

# Itä-Suomen junaliikenteen palvelutaso paranee

*Lahti-Luumäki-Vainikkala*

*Vauhtia henkilöliikenteeseen – Tehoa tavarankuljetukseen*

# Idän ratayhteyden perusparannus hyvässä vauhdissa



Kuva: Pekka Korpivaara



Heikki Männistö  
ylitarkastaja, Ratahallintokeskus  
projektipäällikkö

*Rataosan Lahti-Luumäki palvelutason parantaminen on edennyt suunnitellusti. Vuonna 2008 aloitetut työt ovat keväällä 2009 ajallisesti puolessa välissä. Ratatöitä tehdään myös Luumäki-Vainikkala-välillä.*

Vuonna 2009 käynnissä on merkittäviä parannustöitä, suurimpana yksittäisenä muutoskohteena Kouvolan henkilöratapihan remontti. Lisäksi Lahden ja Luumäen välisen pääraiteen nopeuksien noston mahdollistavat geometria- ja sähköistysmuutokset käynnistyvät toukokuussa 2009. Myös vuosi 2010 tulee olemaan työntäyteinen.

Hankkeella on laajalti alueellisia vaikutuksia. Asukkaat ovat päässeet vaikuttamaan hankkeeseen muun muassa esittelytilaisuuksissa, jotka ovat sujuneet avoimen keskusteleavassa ilmapiirissä. Palaute radan varrelta on ollut myönteistä.

Idän ratayhteyden perusparannus asettaa koko toteutusorganisaatiolle haasteita. Hanke on aikataulullisesti ja teknisesti vaativa. Aikataulussa pysyminen on äärimmäisen tärkeää kokonaisuuden kannalta. Rakentamistyöt käyttävät kaiken

ratakapasiteetin, jota junaliikenne ei tarvitse. Hankkeen johdon tehtävä onkin pitää tiukasti kiinni sovitusta työrungosta ja valvoa sen toteuttamista.

Junaliikenteen matkustajille tiedotetaan hankkeen etenemisestä yhteistyössä liikennöitsijän kanssa. Työnaikaisia vaikutuksia on ennakoitu, jotta ne voidaan ottaa huomioon junaliikenteen aikatauluissa. Ratatyöt aiheuttavat kuitenkin poikkeusjärjestelyitä, jotka pyritään hoitamaan niin, että matkustaminen säilyy mahdollisimman sujuvana myös parannustöiden aikana.

Kiitokset kaikille hankkeeseen osallistuneille hyvästä yhteistyöstä. Työt jatkuvat täydellä teholla tavoitteena entistä turvallisempi, välityskykyisempi ja täsmällisempi idän ratayhteys loppuvuonna 2010.



# Kouvolan henkilöratapihaa uusitaan v. 2009–2010

Aukeaman mallinnuskuvat: Arkkitehtitoimisto Esa Piironen Oy



Muutostyöt käynnistyivät vanhojen laiturikatosten purkamisella helmikuussa 2009 ja jatkuvat uusien hissien, katosten ja nykyvaatimusten mukaisten laitureiden rakentamisella. Projektiin kuuluu myös portaiden ehostaminen ja raiteiden uusiminen.



Purku- ja rakennustyöt aiheuttavat raidemuutoksia lähteville ja saapuville junille. Näistä kerrotaan taulunäytöillä, kuulutuksilla sekä opasteilla. Laiturikatoksissa olevat näyttötaulut eivät ole töiden aikana käytössä.

Kuva: Ulla-Maija Mansikka

*Lahti-Luumäki-rataosuuden palvelutason nosto ja Kouvolan henkilöratapihan uusimis- ja parannustyöt aiheuttavat jonkin verran muutoksia junamatkustajille.*

## Hyvin suunniteltu on puoliaksi matkustettu

Suurimmat liikenteeseen ja aikatauluihin vaikuttavat työt keskittyvät vuoteen 2009 ja erityisesti Kouvolan ja Lahden väliseen liikenteeseen sekä Kouvolan asemalle. Matkustajien kannattaa ottaa etukäteen selvää omasta matka-aikataulustaan ja junan tai sitä korvaavan kuljetuksen tarkasta lähtöpaikasta sekä saapua paikalle hyvissä ajoin.

Lisätietoja liikenteen poikkeusjärjestelyistä saa asemilta, aikataulujulkaisuista, VR:n Puhelinpalvelusta 0600 41 900 (1 euro/puhelu + pvm) tai VR-matkahausta osoitteessa: [www.vr.fi](http://www.vr.fi).

## Korvaavat kuljetukset

Ratatöiden vuoksi korvataan viisi Kouvolan ja Lahden välistä junavuoroa linja-autoilla viikonloppuisin 28.3.–12.12.2009.

Linja-autot noudattavat juna-aikatauluista poikkeavia lähtö- ja ajoaikoja ja lähtevät Kouvolasta n. 45 minuuttia ennen

vastaavan junan aikataulunmukaista lähtöaikaa. Autot lähtevät Lahdesta aseman edessä olevalta tilausliikennepysäkiltä, Kouvolassa 1. raiteen ja aseman välistä ja ajavat väliasemien kautta.

Korvaavissa kuljetuksissa voi matkustaa taajamajunalipulla ja kaikilla voimassa olevilla VR:n kaukoliikenteen matkaliipuilla. Linja-autoissa voidaan kuljettaa vain käsimatkatavaraa.

## Viivästyksiä lähinnä viikonloppuisin

Liikenteeseen merkittävästi vaikuttavat työt tehdään viikonloppuisin la klo 12.00 - su klo 18.00.

28.3.2009 alkaen viikonloppuisin junat jäävät aikatauluista jälkeen Kouvolan ja Lahden välillä 5-15 min. riippuen siitä, millaisessa kohteessa työtä kulloinkin tehdään. Muina päivinä radan nopeusrajoitusten vaikutus on muutaman minuutin luokkaa/juna. Myös Kouvolan ja Luumäen välillä tehdään ratatöitä, mutta niiden vaikutus henkilöliikenteen aikatauluihin on vähäinen.

Kesäkuun 2009 alusta lähtien aikataulussa on huomioitu ratatöiden tiedossa olevat vaikutukset. Kaikkien aikatauluihin vaikuttavien muutosten täydellinen ennakoiminen on kuitenkin mahdotonta, koska työalueet vaihtuvat koko ajan. Myös töihin liittyvät poikkeamat aikatauluista ovat mahdollisia.



## Kaksi hanketta. Yksi tavoite: Vauhtia idän junaliikenteeseen.

### 1. HANKE: Lahti–Luumäki

*Lahden ja Luumäen välistä vilkasta kaksiraiteista rataosaa käyttää valtaosa itäisen Suomen rautatieliikenteestä.*

Vuonna 2008 Lahden ja Kouvolan välisellä rataosalla tehtiin 2,2 miljoonaa junamatkaa ja kuljetettiin noin 6 miljoonaa tonnia tavaraa. Kouvolan ja Luumäen välillä vastaavat luvut olivat 1,3 miljoonaa junamatkaa ja 11,8 miljoonaa tonnia tavaraa. Rataosa kuuluu Euroopan unionin TEN-liikenneverkkoon sekä Pohjolan Kolmioon ja on Suomen liikennöidyimpiä rataosia.

Rataosan kehittäminen on osa itäisen Suomen rautatieliikenteen kehittämistä, jota edelsi Keravan ja Lahden välisen oikoradan rakentaminen vuosina 2002–2006. Parannustyöt ovat myös osa Helsingin ja Pietarin välille suunniteltua nopeaa ratayhteyttä.

Rataosan nykyinen nopeustaso on 140 km/h ja tavaraliikenteen suurin sallittu akselipaino 22,5 tonnia.

#### Tavoitteena palvelutason parantaminen

Hankkeen tavoite henkilöliikenteessä on nopeuden nosto junatyypistä riippuen tasolle 160–200 km/h sekä tavaraliikenteessä akselipainojen korotus 25 tonniin nopeudella 80–100 km/h. Tämä edellyttää mm. seuraavia toimenpiteitä:

- liikenteenohjaus- ja turvalaitejärjestelmien uusiminen (2-suuntainen suojustus ja kauko-ohjauksen uusiminen)
- uudet liikennepaikat ja uusia vaihteita kapasiteetin lisäämiseksi
- Kouvolan henkilöratapihan muutokset ja Kullasvaaran ratapiha

- radan vakavuutta parantavia investointeja
- Suurisuon rataoikaisu (3 km)
- muut nopeuden nostoon ja akselipainon korottamiseen tähtäävät työt (mm. melusuojaus ja pienet geometriamuutokset).

Rataosan turvalaitteet uusitaan. Kaksisuuntaisella suojustuksella lisätään junaliikenteen turvallisuutta, kasvatetaan liikenteenvälityskykyä ja vähennetään mahdollisten liikennehäiriöiden vaikutuksia.

Liikennepaikka- ja vaihdeuutoksilla sekä uusilla liikennepaikoilla lisätään rataosan välityskykyä ja turvallisuutta. Muutoksia tehdään kaikilla nykyisillä liikennepaikoilla. Sen lisäksi rakennetaan ohitusraiteet Niinimäkeen ja Kaitjärvelle sekä uusi ratapiha Kullasvaaraan.

Kouvolan henkilöratapiha muutetaan nykyohjeiden mukaiseksi rakentamalla uudet, junan ovien tasolle korotetut laiturit ja uudet hissit sekä parantamalla matkustajien kulkuyhteyksien esteettömyyttä yhteistyössä liikennöitsijän ja Kouvolan kaupungin kanssa. Suurisuolla rataa oikaistaan 3 km:n matkalla.

Hankkeen kustannusarvio on 185 milj. euroa. EU on myöntänyt Lahti–Vainikkala-välin hankkeille TEN-verkkojen monivuotista MAP 2007–2013-tukea 23,15 milj. euroa. Hanke aloitettiin suunnittelulla v. 2007 sopimusvaltuushankkeena ja se valmistuu käyttöön marraskuussa 2010.

#### Tuloksena nopeammat ja mukavammat junamatkat

Hankkeella on seuraavia vaikutuksia:

- Henkilöliikenteen matka-ajat koko itäisen Suomen liikenteessä lyhenevät nopeuden noustessa jopa 200 km:iin/h.
- Tavaraliikenteen kilpailukyky paranee, kun junille mahdollistetaan 25 tonnin akselipaino 80–100 km/h:n nopeustasolla. Vaikutus ulottuu erityisesti Vainikkalan ja Kotka/Haminan sekä Vainikkalan ja Sköldvikin välisiin kemianteollisuuden kuljetuksiin.
- Hanke mahdollistaa osaltaan Luumäki–Kotka ja Kuusankoski–Hamina-rataosien metsäteollisuuden vientikuljetukset.
- Hanke on selvästi yhteiskuntataloudellisesti kannattava ja se täydentää Helsinki–Pietari-hankkeen Suomen puoleisen osan lähes valmiiksi.



Kuva: Pekka Korpivaara

### 2. HANKE: Luumäki–Vainikkala

*Luumäeltä Venäjän rajalle Vainikkalaan johtava 32 km pitkä sähköistetty rataosa palvelee idän liikennettä.*

*Rataosa kuuluu Helsinki–Pietari-välille suunniteltuun nopeaan yhteyteen, Pohjolan kolmioon sekä yleiseurooppalaiseen TEN-liikenneverkkoon.*

Henkilöliikenteessä tehtiin vuonna 2008 Luumäki–Vainikkala-välillä noin 400 000 matkaa. Tavaraliikenteessä rataosa on yksi Suomen vilkkaimmin liikennöityjä. Vuonna 2008 rataosalla kuljetettiin noin 8,2 miljoonaa tonnia tavaraa. Valtaosa tavaraliikenteestä on kemianteollisuuden kuljetuksia.

Rata on oleellinen osa Helsingin ja Pietarin välisen ratayhteyden kehittämistä, jonka muita hankkeita Suomen puolella ovat jo valmistunut oikorata Kerava–Lahti sekä Lahti–Luumäki-rataosa. Lahti–Luumäki-parannustöiden yhteydessä nostetaan myös Luumäki–Vainikkala-välin akselipaino 22,5:stä 25 tonniin ja henkilöliikenteen nopeus 120:stä 140 km:iin/h. Hankkeen kustannusarvio on 20 milj. euroa.

Rataosa on ainoa Helsingin ja Vainikkalan välinen yksiraiteinen rataosuus. Sen välityskyky ei ole kaikkina aikoina riittävä kasvavan liikenteen tarpeisiin. Luumäen ja Vainikkalan välinen lisäraide tulee välttämättömäksi siinä vaiheessa, kun henkilö- tai tavarajunaliikenne Suomen ja Venäjän välillä lisääntyy merkittävästi. Tällöin nopea henkilöliikenne siirrettäisiin nykyistä suuremmalle lisäraiteelle ja tavaraliikenne käyttäisi nykyistä raidetta.



Kouvolan asema tsaarin vallan aikaan  
(Kuva: Suomen Rautatiemuseo)

## Helsinki–Pietari-radon rakentaminen. Elvytystä 1800-luvun tapaan!

1800-luvun alkupuoli oli Euroopassa kuljetusalan murrosaikaa, jolloin rautatieliikenne löi itsensä läpi tulevaisuuden liikennemuotona. Suomen suuriruhtinaskunnassa rautateistä kiinnostuttiin todella vasta Saimaan kanavan valmistuttua. Alkoi vilkas keskustelu kanavatai rautatieliikenteen paremmuudesta.

*J.V. Snellmanin johdolla rautatiemieliset vetivät lopulta pidemmän korren mm. siksi, että vain rautatie mahdollisti ympärivuotisen henkilö- ja tavaraliikenteen.*

Kun maamme ensimmäinen rautatieyhteys avattiin Helsingin ja Hämeenlinnan välille v. 1862 oli jo pitkään Keisari Aleksanteri II:n tahdon mukaisesti selvitetty paljon kunnianhimoisempaa hanketta: Pietarin ja Helsingin välistä rautatieyhteyttä. Senaatin ehdotus rautatien rakentamisesta hyväksyttiin vuoden 1867 valtiopäivillä ja rata päätettiin – rannikkokaupunkien pettymykseksi – vetää Riihimäeltä Lahden, Kouvolan ja Viipurin kautta Pietariin. Raideleveydeksi valittiin leveämpi venäläinen edullisemmän eurooppalaisen normaalileveyden tai kapearaiteisen vaihtoehdon sijaan.

### ”Nälkärata” eli elvytystä 1800-luvun tapaan.

1860-luvun suurien nälkävuosien talvina 1866-68 maamme väestöstä noin kuudesosa eli 270 000 henkeä nääntyi nälkään. Kenraalikuvernööri Nikolais Adlerberg pitikin tärkeänä aloittaa radan rakentaminen ”hätäaputoina” välittömästi, jotta suurina laumoina vaeltaville kerjäläislaumoille saataisiin töitä. Keisari antoi asiaa koskevan käskykirjeen 17.11.1867.

Rakentaminen alkoi 18.2.1868 ja tieto mahdollisista työpaikoista levisi kulovalkean lailla läpi Suomen. Sadat tuhannet epätoivoiset työnhakijat kerääntyivät Riihimäen, Lahden ja Kouvolan seuduille, mutta vain 12 000 onnekkainta voitiin palkata ratatyömaalle. Monet nälän uuvuttamat miehet me-

nehtyivät lapion varteen ja toiset valtoimenaan riehuviin kulkutauteihin.

Radan varrelle perustettiin 14 työmaasairaala ja kuolleet haudattiin niille sijoilleen. Ei siis ihme, että vielä pitkään kansa kutsui rataa ”nälkäradaksi” ja ”luille rakennetuksi”.

Radan vaativin rakennuskohde oli Kymijoen ylittävä silta. Sen 63,8-metrinen keskijänne tilattiin Englannista asti, josta tuli myös paikalle ammattimiehiä auttamaan sillan kokoamisessa ja paikoilleen siirtämisessä.

### Samana päivänä Pietariin

Rata avattiin kokonaisuudessaan 11.9.1870 ja säännöllinen junaliikenne saattoi alkaa. Muutos oli huomattava. Aimin Helsingin ja Pietarin välinen hevossyyti kesti viikkoja, mutta nyt keisarillisen Venäjän pääkaupunki oli vain vajaan päivämatkan päässä.

### Keisarin juna

Junayhteys Pietariin oli valmis, mutta Suomen rataverkko ei ollut yhteydessä Venäjän rataverkkoon ennen vuotta 1913, jolloin rautatiesilta Nevan yli valmistui. Näin ollen Romanovien keisarillinen perhe tarvitsi Suomen puolen rataosuudelle omat vaunut, jotka kustannuksia säästämättä rakennettiin.

Suomalainen Keisarin juna koostui kuudesta ylellisestä vaunusta, joita jokaista koristi kullattu Venäjän vaakuna. Ensimmäisen kerran juna kyyditsi keisarillista seuruetta heinäkuussa 1876, kun Aleksanteri II kävi tutustumassa Helsingin teollisuusnäyttelyyn ja Parolan sotilasleiriin. Hänen seuraajansa Aleksanteri III käytti junaansa vain kahdesti, joten kokonaisuudessaan sen käyttöaste jäi varsin vaatimattomaksi.

Tänä päivänä Keisarin junasta on jäljellä kolme vaunua. Näitä lajinsa ainoita säilyneitä yksilöitä säilytetään maailman-aarteena Suomen Rautatiemuseossa, Hyvinkäällä.



HELSINKI - PIETARI 3 H.

Juna yhdistää – Nopeus lähentää

PIETARI - HELSINKI 3 H.

*Helsingin ja Pietarin välisen rautatieyhteyden nykyaikastaminen on yksi Venäjän ja Suomen sekä samalla koko EU:n tärkeimmistä yhteisistä kehityshankkeista.*

*Hanke etenee vaiheittain ja vuonna 2011 Pietarin nopeasti kehittyvä talousalue ja kaupungin lukemattomat kulttuuriaarteet ovat vain kolmen tunnin junamatkan päässä Helsingistä.*

*Uusi junayhteys on huomattavasti entistä nopeampi ja mukavampi sekä palvelutasoltaan korkealuokkainen. Se tarjoaa kilpailukykyisen vaihtoehdon maantie- ja lentoliikenteelle.*

Karelian Trains on VR Osakeyhtiön ja Venäjän rautatieyhtiö OAO RZD:n yhteinen yritys. Sen tehtävänä on hankkia Helsinki–Pietari-liikenteen nopeat junat ja kunnossapitopalvelut.

Karelian Trains tilasi syksyllä 2007 ranskalaiselta Alstom-yhtiöltä neljä nopeaa juna Helsinki ja Pietarin välille. Junat tulevat liikenteeseen vuonna 2010. Junassa on kaksivirtajärjestelmä, jotta se voi kulkea sekä Suomen että Venäjän rataverkolla.

Venäjän puoleiset rataosuudet kunnostetaan vuosina 2007–2010. Radan nykyaikastamisen ansiosta henkilöjunat voivat liikennöidä rataosalla Pietari–Buslovskaja 200 kilometrin tuntinopeudella. Hankkeen puitteissa osuudelle Petäjäjärvi–Kamennogorsk rakennetaan uusi sähköistetty linja ja tavaraliikenne siirretään rataosuudelle Rutshji–Petäjäjärvi–Kamennogorsk–Viipuri.

Uusien junien sekä molemmin puolin rajaa tehtävien ra-

danparannustöiden avulla Helsingin ja Pietarin välinen matka-aika lyhenee ensin kolmeen ja puoleen ja lopulta kolmeen tuntiin, kun se on nykyisin viisi ja puoli tuntia. Tätä edesauttaa myös matka-aikaa hidastavien rajamuodollisuuksien siirtäminen liikkuvaan junaan.

Helsinki–Pietari-reitin matkustajamäärien arvioidaan kasvavan kolminkertaisiksi viiden vuoden kuluessa nopean liikenteen aloittamisesta. Vuonna 2008 Suomen ja Venäjän välillä tehtiin n. 400 000 junamatkaa.

### Tiedossa iloista ja nopeaa matkaa – Allegro!

Helsingin ja Pietarin välinen nopea junayhteys saa nimekseen Allegro. Suora käänös italian kielestä olisi iloinen, mutta tempoa ilmaisevana musiikkiterminä allegro tarkoittaa nopeaa. Molemmat tulkinnat kuvaavat erinomaisesti uusien junien parhaita puolia.

Nopeiden junien ulkovaikutukseksi tulee valkoinen pohja, jossa on sinisiä ja punaisia raitoja sekä hopeaa. Väritys on johdettu Suomen ja Venäjän lippujen väreistä.

Suunnitelmien mukaan liikenteen käynnistyttyä alkuvaiheessa kulkee päivittäin kolme ja myöhemmin neljä junavuoroa molempiin suuntiin.

Junassa on seitsemän vaunua ja yhteensä 350 paikkaa. Junaan tulee ravintola, business-luokka, invapalvelut sekä paikat lemmikkien kanssa matkustaville.

Nopeiden junien matkustajapalvelusta, aikatauluista ja hinnoittelusta vastaavat operaattorit eli VR Osakeyhtiö ja OAO RZD.

# Tågtrafiken österut snabbas upp

## Ombyggnad av banan mellan Lahtis och Luumäki 2008-2010

Järnvägen Lahtis–Luumäki är ett livligt trafikerat banavsnitt för både person- och godstrafik, som utnyttjas av den största delen av tågtrafiken till och från östra Finland. En förbättring av bananstandarderna är ett led i utvecklingen av järnvägstrafiken i de östra delarna av landet och ingår också i planerna för den snabba tågförbindelsen mellan Helsingfors och S:t Petersburg. Till projektet hör också en ombyggnad av bangården för persontrafik i Kouvola för att motsvara nutida krav.

Tanken bakom projektet är att höja hastighetsgränserna för persontrafiken till 160-200 km/h, beroende på tågtypen, samtidigt som godstrafikens högsta tillåtna axeltryck höjs till 25 ton när tågen går 80-100 km/h. Följden är att persontrafikens restider förkortas och godstrafiken får bättre konkurrensförmåga. Den ombyggda banan tas i full användning år 2010.

### Helsingfors – S:t Petersburg på tre timmar år 2011

I anslutning till förbättringen av järnvägen mellan Lahtis och Luumäki sker också en upprustning av banavsnittet mellan Luumäki och ryska gränsen, alltså den 32 kilometer långa elektrifierade banan till Vainikkala, så att den högsta tillåtna hastigheten och axeltrycket ökar.

Modernisering av järnvägsförbindelsen mellan Helsingfors och S:t Petersburg är ett av de viktigaste gemensamma utvecklingspro-

jekten mellan Ryssland och Finland och samtidigt inom hela EU. Projektet avancerar i etapper på vardera sidan om gränsen och år 2011 kommer S:t Petersburgs ekonomiska region och stadens otaliga kulturskatter att finnas på bara tre timmars håll med tåg från Helsingfors.

Den nya tågförbindelsen kommer att vara betydligt snabbare och bekvämare än tidigare, och tågens servicenivå blir hög. Det gör järnvägen till ett mycket konkurrenskraftigt alternativ till väg- och flygtrafiken.

### Banarbetenas inverkan på tågtrafiken

De mest betydande banarbetena som inverkar på trafiken och tidtabellerna sker år 2009, i första hand på sträckan mellan Lahtis och Kouvola och på stationsområdet i Kouvola. Passagerarna gör klokt i att vara förberedda på eventuella tidtabellsändringar, att ta reda på de exakta avgångsplatserna för tågen och de ibland förekommande ersättande transporterna, samt att komma till avgångarna i tillräckligt god tid.

Information om alla avvikande trafikarrangemang fås på järnvägsstationerna, i broschyrerna med tidtabeller och genom VR:s telefonservice 0600 41 900 (1 euro/samtal + lna), eller på VR:s webbplats, adress [www.vr.fi](http://www.vr.fi).

# Speeding up eastern rail traffic

## Upgrading of the Lahti-Luumäki line in 2008-2010

The busy line section between Lahti and Luumäki is used by most passenger and freight trains in eastern Finland. Upgrading the line section is part of the modernization of rail traffic in eastern Finland and is necessary for planned high-speed services between Helsinki and St. Petersburg. The project also includes the renewal of the Kouvola passenger yard to meet modern requirements.

The project will raise the maximum speed to 160-200 km/h in passenger services, depending on the type of train, and increase the maximum axle load to 25 tonnes at 80-100 km/h in freight services. This will shorten journey times for passengers and improve the competitiveness of freight services. The upgraded line section will be ready for traffic in 2010.

### From Helsinki to St. Petersburg in three hours in 2011

In connection with the Lahti-Luumäki project the 32-kilometre electrified line section from Luumäki to Vainikkala on the Russian border is also being renewed, which will allow the maximum speed and axle load to be increased.

Modernizing the rail link between Helsinki and St. Petersburg

is one of the most important development projects between Russia on the one hand and Finland and the European Union on the other. The project will proceed in stages on both sides of the border, and in 2011 the rapidly developing St. Petersburg region and the city's countless cultural treasures will be only a three-hour journey from Helsinki by train.

The new rail link will be considerably faster and more comfortable and will offer a high level of service. It will provide a competitive alternative to road and air travel.

### Effect of track work on rail traffic

Track work will have the biggest effect on traffic and timetables in 2009, especially between Kouvola and Lahti and at the Kouvola station. Passengers should make enquiries in advance concerning timetables and the departure point for trains or replacement buses and should be sure to arrive in good time.

Additional information concerning exceptional traffic arrangements can be obtained from stations, timetable publications, VR Telephone service 0600 41 900 (1 euro/call + local call charge) or on the Internet at [www.vr.fi](http://www.vr.fi).

