25.10.2017 Sisäinen

Kaukojunaliikenteen täsmällisyys ja ratainfran ongelmat

Kaukojunaliikenteen täsmällisyys on ollut tänä vuonna heikko. Syyskuun loppuun mennessä vain 83,8 % kaukojunista on saapunut määräasemalleen viiden minuutin toleranssilla aikataulun mukaisesta saapumisajastaan tavoitteen ollessa 90 %. Täsmällisyyskehityksen suunta on lisäksi huono, sillä tästä vuodesta on tulossa edellisiä heikompi ja elo-syyskuu ovat olleet heikoimmat tällä vuosituhannella.

Täsmällisyys on ratainfrastruktuurin, aikataulurakenteen, kaluston ja henkilöstön muodostaman kokonaisprosessin tulos, johon lisäksi vaikuttavat järjestelmän ulkopuoliset tekijät, joista merkittävimpänä sääolosuhteet. Tänä vuonna ratainfrastruktuurista johtuvat myöhästymiset ja niiden osuus ovat kasvaneet jyrkästi. Radan vioista, tilapäisistä nopeusrajoituksista ja ratatöistä johtuu jo noin puolet kaikista kaukojunien myöhästymisistä (kuva 1). Syyskuussa osuus oli peräti 62,7 %. VR:n kalustosta ja toiminnasta johtuvia myöhästymisiä on noin neljännes ja ulkopuolisista syistä johtuvia niin ikään noin neljännes.

VR, Liikennevirasto ja liikenteenohjauksesta vastaava Finrail kehittävät täsmällisyyttä yhdessä. Meneillään on lukuisia toimenpiteitä täsmällisyystason parantamiseksi ja uutta projektia ollaan perustamassa. Talveen varaudutaan myös yhdessä. Kun ratainfrasta johtuvat syyt ovat viime kuukausina heikentäneet kaukojunien täsmällisyyttä yli 10 prosenttiyksikköä (kuva 1), on täsmällisyystavoitteisiin mahdotonta päästä ilman rataverkon toimivuuden olennaista parantamista. Tämä tarkoittaa myös lisärahoitusta ja mahdollisesti nykyisen rahoituksen kohdentamista uudelleen. Erityisesti turvalaitteiden ja vaihteiden toimintavarmuutta pitää parantaa, pääratojen huonosta kunnosta johtuvat pitkäaikaiset nopeusrajoitukset pitää poistaa ja ratatöiden liikennevaikutusten ennakointia pitää parantaa niin, että niihin voidaan aikatauluissa varautua. Konkreettisempia ehdotuksia synnytetään käynnistettävässä täsmällisyysprojektissa.

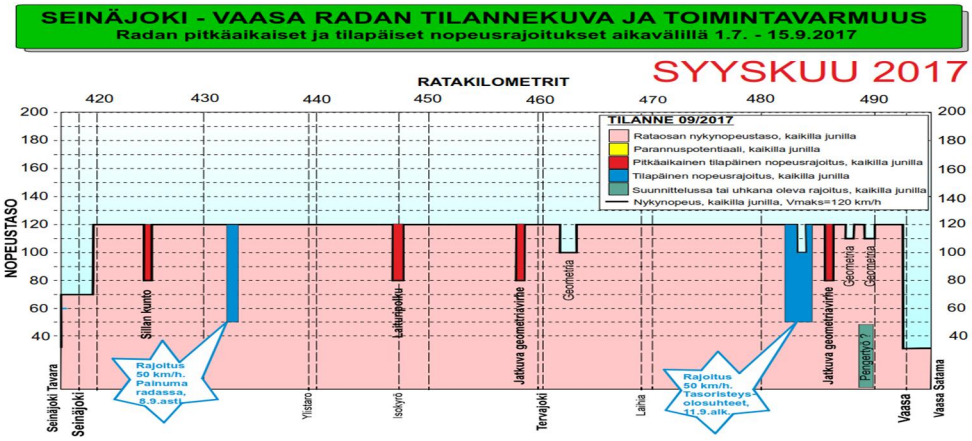
Tämänhetkinen tilanne on kestämätön ja heikentää merkittävästi asiakaskokemusta kaukoliikenteen junissa. Monella rataosalla on lukuisia pitkäaikaisia ja tilapäisiä nopeusrajoituksia, joiden takia matka-aikoja joudutaan hidastamaan ja joiden takia junat jäävät aikatauluistaan myöhään (kuva 2). Tilanteen korjaaminen edellyttää rautatiealan toimijoiden yhteisten toimenpiteiden lisäksi valtiovallan vahvaa tahtotilaa ja panostusta. Ilman sitä keinot ovat riittämättömät.

VR-Yhtymä Oy
PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
P. 0307 10
F. 0307 21 700
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5

25.10.2017 Sisäinen



Kuva 1. Ratainfrasta johtuvien syiden osuus kaukoliikenteen junien myöhästymisminuuteista (vas) ja ratainfrasta johtuvien syiden takia myöhästyneiden kaukojunien osuus kaikista kaukojunista (oik), tavoite max. 4 %.



Kuva 2. Esimerkkinä Seinäjoki-Vaasa -rataosan nopeuskaavio. 75 km rataosalla oli syyskuussa neljä pitkäaikaista 80 km/h ja kaksi tilapäistä 50 km/h nopeusrajoitusta.

Arvioimme erittäin karkealla tasolla, että tarvittava lisärahoitus ratainfrasta johtuvien myöhästymisten kääntämiseksi laskuun olisi pääratojen pitkäaikaisiksi venyneiden nopeusrajoitusten poistamisen osalta noin 150 M€, kriittisten heikkokuntoisten vaihteiden uusimisen osalta noin 50 M€ ja turvalaitteiden toimintavarmuuden parantamisen (mm. kaapeloinnit) osalta noin 50 M€. Yhteensä lisäpanostusta tarvittaisiin siis akuutisti noin 250 M€.

Täsmällisyysterveisin,

VR GROUP

Rolf Jansson
Toimitusjohtaja

VR-Yhtymä Oy
PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
P. 0307 10
F. 0307 21 700
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5