Junaliikenteen tarpeet ja asemakapasiteetti Helsingissä

Antti Kylkilahti

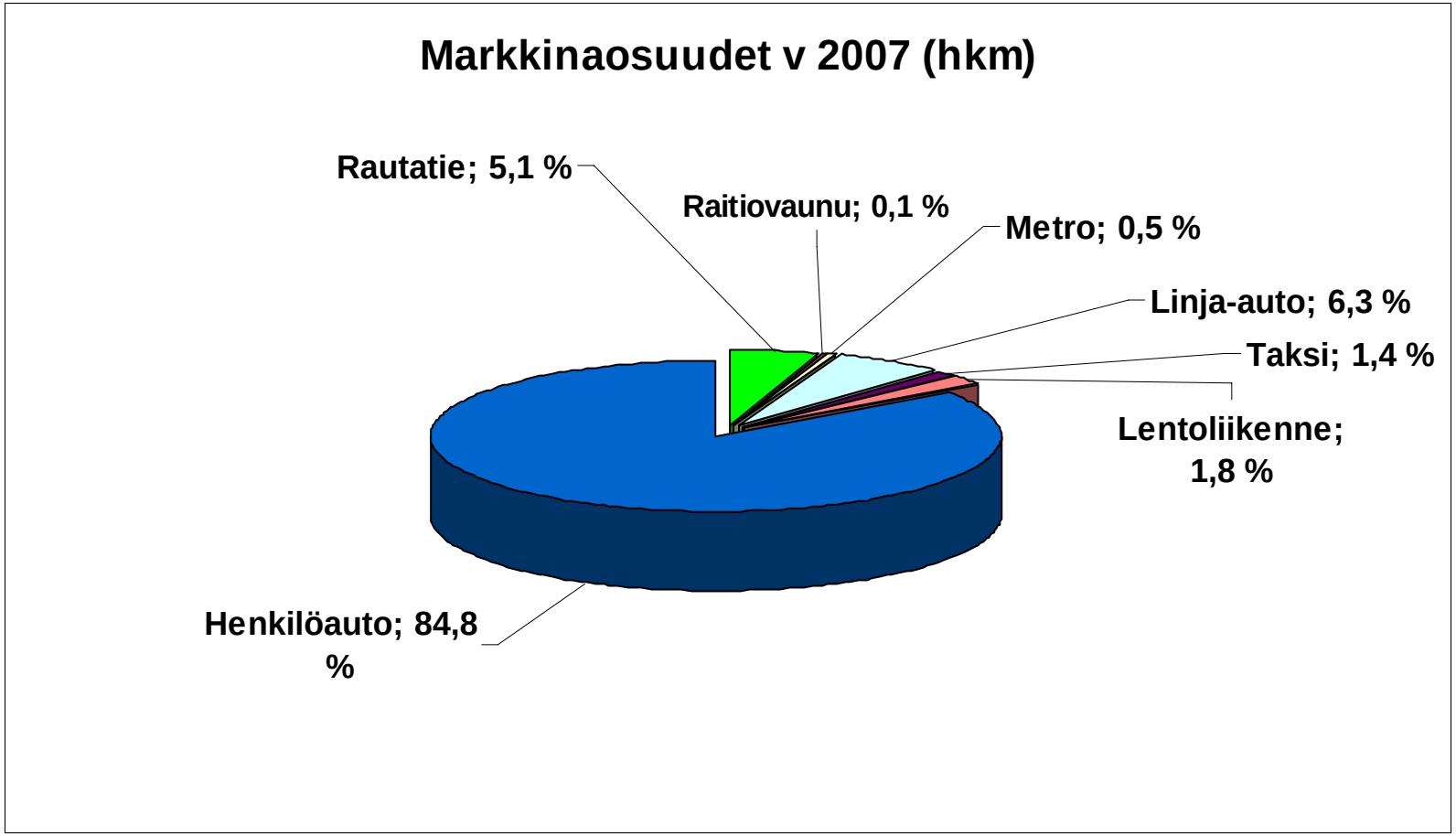
Pro Rautatie -seminaari

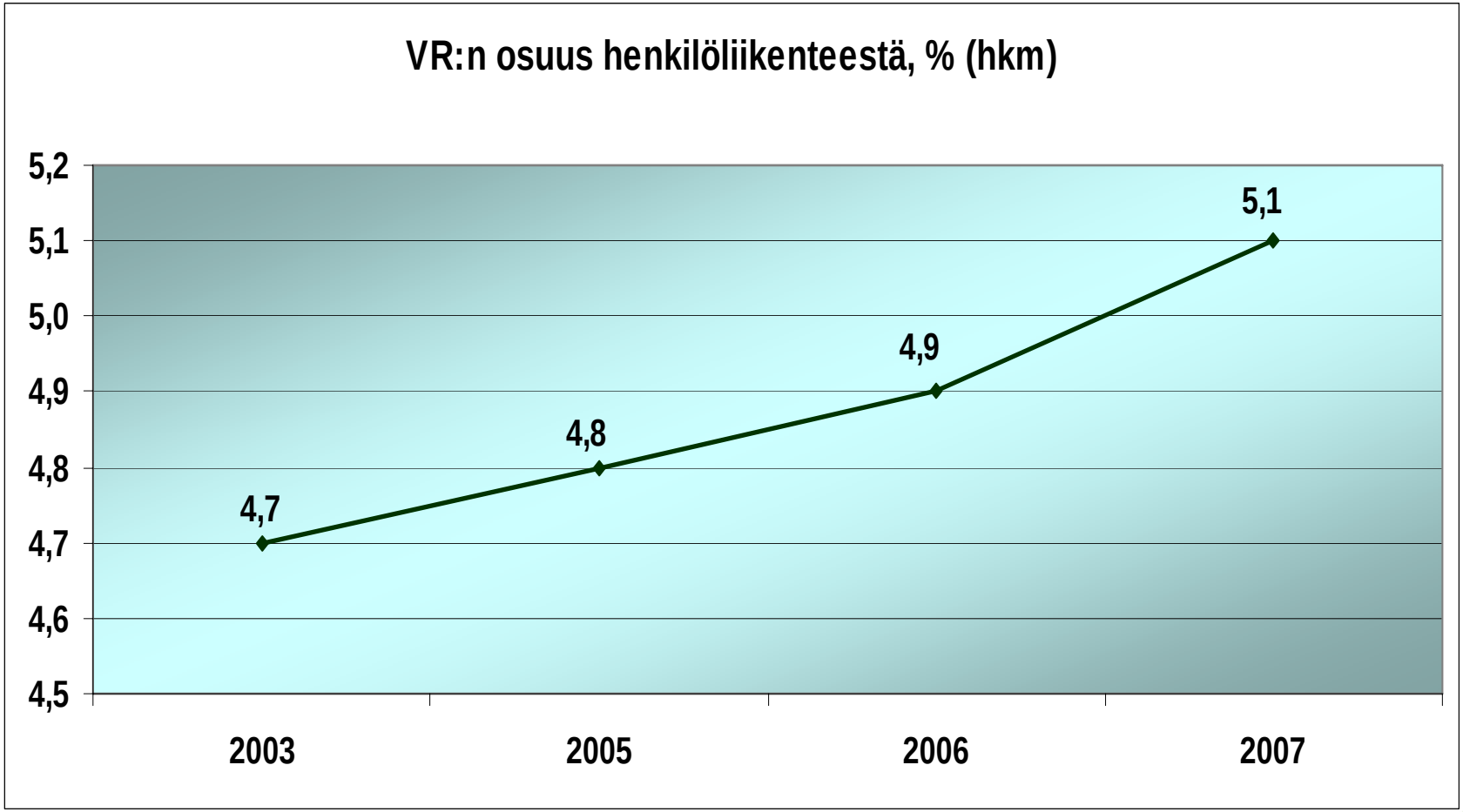
Helsinki 19.3.2009

Yhteisellä matkalla

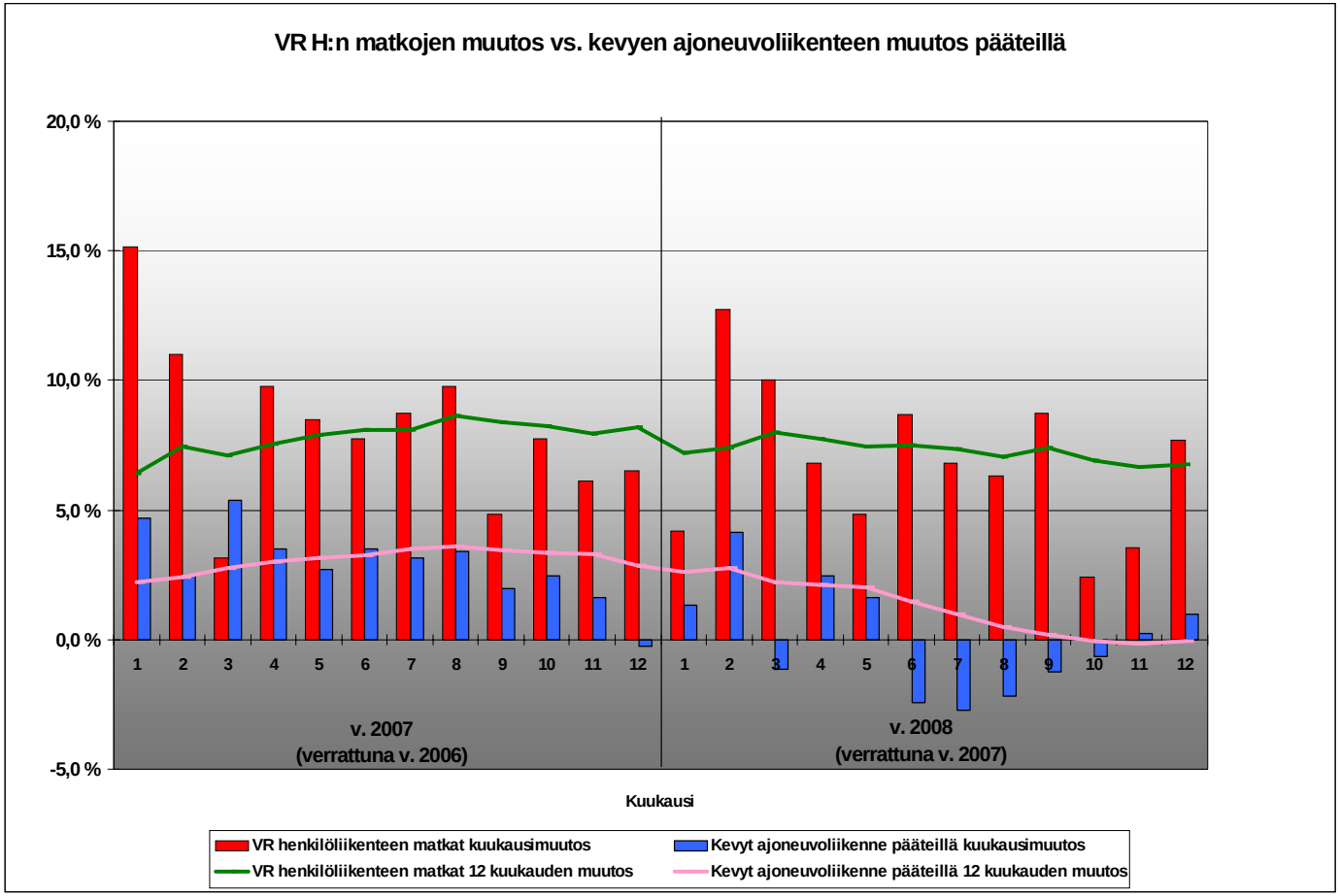
VR Henkilöliikenne 2008 lyhyesti

- **Matkoja 69,9 miljoonaa, joista**
  - **VR:n liikenteessä 26,1 miljoonaa**
  - **YTV-alueella 43,9 miljoonaa**
- **Liikevaihto n. 370 miljoonaa euroa vuonna 2007**
- **Kaukoliikenteessä 310 päivittäistä junavuoroa, joista**
  - **Venäjän liikenteessä 6**
- **Lähiliikenteessä 890 vuoroa**
- **Henkilökuntaa n. 1500, joista**
  - **n. 800 konduktöörejä**
  - **n. 400 lipunmyyntihenkilöstöä**
- **Markkinaosuus kaikista henkilöliikenteen matkoista 5,1% vuonna 2007**


Markkinaosuudet v 2007 (hkm)
Rautatie; 5,1 %
Raitiovaunu; 0,1 %
Metro; 0,5 %
Linja-auto; 6,3 %
Taksi; 1,4 %
Lentoliikenne; 1,8 %
Henkilöauto; 84,8 %

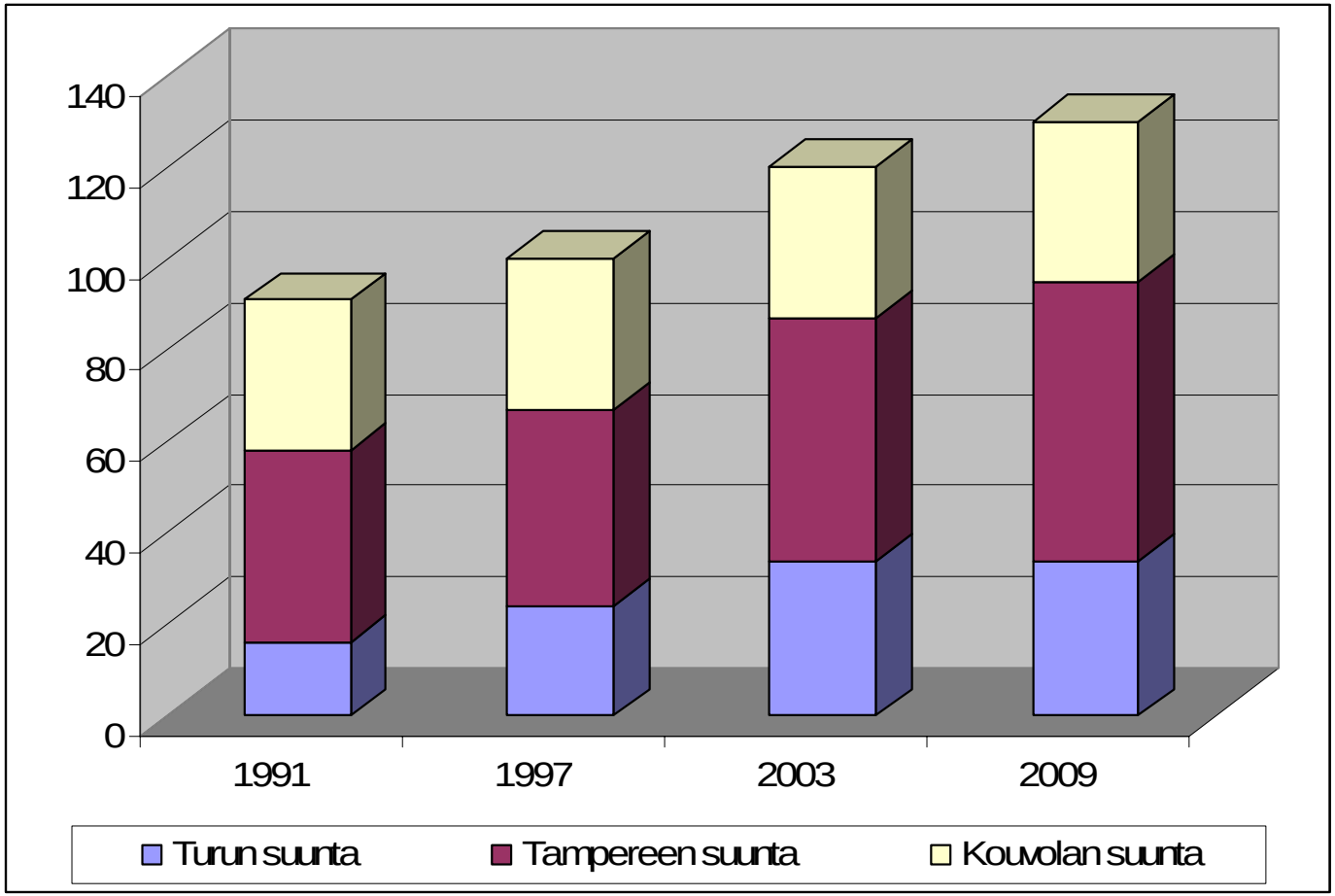

VR:n osuus henkilöliikenteestä, % (hkm)
5,2
5,1
5,0
4,9
4,8
4,7
4,6
4,5
4,7
4,8
4,9
5,1
2003
2005
2006
2007

Vahvaa kasvua suhteessa pääkilpailijaan



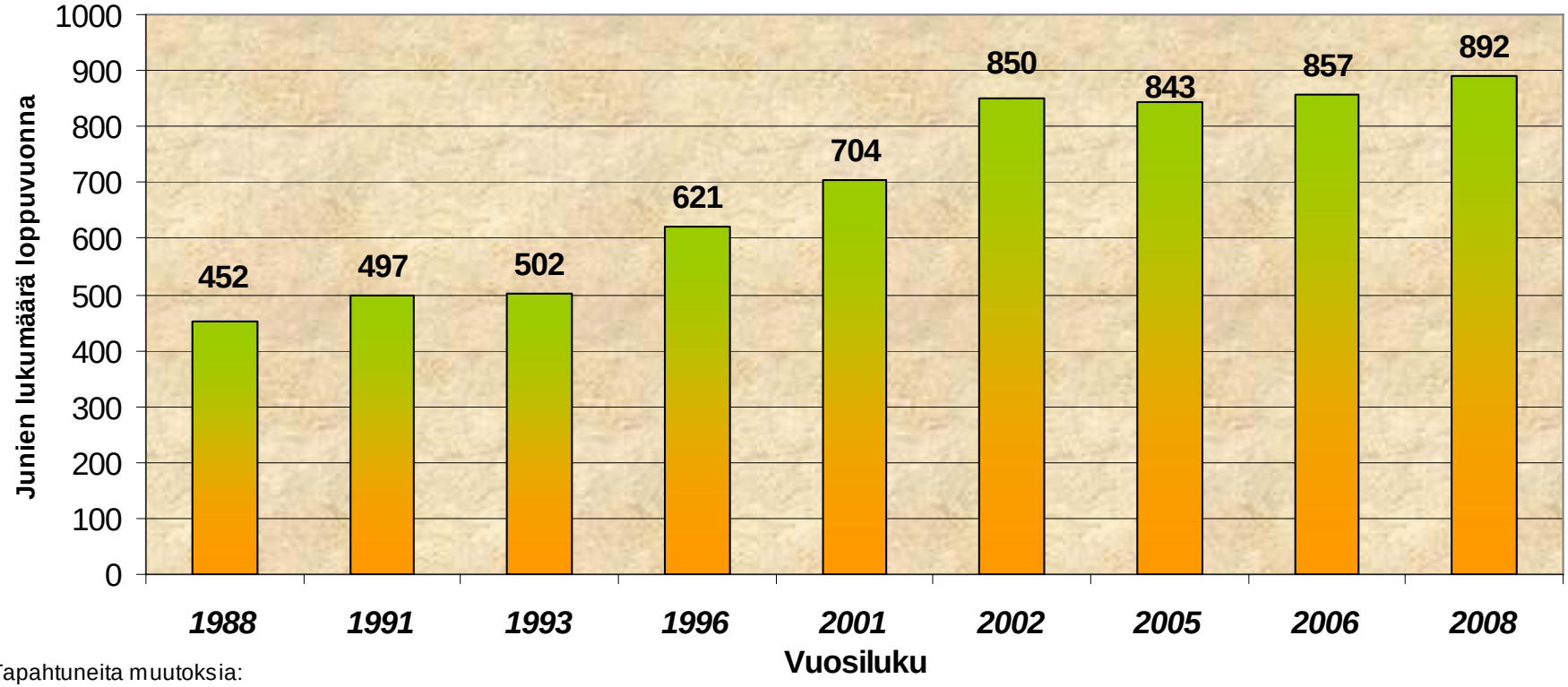
Haasteet liikenteen kehittämiselle

Kaukojunien määrän kehitys Helsingissä 1991–2009



LÄHILIIKENTEEN JUNALUVUN KEHITYS

Merkittävimmät vuodet ajalta 1988-2008



Tapahtuneita muutoksia:

- 1991 avautui Martinlaakso-Vantaankoski; päivä- ja iltaliikennettä tihennettiin
- 1993 sähköistys Karjaalle asti
- 1996 Tikkurilan kaupunkirata, huomattava liikenteen tihennys
- 2001 Vantaankosken radalla vuoroväli 15 minuutista 10 minuuttiin
- 2002 Leppävaaran kaupunkirata ja uusi junalinja A
- 2005 liikennettä vähennetty YTV:n esitysten nojalla
- 2006 Uusi juna-aika; oikorata
- 2008 Z-junien määrä lisääntynyt, linja G aloitti 2007

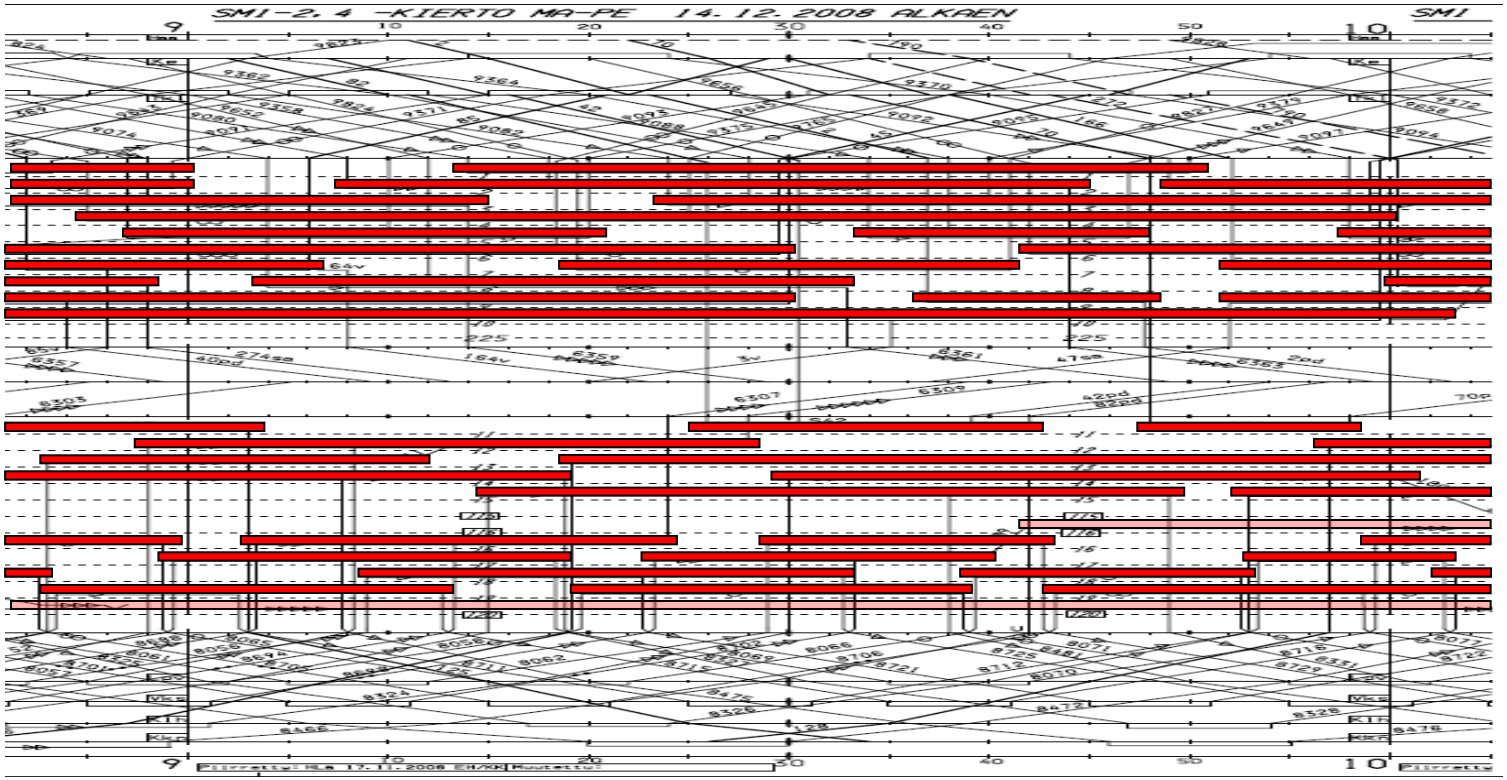
Näkymiä

- Ratakapasiteetti rajoittaa monelta osin junaliikenteen kehittämistä
  - tarjonnan kasvattaminen, erityisesti eteläisessä Suomessa
  - nopeustasot
- Menossa suuria hankkeita
  - Lahti – Luumäki tasonnosto → 200 km/h
  - Pohjanmaan rata
  - Jämsä – Jyväskylä
  - Kehärata

Haasteita kehitykselle

- Tarvitaan merkittäviä investointeja infrastruktuuriin
  - Helsinki – Riihimäki – lisäkapasiteetti
  - Helsingin ratapiha
  - Päärataverkon nopeudennosto → 200 km/h ja kaksoisraiteita
  - Pohjanmaan rata: Seinäjoki - Oulu-väli kaksiraiteiseksi
  - Luumäki - Imatra-rataosuus
  - Espoon kaupunkirata
  - Rantarata
- Rataverkon nopeustason nosto runkoverkolla 200-220 kilometriin tunnissa
- Kaluston riittävyys erityisesti pääkaupunkiseudulla

Helsingin laituriraiteiden käyttö arkipäivänä klo 9-10



Yhteisellä matkalla

Helsingin ratapihan ahtauden aiheuttamia ongelmia

- Junat joutuvat toisinaan odottamaan ratapihalla vapautuvaa laituriraidetta
- Tiheästi lähteviä junavuoroja joudutaan sijoittamaan lähtemään samalta raiteelta, jolloin asiakkaat joutuvat kulkemaan omaan vuoroonsa laituria pitkin
- Laituriraiteiden määrää ei ole mahdollista lisätä
- Usean operaattorin tilanteessa ratapihan käytön tehokkuus laskee kun eri operaattoreiden kalustoa ei voida sijoittaa joustavasti samalle raiteelle

Haasteita kehitykselle

- Helsingin ratapihan kapasiteetti on täydessä käytössä kysytyimpinä aikoina
- Tämä ei mahdollista junamäärien lisäämistä Helsinkiin kauko- lähi- tai kv-liikenteessä
- Ratkaisuna ongelmaan on Pisara-radan rakentaminen