VIIKONVAIHDE

Keksejä helposti. Nuorelle leipurille sopiva reseptikirja on ilmestynyt. Sivu 21

Eläkeläismajuri kotouttaa. Rovaniemeläinen Tapani Elonen on palkittu maahanmuuttajien kotouttamisesta. Sivu 19

Keramiikan huiput. Arabian tehtaan 9. kerros esittäytyy näyttelyssä ja uudessa kirjassa. Kuvan työ on Heini Riitahuhdan käsialaa. Sivu 18

Kehno rataverkko junaliikenteen jarruna

VR investoi nyt kalustoon historiallisen paljon. Samalla yhtiö painii heikkokuntoisen rataverkon aiheuttamien ongelmien kanssa.

Monessa Euroopan maassa panostetaan rataverkkoon eri tavalla kuin Suomessa. Raideliikenne nähdään muualla tulevaisuuden liikennemuotona, johon investoidaan, VR-konsernin toimitusjohtaja **Mikael Aro** kertoo.

”Kun Suomessa mietitään, miten nykyinen rataverkko saataisiin edes jotenkin pidettyä liikennöitävässä kunnossa, muualla nopeutetaan matkantekoa entisestään ja lähennetään maan eri osia toisiinsa.”

Aron mukaan Suomessa valtio ei viime vuosikymmeninä ole osoittanut riittävästi rahaa rataverkon kunnossapitämiseen. Radat ovat herkkiä esimerkiksi roudan aiheuttamille vaurioille, jotka pakottavat alentamaan junien nopeuksia ja aiheuttavat pitkiä myöhästymisiä.

Tappelua radanpätkistä

”Routavaurioita on viime vuosina ollut meillä jopa tuhannen kilometrin matkalla, kun Ruotsissa niitä on ollut kovienkin talvien jälkeen vain muutamalla kilometrillä”, Aro toteaa.

”Ruotsissa rataverkko suunnitellaan sen perusteella, millaiseksi yhteiskuntaa halutaan kehittää. Suomessa perinteinen malli on tapella radanpätkistä siellä täällä käymättä keskustelua, millaista ratakokonaisuutta maa tarvitsee.”

Vaikka routavaurioita ennakoidaan olevan tänä keväänä edellisvuosia vähemmän, niiden aiheuttamia nopeusrajoituksia on luvassa myös nyt.

Häiriöt moninkertaistuvat

Rataverkon ja sen laitteiden omistus siirtyi VR:ltä nykyiselle Liikennevirastolle vuonna 1995. Järjestely oli Aron mukaan varautumista junaliikenteen kilpailuun.

”On selvää, että radanpito on neutraalilla toimijalla kilpailun alkaessa”, hän sanoo.

”Radan kunnossapidolla on ratkaiseva merkitys liikenteen sujumiseen. Teemme kiinteää yhteistyötä Liikenneviraston kanssa, jotta rataverkon päivittäinen liikennöitävyys paranisi.”

Koska Suomen rataverkko on 90-prosenttisesti yksiraiteista, häiriöt moninkertaistuvat helposti. Yhdelle junalle tai yhdelle raiteelle tullut häiriö vaikuttaa monen junan kulkuun.

Nopeuksien nosto hidasta

VR pyrkii nostamaan esimerkiksi IC-junien nopeuksia 200 kilometriin tunnissa. Nyt tällä nopeudella voi ajaa Helsingistä Seinäjoelle tai Kouvolaan mutta ei isolla osalla rataverkkoa.

Oulun ja Seinäjoen väli on yksi Suomen tiheimmin liikennöidyistä yksiraiteisista rataosuuksista.

Nopeuden nosto lyhentäisi matka-aikaa Helsingistä Ouluun kahdella tunnilla nykyisestä.

”Se edellyttäisi lisää ohituspaikkoja Ylivieskan ja Oulun välille sekä kaksoisraidetta välille Kokkola-Ylivieska, joka on nykyisin ihan täynnä junia tavaraliikenteen kasvun takia.”

Tavaraliikenne tappiollista

Rataverkon sähköistyksen jatkaminen parantaisi etenkin tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä.

Tavaraliikenteestä vastaavan VR Transpointin liikevaihto on noin 600 miljoonaa euroa.

Tavaraliikenne on tappiollista, Aro kertoo. Kannattavuutta ovat verottaneet maailmantalouden ongelmat sekä kotimaisen teollisuuden rakennemuutos.

”Pyrimme parantamaan logistisen järjestelmän tehokkuutta yhdessä asiakkaiden kanssa. Kuljetusten toimivuus ja hinta ovat olennaisia Suomen teollisuuden kilpailukyvylle.”

Kilpailu avautuu lähivuosina

VR kilpailee maantie- ja lentoliikenteen kanssa, sillä henkilöliikenteessä sen markkinaosuus on vain reilut viisi prosenttia. Yhtiö varautuu kilpailuun nyt myös raiteilla.

Tavaraliikenteessä kilpailu on jo mahdollista, ja ensimmäiset kilpailijat ovat valmistelemassa toimintaansa.

Aro ennakoi matkustajaliikenteen avautuvan kilpailulle todennäköisesti tällä vuosikymmenellä.

”Varaudumme esimerkiksi siihen, että lähiliikenteen tilaaja Helsingin seudun liikenne kilpailuttaa lähiliikenteen sopimuksen nykyisen kauden päättyessä 2017 lopussa”, hän sanoo.

”VR:n pitää olla niin tehokas, että pärjäämme hinnalla, ja niin hyvä, että erotumme laadulla.”

Toista miljardia uuteen kalustoon

VR:llä on menossa historiansa suurin kalustohankintaohjelma. Yhtiö investoi yhteensä toista miljardia euroa uuteen kalustoon reilussa vuosikymmenessä.

Matkustajaliikenteelle hankitaan lisää IC-vaunuja ja makuuvaunuja sekä kaksikerroksisia ravintolavaunuja ja Suomessa uudentyyppisiä ohjausvaunuja.

Ohjausvaunun toisessa päässä on veturin ohjaamo, jonka avulla junat saadaan käännettyä selvästi nopeammin kuin siirtämällä veturi junan päästä toiseen.

Suurin menoerä ovat sähköveturit, joita hankitaan vähintään 80. Niillä ajetaan sekä matkustaja- että tavarajunia, ja ne korvaavat ikääntyneet neuvostovalmisteiset Sr1-veturit. Lisäksi VR Transpoint hankkii uusia tavaravaunuja.

Veturihankintoja kilpailutetaan parhaillaan, ja kiinnostuneita valmistajia on Aron mukaan riittänyt. Yksi kriteereistä on talvenkestävyys.

”Viime vuosikymmeninä hankitussa kalustossa on ollut isoja eroja talvenkestävyydessä”, hän arvioi.

”Meille on tärkeää, ettemme osta enää aivan uudenlaista kalustoa. Uutta tekniikkaa kannattaa testata jossain muualla kuin meidän haastavissa oloissamme.”

Junavuoroja lisätty

VR:ssä uskotaan suomalaisten matkustavan junalla myös seuraavat 150 vuotta. Aron mukaan yhtiö on merkittävä Suomen logistinen tukiranka tänäkin päivänä.

VR kuljettaa 92 miljoonaa suomalaista junilla ja linja-autoilla sekä vastaa esimerkiksi teollisuuden ja muun elinkeinoelämän kuljetuksista.

”Raideliikenteellä on kasvava rooli muun muassa liikenteen ympäristövaikutusten pienentämisessä.”

MARKKU ULANDER/STT-LEHTIKUVA

VR-konsernin toimitusjohtaja Mikael Aro kaipaa Suomeen kokonaisvaltaista rataverkkopolitiikkaa. ”Perinteinen malli meillä on tapella radanpätkistä siellä täällä.”

Ruotsissa rataverkko suunnitellaan sen mukaan, millaiseksi yhteiskuntaa halutaan kehittää.

VR on viime vuosien aikana luopunut lipputoimistoista kymmenillä asemilla, mutta junavuoroihin näillä ei ole ollut vaikutusta.

Aron mukaan vuoroja on päinvastoin lisätty kymmeniä prosentteja. Kun vuonna 2000 kaukoliikenteessä ajettiin 230 vuoroa päivässä, nyt vuoroja on 300. Lähiliikenteessä vuorojen määrä on lisääntynyt samaan aikaan noin 700:sta 900:aan.

Toki joistakin yksittäisistä vuoroista on luovuttu, hän myöntää.

”VR ja liikenneministeriö sopivat viime vuoden lopulla vähäliikenteisten rataosuuksien matkustajaliikenteestä. Se takaa nykyisten vuorojen säilymisen neljäksi vuodeksi.”

Yöjunia ei luvassa Itä-Suomeen

Itä-Suomen yöjunaliikenne päättyi vuonna 2006, kun oikorata avattiin ja Itä-Suomen matka-ajat lyhenivät.

Matkustajamäärät kasvoivat olennaisesti matka-ajan lyhentymisen ansiosta, Aro sanoo.

”Yöjunien tarvetta on selvitetty, mutta niille ei ole löytynyt kaupallista ratkaisua. Matkustajamäärien lasketaan jäävän niin pieniksi, ettei valtion kannata kohdistaa ostoliikennerahoja tähän.”

TIINA TAIPALE

KOMMENTTI

Haukumme väärää puuta

VR on tuttu haukkujen kohde viime vuosilta. Junien aikataulussa pysyminen alkaa olla jo lähes yleinen vitsi.

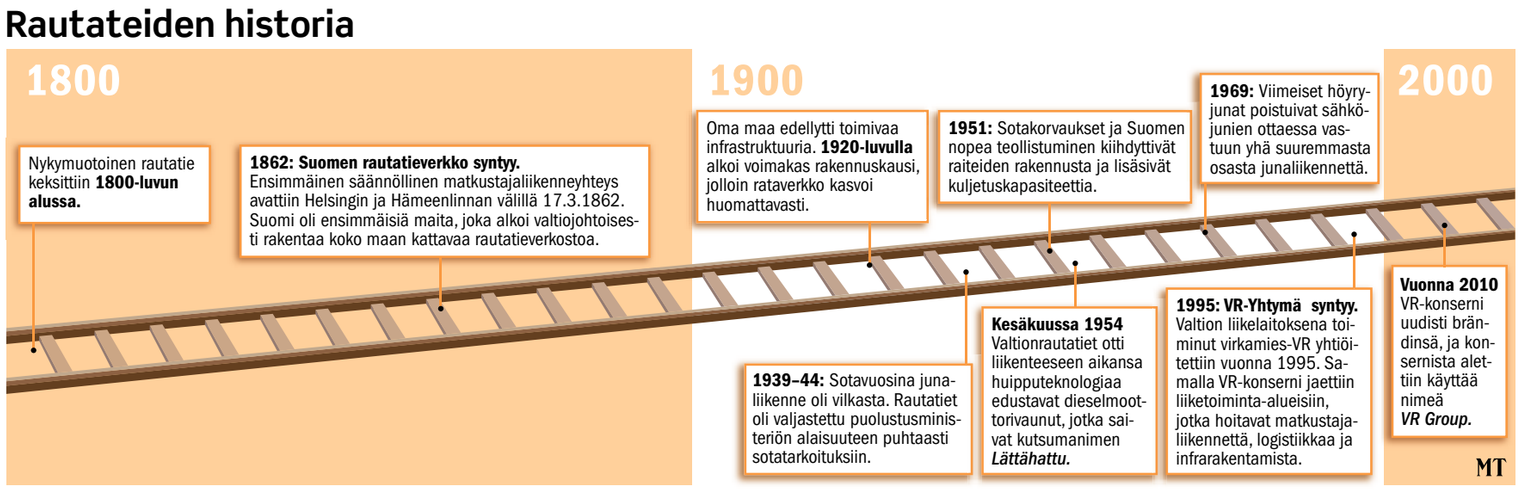
Yhtiön toiminnassa voi olla kehittämisen tarvetta, mutta usein se joutuu syntipukiksi ilman omaa syytä.

Vielä 1800-luvun lopussa Suomi oli ensimmäisiä maita, joka valtiojohtoisesti rakensi koko maan kattavaa rataverkkoa. Nyt ratojen kunto on päästetty retuperälle, mistä kärsivät sekä VR että me kaikki junamatkustajat.

Olisiko aika ottaa oppia esimerkiksi länsinaapurista?

TIINA TAIPALE

Rautateiden historia



FAKTAT

VR Group

Valtion kokonaan omistama osakeyhtiö, jonka toimialoja ovat rautatie- ja autoliikenne, infrarakentaminen, catering- ja ravintolatoiminta sekä telepalvelut.
Konsernin liikevaihto oli 1,4 miljardia ja liikevoitto 21 miljoonaa euroa 2011. Henkilöstöä 11 400.
Yhtiö kuljettaa 68 miljoonaa juna- ja 24 miljoonaa bussimatkustajaa vuodessa.
Tavaraa kuljetetaan 36 miljoonaa tonnia raiteilla ja 8 miljoonaa tonnia maanteillä.

VR juhlii 150:tä vuottaan

Uusi kulkuväline muutti harvaan asutun maan käsityksiä ajasta ja välimatkoista.

VR:n 150-juhlavuosi huipentuu tällä viikolla. Aikataulunmukainen junaliikenne Helsingin ja Hämeenlinnan välillä alkoi 17. maaliskuuta vuonna 1862.

Uusi kulkuväline muutti harvaan asutun maan käsityksiä ajasta ja välimatkoista.

Ensimmäisellä matkalla oli mukana kaikkiaan 30 matkustajaa, ja reilun sadan kilometrin pituiseen taipaleeseen kului viitisen tuntia.

Rata Riihimäeltä Pietariin valmistui syyskuussa 1870, ja koko päärataverkko hahmottui Suomen itsenäistymiseen mennessä.

Juhlavuosi käynnistyi tammikuussa, kun Suomen rautateiden historiasta kertova teos Yhteisellä matkalla – VR 150 vuotta julkaistiin. Kirjan on kirjoittanut filosofian tohtori **Seppo Zetterberg**.

Juhlavuoden kunniaksi otettiin käyttöön henkilökunnan uudet työasut helmikuussa, ja maaliskuun alussa VR sai omat juhlapostimerkit.

Myös asiakkaat kutsutaan juhliin, sillä VR:n palveluasemilla pääsee lipunoston ohessa nauttimaan syntymäpäiväkahvit juhlaviikolla.

Helsingin päärautatieaseman juhlavuoden valokuvanäyttelyssä esitellään muun muassa VR:n kalustoa, ammatteja ja asemia.

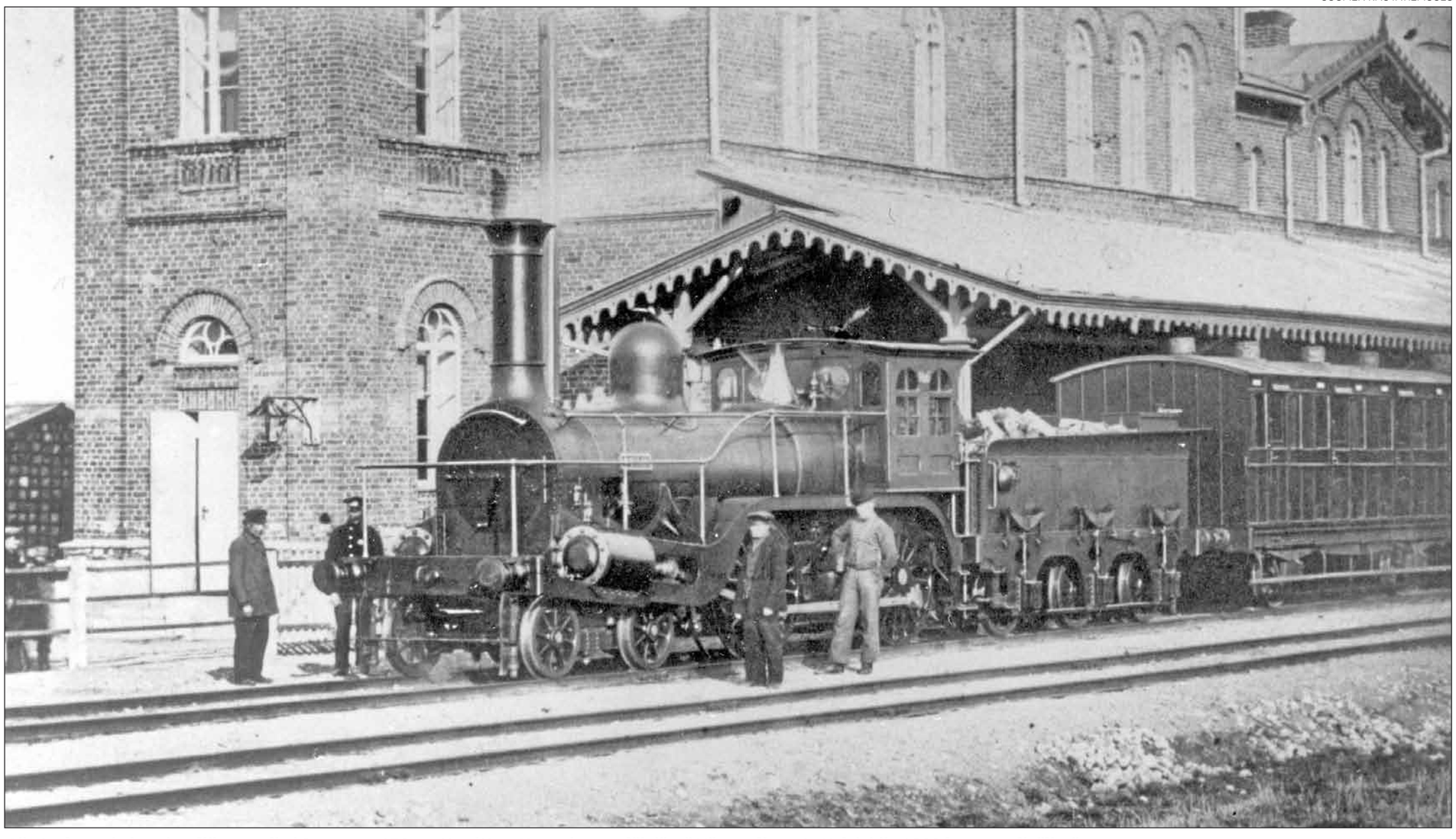
Juhlavuoden kunniaksi VR on kunnostanut myös perinnejunan. Valtterijunassa on entisöidyt puurakenteiset vaunut ja Dr13-dieselveturi.

Rautatiekulttuurikeskus Reilian kokoama pienempi valokuvanäyttely kiertää vuoden aikana eri asemilla.

TIINA TAIPALE

Rautateiden ja VR:n historian tietopankki: www.vr150.fi

SUOMEN RAUTATIEMUSEO



Aikataulunmukainen junaliikenne alkoi Suomessa 150 vuotta sitten. Kuvan juna on lähdössä Hämeenlinnasta Helsinkiin 1860-luvun puolivälissä.