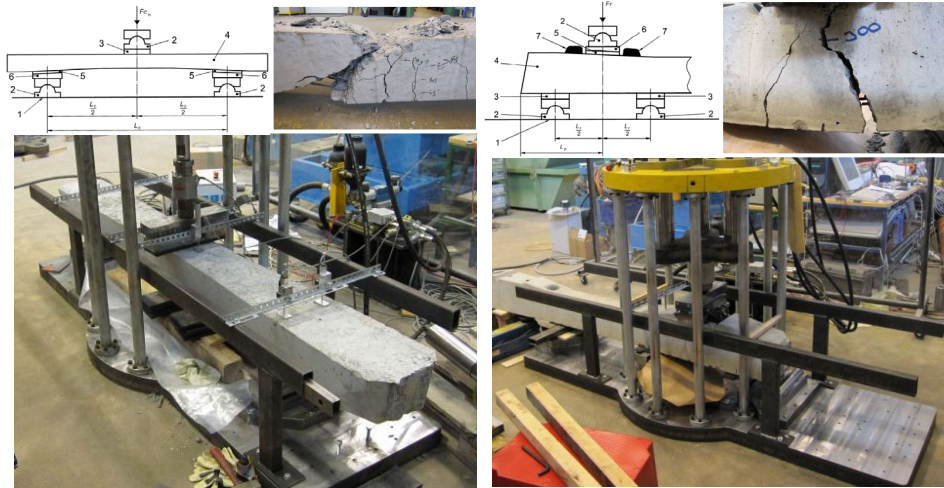
Millä strategialla lähdetään uusimaan, kun rahaakaan ei oikein olisi?

Käynnissä olevassa tutkimuksessa on selvitetty NDT-testauksen mahdollisuuksia kunnon arviointiin.

Tehty myös mekaanisia kuormituskokeita pölkkyille ja betonille.



Mekaanisia kuormituskokeita



Etenkin jälkijännitetyissä pölkyissä on havaittu pituussuuntaisia halkeamia

- Halkeamat näytävät silmällä tietyssä olosuhteessa vakavilta, mutta ovat poranäytteiden perusteella kuitenkin pääosin pinnallisia.
- Eivät vaikuta mekaaniseen kestävyYTEEN, ainakaan vielä.
- Betoni on tiivistä ja sillä on suuri puristuslujuus. Karbonatisoitumista ei havaita.
- Laskennallisen tarkastelun perusteella käyttöikää olisi jäljellä vielä kymmeniä vuosia
 - Sovellettu julkisivubetoneille kehitettyä säärasitukseen perustuvaa mallinnusmenetelmää



Tilanne pakkasrasituskokeen 25 syklin jälkeen

Pakkasrasituskoee näyttäisi vaurioittavan betonia melko nopeasti.

Tutkimus ja tulosten tulkinta on tältä osin vielä kesken

- Betoni on erittäin tiivistä, jonka seurauksena se imee vettä ja kuivuu hitaasti.
- Radalla pölkyt eivät pääse kyllästymään vedellä kokonaan, joten käytännössä säärasitus lienee jonkin verran pienempi.
- Näiden tulosten perusteella käyttöikä on kuitenkin selkeästi rajallinen



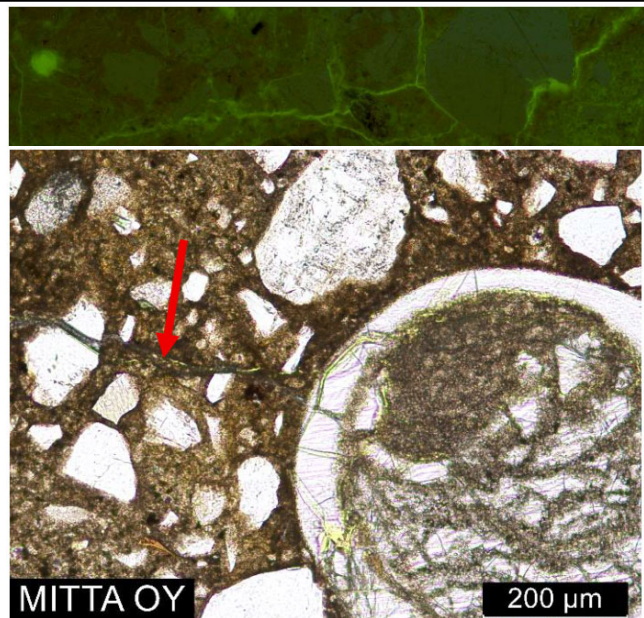
Tutkimuskeskus
TERRA
Geo
Road
Rail

11

Ohuthietutkimukset

ASR

- Reagoineet kappaleet ovat hienon fraktion kvartsiitti- ja myloniittikappaleet, joista säteilee suuntautumatonta halkeilua sideaineeseen.
- Paikoin pinnan suuntaisessa halkeamassa sekä huokosissa on silikageeliä.



Kuva 21. Silikageeliä halkeamassa (nuoli) ja huokosessa. PPL

Tutkimuskeskus
TERRA
Geo
Road
Rail

12

Käyttöiän päättyminen

- Ratapölkky voi rikkoutua junan suistumisen tai kunnossapidon seurauksena
- Liikennekuorma voi aiheuttaa halkeilua
- Betoni voi rapautua kemiallisten reaktioiden takia
- Käyttöikä loppuu, kun raideleveys ei pysy tai kiskonkiinnitys pettää



Tutkimuskeskus
TERRA Geo Road Rail

13

Kierrätys

- Kierrätetään vilkkaalta rataosalta vähäliikenteisemmälle.
- Hyödynnetään komponenttina muussa käyttötarkoituksessa, kuten aurinkovoimalan perustuksina.
- Murskataan ja käytetään materiaalina: betonimurske ja kierrätysteräs



Kuva: www.renor.fi

Tutkimuskeskus
TERRA Geo Road Rail

14

Ajatuksia raideleveyskeskusteluun

- Olemassa olevan verkon muutos on miljardien investointi ja vie vuosikymmeniä aikaa.
- Varautuminen muutokseen pitäisi aloittaa heti asentamalla kaikki uudet pölkyt kaksilla kiskonkiinnityksillä.
- Lisäraiteilla parannetaan välityskykyä ja kenties houkutellaan uusia operaattoreita, mutta niiden avulla ei pystytä kattamaan koko rataverkkoa.
- Nopeimmin raideleveyshaasteeseen vastataan muuttuvan raideleveyden teleillä varustetun kaluston avulla.
- Pelkästään hyvät lastauslaiturit auttavat paljon, kun kuljetusmuotoa voidaan vaihtaa sujuvasti.



Kuva: Väylävirasto

Kiitos!

heikki.luomala@tuni.fi

