



# Pori–Tampere-rataseminaari

VR-Yhtymä Oy  
Henkilöliikenne

Ari Vanhanen  
19.4.2010

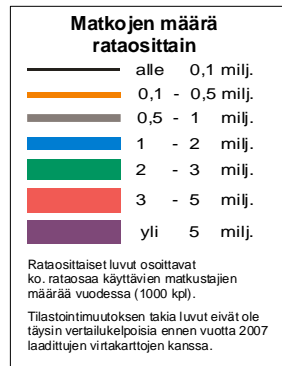


## Lähtökohtia 2010

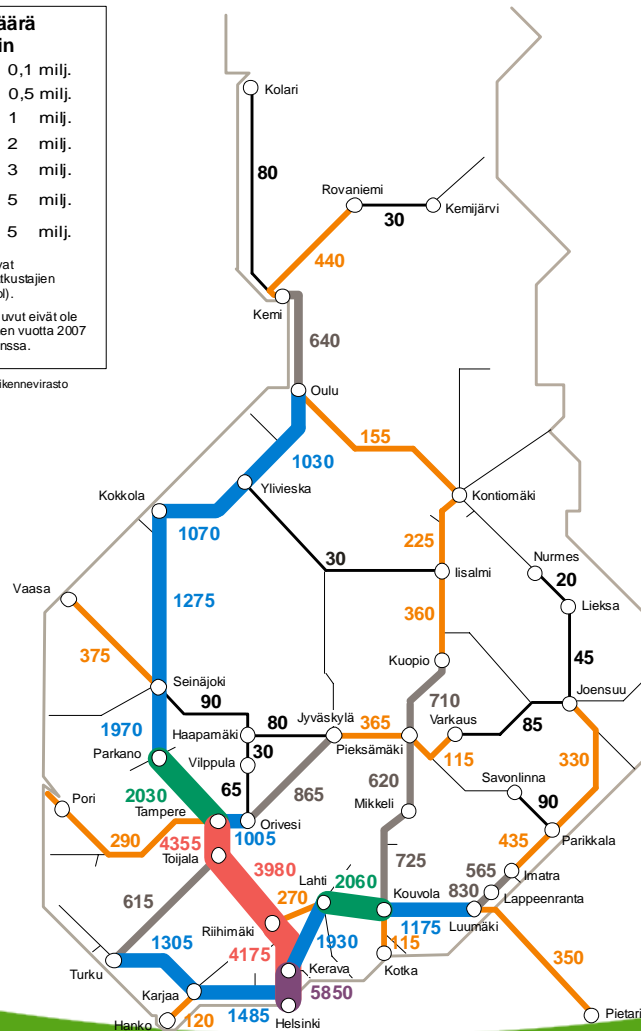
- Matkustajamäärät 2009 kotimaan kaukoliikenteessä -4,3 % alle edellisvuoden tason taloustaantumien vaikutuksesta
- Venäjän liikenteessä laskua -19 %
- Lähiliikenteessä -3,1 %
- Matkustajamäärät ylittävät vuoden 2007 matkustajamäärän
- Ei suunnitelmissa merkittäviä junatarjonnan leikkauksia
- Täsmällisyystavoitteeseen ei v. 2009 päästy johtuen joulukuun kovista talvikeleistä
- Ennätyksellisen vaikea talvisää ja onnettomuus myöhästyttivät junia tammi-helmikuussa
- Talven aiheuttamat lisäkulut ovat merkittävät
- Junaliikenteen täsmällisyyttä varmistetaan jatkuvalla työllä!
- Maaliskuun täsmällisyys 78 %, tavoite 90 %



## Matkustajavirrat 2009



Lähde: VR Henkilöliikenne, Liikennevirasto



- Saapuvien/lähtevien matkustajien määrä Porissa n. 225 000 vuonna 2008 (kasvua n. 13 % vuodesta 2007) 2009 matkustajia n. 227 300 (kasvua n. 1,2 % vuodesta 2008)
- Helsinki–Pori-yhteysväli kasvoi 9 % 2008->2009 (osaksi kesätapahtumien ansiota)
- Pori–Tampere-matkustus säilyi 2008/2009 ennallaan
- Porista matkustetaan n. 1,5 kertaa enemmän Tampereelle kuin Helsinkiin

**Yhteisellä matkalla**



## Satakunnan-liikenne

- Porista ja Poriin liikennöidään kuusi taajamajunaa päivässä suuntaansa
  - Kaikissa junissa on esteettömän kulkemisen mahdollistava, invanostimella varustettu EFiti-vaunu
- Tampere on merkittävin rautatiesolmu Suomessa, josta tasavälilähdöt erisuuntiin
- Porin-junilta on Tampereella hyvät vaihtoyhteydet sekä Pendolino- että IC/IC<sup>2</sup>-juniin Helsinkiin kuten myös Jyväskylän, Oulun ja Turun suuntiin
- Lyhin matka-aika Pori–Helsinki 3 h 5 min



## Satakunnan-liikenne

- Pori–Tampere-liikenne on Liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikennettä
- Uuden käyttöoikeussopimuksen puitteissa VR alkaa liikennöidä 7.6.2010 alkaen uutta, suoraa IC<sup>2</sup>-junaparia omalla kustannuksellaan
  - Porista klo 6.20, tulo Helsinkiin klo 9.52 (ma–la)
  - Helsingistä klo 19.06, tulo Poriin klo 22.35 (ma–pe, su)
- Nokiolla ja Karkussa vanhat, matalat laiturit odottavat vielä korottamista
  - Esim. Nokiolla vuonna 2009 n. 62 600 saapunutta/lähtenyttä matkustajaa, kasvua 4 % edellisvuoteen
- Junabussi-yhteystarjontaa Rauma–Turku–Helsinki on kehitetty edelleen



## Sm4



- 7.6.2010 alkaen kokeillaan matalalattiaisen Sm4-kaluston sopivuutta Tampere–Pori-liikenteeseen kahdessa taajamajunaparissa
  - Tampereelta klo 14.15 (ma–to) ja klo 22.05 (ma–to, su)
  - Porista klo 7.15 (ma–pe) ja klo 16.15 (ma–to)



## Päätetty aloittaa kalustoinvestoinnit, uusia vetureita ja vaunuja

- Toimituksessa 2010–2011 yhteensä 20 uutta kaksikerrosmakuuvaunua
- **Uusi IC-kaksikerrosvaunu**  
Tarjouskyselyssä 40 vaunua,  
toimitus 2011-2012





## Päätetty aloittaa kalustoinvestoinnit, uusia vetureita ja vaunuja

- Tänä vuonna järjestetään tarjouskysely 12 ohjausvaunusta ja 15 kaksikerrosravintolavaunusta. Toimitukset noin 2013–2014.



Ohjausvaunu



## Tärkeimmät rataverkon kehityshankkeet

### Aloitettujen kohteiden loppuun vieminen mahdollisimman nopealla aikataululla

- **Seinäjoki–Oulu kaksoisraideosuudet ja nopeuden nosto**
- Lahti–Luumäki–Vainikkala nopeuden nosto ym.
- Kehärata
- Ilmalan ratapiha
- Helsingin autoasema

### Uudet esillä olleet kohteet, joista vielä puuttuu päätös:

- **Espoon kaupunkirata**
- **Pisara-rata**
- **Luumäki–Imatra-kaksoisraide ja nopeuden nosto**
- **Helsinki–Riihimäki–Tampere-välin välityskyvyn kehittäminen**
- **Riihimäen kolmioraide/Riihimäen nopea kolmioraide**
- **Nykyisen rantaradan kehittäminen**
- Luumäki–Vainikkala-kaksoisraide
- Eri ratapihahankkeet

### Esillä olleet, mutta lisäselvityksiä vaativat kohteet:

- **Lentokenttärata**
- Savonradan nopeuden nosto
- Imatra–Joensuu nopeuden nosto
- ESA + Nummela–Lohja
- HELI
- Lahti–Heinola–Mäntyharju-oikorata
- Helsinki–Forssa–Pori-oikorata
- Hämeenlinna–Lahti-oikorata

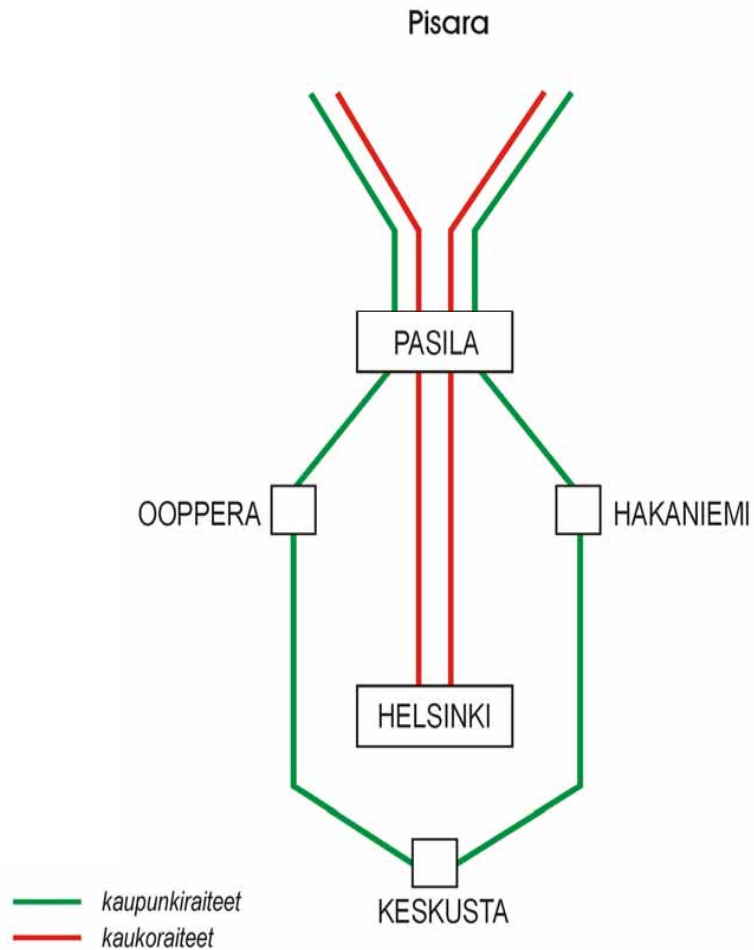


## Tärkeimmät rataverkon kehityshankkeet

- Lisäksi tulisi selvittää rataosittain pienkehityshankkeet, joilla voidaan lyhentää matka-aikoja, parantaa täsmällisyyttä sekä parantaa asiakaspalvelua asemilla.
- Tällaisia hankkeita ovat mm. turvalaitemuutokset, liikenteen sujuvuutta kehittävät muutokset ratapihoilla ja kohtauspaikeilla jne.
- Asiakaspalvelun osalta vastaavia selvityskohteita ovat katokset, odotustilat, asiakasinformaatio, liityntäpysäköintialueet, kevyen liikenteen järjestelyt sekä eri liikennemuotojen yhteensovittaminen



## Pisara-rata



- Pisara on kantakaupungin alle toteutettava tunneliratalenkki, joka yhdistää rantaradan kaupunkirataliikenteen Espooseen ja pääradan kaupunkirataliikenteen Keravalle yhtenäiseksi heilurilinjaksi
- Tulevan Kehäradan linjat muuttuvat Pisara-lenkin kautta kulkeviksi rengaslinjoiksi
- Kaupunkiratajunien operointi Helsingin päärautatieasemalla vähenee olennaisesti
- Kasvavalle liikenteelle vapautuu Helsingistä tarvittavaa kapasiteettia (8 laituriraidetta)
- Uuden radan myötä liikennöintitehokkuus on merkittävästi nykykäytäntöä parempi



## Pisara-rata

- Rautateiden liikenteen tarjonnan kasvua pääkaupunkiseudulla mitoittavat tulevaisuudessa Helsingin ja Pasilan ratapihat
- Helsingin ratapihan välityskykyongelman poistamiseksi paras vaihtoehto välityskyvyn, palvelutason, palvelualueen, liikennöintitehokkuuden ja maankäytön kehittämisen kannalta on rakentaa Pisara-rata Helsingin keskustan alle
- Jotta Pasila ei tällöin muodostuisi pullokaulakohteeksi, tulisi Pisara linjata kulkemaan Pasilan aseman kohdalla tunnelissa → tämän hankkeen karkea kustannusarvio on noin 400–450 M€
- Pisara on tehtävä rautateiden kehittämisen vuoksi joka tapauksessa, mutta lisäksi sen avulla voidaan lisäksi saavuttaa Kamppi–Pasila-välille lähes sama raideliikenteen palvelutaso kuin suunnitellulla metrolla (kustannukset 370 M€)
- Pisara siis ratkaisee pääkaupunkiseudun rautatieliikenteen kapasiteettiongelmat, parantaa palvelutasoa, lisää liikennöintitehokkuutta ja poistaa tarpeita muihin raideliikenneinvestointeihin → **hanke on erittäin kannattava**