

PENDOLINOSTA ALLEGROON

Rautateiden kehitys Suomessa 1990-luvulta 2010-luvulle

Antti Jaatinen

Rautatiet olivat perustamisestaan, vuodesta 1862 lähtien, osa valtion hallintoa Suomessa. Vuoden 1990 alusta alkoi uusi kehittämisajanjakso, kun muodostettiin liikelaitos Valtionrautatiet. Sen pääjohtajaksi tuli Eino Saarinen, joka oli aikaisemmin toiminut Pohjolan Liikenteen johdossa. Liikelaitosperiaatteen mukaan VR:lle alettiin tehdä itsenäistä kirjanpitoa, joka ei enää ollut tuloiheen kuluineen Valtion budjettikirjassa kuten siihen saakka.

Samalla aloitettiin voimakas kehittämistoiminta. 1980-luvun lopulla syntynyt InterCity-kalusto sai täydennystä ja IC-junat valloittivat uusia reittejä sitä mukaa kuin kalustoa saatiin liikenteeseen. Samalla vanhaa sinistä kalustoa alettiin poistaa käytöstä. IC-junat olivat aikakautensa mittareilla nopeita; niiden suurin nopeus oli 140 km/h. ”2 Fast 4 You” -tv-kampanja huomattiin erinomaisesti. Se sai osakseen kehuja ja haukumisia, mutta uuden junatyypin tunnettuus ja haluttavuus uusine palveluineen, hiljaisempine vaunuineen ja parempine palveluineen toi uusia matkustajia junaliikenteelle.

Yhtaikaa hallintomuutoksen kanssa aloitettiin VR:llä laaja kehittämisohjelma. Tavoitteena oli tehostaa palvelutuotantoa niin, että yritys tuli huomattavasti silloista noin 25 000 henkilön määrää vähemmällä toimeen. Kuljettajien yksinajo - siihen saakka veturin ohjaamossa oli aina ollut joko lämmittäjä tai koneapulainen - oli yksi toimenpide monen muun joukossa. Ratapihatoimintoja automatisoitiin ja yhdisteltiin, samoin tavaraliikenteen toimintoja järjeistettiin perusteellisesti. Myös tietotekniikan kehitys mahdollisti entistä tehokkaamman työn taustatoiminnoissa. Monia tehtäviä myös ulkoistettiin. Kaiken tämän perustana oli työntekijäjärjestöjen, VR:n hallituksen ja johdon yhdessä te-

kemä sopimus kehittämistyöstä. Avoimiin tehtäviin otettiin ja koulutettiin tekijät talon sisältä muutamia harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta.

Näiden - ja monen muun - ratkaisun tuloksena yrityksen henkilömäärä putosi jopa tuhannella vuodessa niin, että vuoden 2011 keskimääräinen henkilömäärä oli enää 11 400. Tälläkin lukumäärällä VR on Suomen suurimpia työnantajia.

VR ja valtio sopivat myös, että rataverkon nopeustasoa aletaan määrätietoisesti nostaa, tavoitteena 200 km/h:n nopeus päärataverkolla 2000-luvun puolivälissä. Tätä silmällä pitäen VR aloitti nopeiden junien hankinnan. Valituksi tuli tarjouskilpailun jälkeen silloisen Fiat Ferroviarian Pendolino S220, kallistuvakorinen sähköjunayksikkö, jonka suurin nopeus on 220 km/h. Kallistuvakorisuus valittiin siksi, että noin viiden miljoonan asukkaan Suomessa ei arvioitu olevan mahdollisuutta erillisten nopeiden junaratojen rakentamiseen, vaan nopeiden junien tuli liikennöidä samoilla väylillä perinteisten matkustajajunien ja hitaiden tavarajunien kanssa. Kallistuvakorisuus mahdollistaa 35 % suuremmat nopeudet kaarteisilla rataosuuksilla. Pendolinon etuna oli myös se, että kori on painetiivis, joten tunneleissa, joita esimerkiksi Helsinki-Turku -rataosuudella on 16 kappaletta, ei paineisku välity matkustajille kuten perinteisissä junissa.

Valitettavasti valtio ei pysynyt sovitussa ratojen uudistamistahdissa, eivätkä vielä vuoden 2012 rataverkon nopeustasot ole monelta osin sitä, mitä tavoiteltiin 2000-luvun puoliväliin.

Pendolinon ensimmäinen kaupallinen lähtö toteutui 27.11.1995 aamulla Turusta Helsinkiin. Sitä olivat edeltäneet varsin massiiviset koeajot sekä myös esittelyt medialle ja kutsuvieraille. Pen-



Helsingin ja Pietarin väliseen liikenteeseen VR ja venäläinen osapuoli RŽD ovat tilanneet neljä kallistuvakorista Allegro-junaa Valmistaja on Alstom Italiassa Ensimmäinen Allegro otettiin käyttöön 12 joulukuuta 2010 (Kuva: Leif Rosnell)

dolinon huomioarvo olikin poikkeuksellisen korkea, ja hyvinkin pienet sattumukset tulivat helposti mediassa esille.

Henkilöliikenteen markkinoinnissa tuotiin junan nopeutta ja keskustasta keskustaan - matkustusta esille ja kehitystyön ja lyhentyneiden matka-aikojen tuloksena matkustajamäärät kasvoivatkin selvästi.

Itäinen matkustajaliikenne

Säännöllinen henkilöliikenne Neuvostoliittoon oli alkanut uudelleen 1950-luvun alussa. Moskovaan liikennöi yöjuna Tolstoi ja Leningrad - Helsinki - yhteydestä vastasi myös sikäläinen päiväjuna Repin. Syvimmän laman aikaan, kesäkuussa 1992 aloitettiin kuitenkin rautatieyhtiöiden johdon päätöksellä suomalaisen junan, Sibeliuksen, liikennöinti samalla reitillä. Näin oli saatu kaksi lähtöä suuntaansa Helsingin ja Leningradin välille.

Liikenteen kehittämisessä otettiin tavoitteeksi

matka-ajan lyhentäminen. Noin kuuden ja puolen tunnin matka-aika saatiinkin pudotettua hieman runsaaseen viiteen tuntiin. Suomen puolella otettiin käyttöön mm. rajamuodollisuuksien teko liikkuvassa junassa Kouvolan ja Vainikkalan välillä. Tällä voitiin seisomista raja-asemalla lyhentää. Juniin tuli liikkuva valuutanvaihtopalvelu ja myös markkinointiin panostettiin entistä enemmän. Matkustajamäärät Yhdysliikenteessä kasvoivatkin hyvää vauhtia. Kun laman pohjalla 1992 matkustajia oli 94 000, ylitettiin 300 000 matkan raja vuonna 2006.

VR:n yhtiöittäminen

Seuraava suuri muutos VR:llä tapahtui 1.7.1995, kun Valtionrautatiet yhtiöitettiin. Muodostettiin VR-Yhtymä Oy ja sille yli kaksikymmentä tytäryhtiötä. Yhtymä toimi konsernihallintona ja tavaroiden ja matkustajien kuljettamisesta vastasi suurin tytäryhtiö, VR Osakeyhtiö. Merkittävää liiketoimintaa

oli myös ratojen rakentamisesta ja kunnossapidämisestä vastannut Oy VR-Rata Ab.

Samaan aikaan VR:n yhtiöittämisen kanssa tehtiin EU-periaatteen mukainen suuri muutos, että ratojen ja niihin liittyvän muun infrastruktuurin omistaminen ja hallinnointi erotettiin VR:stä. Perustettiin Liikenne- ja viestintäministeriön alainen virasto, Ratahallintokeskus. Sen ylijohantajaksi nimettiin Ossi Niemimuukko.

Näin valtiovalta päätti valmistautua EU-trendiin, liikenteen tulevaan kilpailuttamiseen. Tämän toteuttamiseksi oli tehtävä uusi työnjako. Valtio vastaa väylien kunnossapidosta ja kehittämisestä ja operaattori, VR-Yhtymä Oy, liikenteen hoitamisesta. Näin luotiin tasapuoliset mahdollisuudet uusille operaattoreille tulla markkinoille, kun väylien ja liikenteen ohjauksen vastuu ei ole minkään operaattorin hoitamaa.

Kotimainen tavaraliikenne avattiinkin kilpailulle 1.1.2007, mutta vasta tätä kirjoitettaessa on ensimmäisiä kilpailijoita vähitellen tulossa harjoittamaan liikennettä.

Vuoden 2010 alusta lähtien valtio yhdisti maanteiden, vesiväylien ja rautateiden omistuksen ja hallinnoinnin Liikennevirastoon. LiVi vastaa rautateiden osalta ratojen lisäksi mm. liikenteen ohjauksesta sekä asiakasinformaatiosta asemakuulutuksien ja näyttölaitteiden.

Uusi juna-aika

Eduskunnan päätöksellä rakennettiin ensimmäinen uusi rataosuus kolmeen vuosikymmeneen Keravan ja Lahden välille. Radasta tehtiin mahdollisimman nykyaikainen, kulunvalvonnalla varustettu ja kaksiraiteinen, suurin nopeus 220 km/h. Koko rataosuuden pituus on 75,7 km, josta täysin uutta rataa 63 km. Helsinki-Riihimäki - rataosan tukkaisuuden vuoksi junavuorojen lisääminen oli tullut mahdottomaksi ja idän suunnan liikenteen siirtyminen oikoradalle mahdollisti paitsi matka-aikojen lyhentämisen myös vuoromäärän kasvun.

VR tarttuikin uuteen mahdollisuuteen tomerasti. Noin kolmen vuoden suunnittelutyön tuloksena julkaistiin uudet, koko maata käsittävät aikataulut radan avauksen yhteydessä 3.9.2006.

Oikorata mahdollisti selvän matka-aikojen lyhentämisen itäisen Suomen ja pääkaupunkiseudun välillä. Matka lyheni merkittävästi Lahdesta Helsinkiin, kun junien ei enää tarvinnut kiertää Riihimäen

kautta. Lisäksi oikoradalla voitiin hyödyntää Pendolinojen suurinta nopeutta 220 km/h ja IC-junien 160 km/h:iin kasvanutta vauhtia. Näin jo Lahti - Helsinki - matka-aika lyheni puolella tunnilla. Muiden rataparannusten ja uuden kaluston avulla matka-ajat lyhenivät Kuopion ja Joensuun tasalta pääkaupunkiseudulle noin tunnilla. Iisalmi-Oulu - sähköistykseen valmistuttua 2007 alussa lyheni matka-aika Kaajanista Helsinkiin jopa puolitoista tuntia.

Uuden juna-ajan yhteydessä lisättiin koko maan sekä lähi- että kaukoliikenteen tarjontaa noin viisi prosenttia. Se yhdessä merkittävien ajoaikojen lyhennysten ja uuden kaluston kanssa toi henkilöliikenteeseen tuntuvan kasvun 2006-2008. Junaliikenteen markkinaosuus koko liikenteestä nousikin vuoden 2004 4,67 %:sta vuoden 2008 5,35 prosenttiin. Tämä siis merkitsi sitä, että rautatiet Suomessa pystyi osaltaan kääntämään pitkään jatkuneen trendin, että henkilöautoliikenne koko ajan pienensi muiden kulkumuotojen osuutta, ainakin omalta osaltaan kasvuun. Joukkoliikenteen sisällä VR on jatkuvasti kasvattanut markkinaosuuttaan.

Lisää uutta kalustoa

VR aloitti uuden, voimakkaan kaluston uudistusohjelman 2000-luvun taitteessa. Jo 2005:en mennessä se oli investoinut uuteen kalustoon noin 700 miljoonaa euroa. Pendolinoja, kaksikerros-IC-päivä- ja makuuvaunuja, kiskobusseja, uusia lähiliikennejunia, kokonaan katettuja autovaunuja sekä vanhan kaluston saneerausohjelma olivat sopivasti valmiina Uuden Juna-ajan alkaessa 3.9.2006.

Matkailun kannalta erityisesti uudet kaksikerrosiset makuuvaunut toivat uutta mukavuutta. Uusi telirakenne ja kaksikerroksisuus toivat uuden hiljaisuustason vaunuihin; ilmastointi osaltaan helpotti hyvien yöunien saamista. Yläkerran hyteissä on oma suihku-/WC-tila, joten matkan aikana ei ollut välttämätöntä poistua hytistä. Kaikki uusien makuuvaunujen hytit ovat kahden vuoteen ratkaisuja. Alakerrassa on lisäksi joka vaunussa inva-hytin lisäksi inva-WC. Osassa alakerran hyteistä on väliovi niin, että esimerkiksi nelihenkkinen perhe voi matkustaa siten, että vanhemmat voivat avata oven lasten hyttiin poikkeamatta käytävän kautta. Uudet kaksikerrosvaunut ovat matalalattaisia, niin että laiturilta voi siirtyä vaunuun ilman portaita.

Tämän jälkeenkin VR on uudistanut kalustoaan ja vähitellen vanhat siniset, 1980-luvulta peräisin

olevat vaunut saavat väistyä kokonaan kaksikerroksisten IC-vaunujen tieltä. Viimeiset siniset vaunut poistunevat liikenteestä 2010-luvun lopulla.

Pääkaupunkiseudun lähiliikenteeseen tuli uusi toimija, kun YTV-kunnat, Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen ja VR perustivat Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n 2004. Yhtiö tilasi 32 sähkömootorijunaa Stadler Bussnang AG:lta Sveitsistä. Ensimmäinen juna tuli liikenteeseen 2008. Vuonna 2011 yhtiö käytti ensimmäisen option ja tilasi 9 juna lisää.

Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy vuokraa junat HSL:lle, joka puolestaan antaa ne operaattorin käyttöön pääkaupunkiseudun lähiliikenteeseen. Ratkaisu mahdollistaa helpommin lähiliikenteen kilpailuttamista nykyisen HSL-VR-sopimuksen päättyessä 2018 alussa.

VR Group syntyä

Pääjohtaja Henri Kuitusen erottua valtion vaunuhankintapäätösten seurauksena tehtävästään nimitettiin uudeksi toimitusjohtajaksi Mikael Aro. Hän aloitti tehtävässään kesällä 2009. Yhtymä organisoitiin uudelleen asiakaslähtöisiksi divisiooniksi, jotka yhdessä muodostivat emoyhtiön, VR GROUP. Logistiikkadivisioonan muodostivat sekä rautateiden tavaraliikenne että Transpointin kuorma-autojen toiminta. Tällä tavalla voitiin asiakkaille tarjota kokonaisvaltaista palvelua yhdellä kertaa. Matkustajaliikennedivisioonan muodostivat junien matkustajaliikenne, Oy Pohjolan Liikenne Ab:n bussit ja Avekra Oy:n ravitsemusliiketoiminta.

Konsernin toimintojen järjeistämistä jatkettiin mm. keskittämällä tukitoimintoja. Maailmanlaajuisen rahoituskriisin tuloksena kotimaiset tavarankuljetukset olivat pysyvästi pienentyneet, joten oli myös kehitettävä erityisen voimakkaasti tavaraliikenteen organisaatiota ja toimintamalleja. Matkustajaliikenne panosti asiakaskokemuksen kehittämiseen, lippujen saatavuuteen ja valmistautui uuden hinnoittelumallin markkinoille tuontiin.

Muutosten yhteydessä mm. siihen saakka suurin tytäryhtiö, VR Osakeyhtiö, sulautettiin pääyhtiöön ja näin vähennettiin hallinnon portaita.

Allegrolla Pietariin

VR ja Venäjän rautatiet (RZD) päättivät yhdessä Pietari-Helsinki-liikenteen kehittämistä nopean junan avulla. Yhtiöt perustivat tasaomisteisen kalustoyhtiön, Oy Karelian Trains Ltd:n, joka tilasi neljä kallistuvakorista juna Alstomilta. Junat valmistettiin Italiassa samassa tehtaassa, jossa Suomessa käytössä olevat Pendolinot on tehty.

Allegro-liikenne aloitettiin 12.12.2010. Aloitusjuhlallisuuksissa oli mukana kummankin maan ylintä valtiojohtoa ja runsaasti muita kunniavieraita.

Toukokuussa 2011 vuorojen määrä kaksinkertaistettiin neljään päivittäiseen vuoroon kumpaankin suuntaan; menneeseen verrattuna tarjonta siis kaksinkertaistui. Samalla matka-aika lyheni parilla tunnilla 3h 36 minuuttiin. Rajamuodollisuudet tehdään kokonaan liikkuvassa junassa sekä Suomen että Venäjän puolella. Naapurimaassamme tämä edellytti Duuman tekävän sekä laki- että asetusmuutoksia, jotta rajaviranomaisten toimivalta- aluetta voitiin jatkaa Viipurista Pietarin Suomen asemalle.

Alusta alkaen Allegro on ollut menestys. Osapuolet asettivat tavoitteeksi vuodelle 2011 alun perin 250 000 matkaa, mutta tämä tavoite ylitettiin reilusti ja Allegroilla tehtiin yhteensä 304 000 matkaa vuonna 2011. Edellisen vuoden matkustajamäärät ylitettiin noin 50 prosentilla! Tavoitteena jatkossa on, että vuonna 2020 Allegro kuljettaisi 700 000 matkustajaa. Mikäli viisumivapaus junaliikenteessä toteutuisi sitä ennen, kasvu saattaa olla tätäkin selvästi suurempaa.

Allegron matkustajista suurin osa on venäläisiä, jotka tulevat Suomeen liike- tai vapaa-ajan matkalle. Maiden kasvavat taloudelliset sidokset ja Suomen hyvä palvelutarjonta - ostosmahdollisuudet, kylpylät, mökit ja muut vapaa-ajan palvelut houkuttavat Pietarin kasvavaa keskiluokkaa, jolle Suomi on kätevästi nurkan takana ja Helsinki sekä Helsinki-Vantaan lentokenttä vain noin kolmen ja puolen tunnin päässä. Suomalaisille Pietari on taas monelta osin tuntematon kohde, jossa todella riittää nähtävää ja koettavaa. Myös kolmansien maiden turistit ovat kiittävästi käyttäneet Allegroa matkustukseen.

Täsmällisyys kuntoon

Suomea koetteli ennätyskellisen voimakkaat talvet 2010-2011 ja osin myös 2012. Operaattori VR:n ja radoista vastaavan Liikenneviraston (LiVi) valmistautuminen näin voimakkaisiin talviin ei ollut riittävää. Niinpä junaliikenne kärsi erittäin heikosta täsmällisyydestä.

Jo talveksi 2010/2011 VR ja LiVi toteuttivat varsin suuren talviohjelman. Sen teho oli nähtävissä, mutta liikenteen taso ei silti vastannut vielä asiakkaiden eikä operaattorin tai radoista vastaavan tahon tavoitteita. Niinpä VR, LiVi ja HSL yhdessä tekivät mittavan täsmällisyysohjelman talveksi 2011/2012. Ohjelmassa oli noin 60 toimenpideryhmää. Myös junavuorojen määrää varovaisesti vähennettiin ja erityishuomiota kiinnitettiin Helsingin ratapihan välityskyvyn nostoon. Esimerkiksi lähiliikenteessä otettiin käyttöön vakiokokoonpanot ratakapasiteettia kuluttavan vaihtotyön vähentämiseksi.

Kaikkiaan pelkästään VR panosti noin 10 miljoonaa euroa ohjelman toteutukseen. Tuloksia talvella 2011/2012 oli selvästi nähtävissä. Edellisten talvien kaltaista täyskaaosta ei tapahtunut ja eri kuukausien täsmällisyys nousi 15 - 20 prosenttiyksiköä. Mm. maaliskuun lähiliikenteen täsmällisyys oli paras sitten elokuun 2009.

Hinnoittelun uudistus

Junaliikenteen hinnoittelu Suomessa oli pitkään perinteistä, kilometripohjaista höystettynä junatyyppin mukaisella differoinnilla. Useiden vuosien valmistelun jälkeen otettiin ensimmäinen vaihe uutta hinnoittelumallia käyttöön 14.9.2011.

Valitettavien teknisten ongelmien vuoksi järjestelmä ei aluksi toiminut tavoitteiden mukaisesti, vaan sitä jouduttiin vielä käyttöönoton jälkeen parantamaan toiminnan varmistamiseksi. Ylimenoajan jälkeen toiminta on saatu vakautetuksi ja suunniteltu kysyntälähtöinen hinnoittelu normaaleine tarjoushintoineen on voitu ensimmäisen vaiheen osalta ottaa täyskäyttöön.

Asiakkaat ovat pitäneet ennakkolippu- mahdollisuudesta, jolla voi säästää jopa 50 % ostamalla lipun etukäteen. Talvella 2012 aloitetut voimakkaat tarjouskampanjat ovat myös saaneet suuren suosion. Niillä on voinut säästää jopa 70 % normaalista lipun hinnasta.

Kysyntälähtöistä hinnoittelua viedään eteenpäin vaihteittain usean vuoden aikana niin, että myös ju-

nien lähtöaika ja täyttöasteet tulevat vaikuttamaan lippujen hinnanmuodostukseen.

Samaan aikaan hinnoittelu-uudistuksen kanssa otettiin käyttöön asiakasohjelma Veturi. Se on tarkoitettu VR:n kanta-asiakkaille ja ohjelman sisältöä ja toimintoja kehitetään jatkuvasti.

VR 150 vuotta

Säännöllinen junaliikenne Helsingistä Hämeenlinnaan alkoi 17.3.1862. Radalla oli jo rakentamisen edistyessä tehty useita koeajoja kutsuvieraiden kanssa töiden etenemisen tahdissa ja koko rataosuuden avajaisjuna oli kulkenut jo 31. tammikuuta 1862.

Matka-aika oli aluksi ”ylöspäin” neljä tuntia 40 minuuttia ja ”alaspäin” neljä tuntia 30 minuuttia. Kahden vuoden kuluttua juna ajoi välin jo noin kolmessa ja puolessa tunnissa, vuorotiheyskin oli kasvanut alun kolme kertaa viikossa - tahdista päivittäiseksi jo vuoden 1862 aikana.

Samana päivänä vuonna 2012 VR vietti 150-vuotispäiväänsä sekä juhlien että työn merkeissä. Juhlavuosi näkyy koko vuoden ympäri erilaisina tapahtumina sekä juhlatarjouksina asiakkaille. Maaliskuussa 2012 mm. myytiin Helsinki-Hämeenlinna -lippuja 150 sentillä per kappale. Junan matka-aikakin on jo lyhentynyt moneen otteeseen niin, että InterCity taittaa välin tunnissa ja viidessä minuutissa rataosan suurimman nopeuden ollessa 200 km/h. Kaukojunavuorojakin on päivittäin kumpaankin suuntaan 19 kappaletta ja lisäksi seitsemän taajamajunaa. Hämeenlinna onkin muodostunut merkittäväksi päivittäin pääkaupunkiseudulla työskentelevien tai asioivien henkilöiden asuinpaikaksi.

Junamatkustuksen tulevaisuus

Ympäristöystävällisellä junamatkustuksella on maailmanlaajuisestikin myötätuuli takanaan. Suomen junaliikenne käyttää pelkästään vesivoimalla tuotettua sähköä, joten se on sähkövedon osalta hiilidioksidineutraalia. Asiakkaiden suosion kannalta tärkeitä kehityskohteita ovat edelleen matka-aikojen lyhentäminen, palvelu, lippujen helppo saatavuus, hinnoittelu ja kaluston taso.

Vuodesta 1991 on junamatkustus Suomessa kasvanut lähes 23 miljoonalla matkalla 68,4 mil-

joonaan matkaan v. 2011. Prosenteissa kasvu tällä aikavälillä on siis 49,3.

Matka-ajat ovat kolmen tekijän summa: radan sallima nopeus, kaluston nopeustaso ja pysähdyskäyttäytyminen. Kaksi viimeistä ovat operaattorin päätettävissä, ratojen kunnosta ja nopeustasosta sekä välityskyvystä päättää valtiovalta Eduskunnan myöntämien määrärahojen avulla. Hallituksen viime aikaiset päätökset ovat myönteisiä junaliikenteelle: välttämätön Pisara-rata Helsingin ja Pasilan välille sai suunnitteluluvan. Tällä radalla helpotetaan Helsingin ratapihan tukkoisuutta ja mahdollistetaan junaliikenteen kasvu. Tällä hetkellähän ei juurikaan ole mahdollista kasvattaa lähtevien ja saapuvien junien lukumäärää Helsingissä. Samoin 40 vuotta vanhaa tekniikkaa oleva liikenteen ohjausjärjestelmä uusitaan; Pohjanmaan radan pe-

rusparannuksen nopea loppuunvienti on välttämätöntä. Kerava-Riihimäki - rataosalle tullaan rakentamaan lisäkapasiteettia jne.

Edellä kerrotuista panostuksista huolimatta Suomen valtion ratakilometriä kohden käyttämä rahamäärä on Euroopan alimpia. Ellei tasoa nosteta, tulee väistämättä eteen nopeustasojen lasku useilla rataosuuksilla jollakin aikajänteellä.

VR:n tavoitteena on nostaa junaliikenteen markkinaosuutta kokonaismatkustuksesta yhdellä prosenttiyksiköllä vuoteen 2020 mennessä. Kun junan osuus nyt on noin viisi prosenttia, merkitsee tämä yksin noin kahdenkymmenen prosentin kasvua junamatkustuksessa. Kun samaan aikaan matkustuksen markkina kasvaa, tietäisi tämän tavoitteen saavuttaminen, että vuonna 2020 junissa on noin kolmannes enemmän matkustajia kuin nyt.

Antti Jaatinen

Senior Adviser, VR GROUP

