



MUISTUTUS
2013-10-10

Tieokas
Markku Sakari Meriluoto
Onnenlaakso
Puutarhatie 24 A 18
FI-16100 UUSIKYLÄ ASEMA
m. 045 651 9808
markku.meriluoto@tieokas.fi
www.tieokas.fi
Y-tunnus 1516503-5
Alv.rek.

VIITE: KAAVASELOSTUS

Kaavaluonnoksesta puuttuu kokonaan Uudenkylän asemaa koskeva osuus Päijät-Hämeen liiton tuoreesta selvityksestä "Päijät-Hämeen lähijunaliikenteen edellytykset. Esiselvitys. Sito Oy ja Päijät-Hämeen liitto. Versio 1.0 30.8.2013", vaikka selvityksen sisältämät liikennepuutumat vaikuttavat mitä suurimmassa määrin Uudenkylän kehitykseen. Puute on sitäkin merkillisempi, että selvityksen laatimiseen osallistui koko ajan kolme Nastolan kunnan johtavaa virkamiestä (kunnanjohtaja, tekninen johtaja ja kaavoitusarkkitehti).

Toivottavasti kysymys ei ole Nastolan kunnan välinpitämättömyydestä tai jopa asenteellisuudesta ko. selvityksen ratkaisuja kohtaan.

Myös asiantuntijayritys Tieokas osallistui kaiken aikaa ko. selvityksen laatimiseen. Jopa koko ajatuksen Lahden seudun rautatielähiliikennependelistä esitti jo 1990-luvun alkupuolella muistutuksen tekijä, kerraten sitä myöhemmin useaan otteeseen koko 2000-luvun Uudenkylän asemataistelun aikana. Tämä ja sitä 2011 edeltänyt selvitys pohjautuvat Tieokkaan suoraan asiantuntijayhteistyöhön Päijät-Hämeen liiton kanssa.

Näistä lähtökohdista Tieokalla on Nastolan kuntaan verraten ylivoimainen substanssi keskustella hankkeesta myös Uudenkylän osayleiskaavaan liittyen. Keskeiset ratkaisut esitti Tieokas jo 2010 julkisesti Päijät-Hämeen liiton seminaarissa Sibeliustalossa arvovaltaiselle yleisölle, mm. Nastolan kunnan edustajille. Ne on siitä alkaen olleet julki www.tieokas.fi -sivuilla. Nastolan kunta ei kuitenkaan ole arvovaltasyistä ollut missään yhteydessä Tieokkaaseen koko valmisteluaikana.

Nyt asiantuntijayritys Tieokas esittää Uudenkylän kaavaluonnokseen em. pohjalta suunnitelmat siitä, miten Lahden seudun rautatielähiliikennependeli voidaan toteuttaa Uudenkylän rautatieliikennepaikan 5310 m pituisella alueella, mikä ulottuu idästä Kurkelanportilta länteen lähelle Selkosaarta. Esityksessä on yhtymäkohtia seuraaviin Tieokkaan muistutuksiin:

- * UUDENKYLÄN TAVARA-ASEMA – LOGISTIKKAKESKUS
- * TEOLLISUUSRAIDE UUSIKYLÄ – NASTOLA
- * UUDENKYLÄNKADUN RAKENTAMINEN.

Tämän asian – kuten monen muunkin – arvioinnin ja käsittelyn kulmakivi on tosiasia, että aikanaan Uudenkylän osayleiskaavaa ja sitä seuraavaa asemakaavoitusta toteuttaa kokonaan muu hallinto kuin nykyinen Nastolan kunta. Siksi Nastolan kunnan nykyinen suhtautuminen esimerkiksi rautatieliikenteen palvelujen kehittämiseen Uudessakylässä ei saa vaikuttaa kaavapäätöksiin – ne eivät lainkaan koske enää Nastola kuntaa sillä aikavälillä, mistä esityksessä on kysymys.

Keskeiset ratkaisut kaavoituksessa

* Rataosalla Lahti–Uusikylä Nastolassa on varauduttava kolmannen (pohjoisen) raiteen rakentamiseen.

* Uudenkylän keskustassa on varauduttava pääteaseman UUSIKYLÄ–ITÄINEN rakentamiseen ao. liityntäliikennejärjestelyineen.

* Uudenkylän henkilöaseman alue hallinnoidaan matkakeskukseksi (infra on valmis)

* Rataosalla Uusikylä–Lahti on varauduttava ainakin seuraavien uusien lähiliikennepaikkojen rakentamiseen ao. liityntäliikennejärjestelyineen:

- UUSIKYLÄ–LIIKEKESKUS (tämän suunnitelman mukaisesti)

- NOTKO (ABC:n kohdalla) ao. liityntäliikennejärjestelyineen

- LANKILA (Lankilan AKS:n kohdalla) ao. liityntäliikennejärjestelyineen

Kaikki tekstit ja valokuvat Tieokas Markku Sakari Meriluoto, ellei erikseen mainita.

Osallistuminen

Allekirjoittanut asiantuntijayritys Tieokas osallistuu jatkossakin tiiviisti Uudenkylän osayleiskaavan laadintaan.

Yleisesti tulee osapuolten tiedostaa kaavoittajan ristiriitaiset näkemykset: yleiskaavoituksessa asia on liian vähäinen merkittäväksi, mutta asemakaavoituksessa kysytään, miksi asiaa ei ole merkitty yleiskaavaan.

Ystävällisin tervehdyksin
Tieokas
Markku Sakari Meriluoto
metsänhoitaja, erityisasiantuntija



Tieokas®

– itsenäinen, riippumaton ja puolueeton asiantuntijayritys ja rekisteröity tavaramerkki.

Lahden seudun rautatiehenkilöliikenteen lähiliikennependeli



Uusikylä–Järvelä-Heinola–Orimattila

Lähijunaliikennejuna SWINOUSCIE (SWINEMÜNDE) – valtakunnanraja Puola/Saksa – AHLBECK – PEENEMÜNDE. Omistaja UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Deutsche Bahn AG:n tytäryhtiö. Sarja 646, valmistaja Stadler Bussnang AG, Sveitsi, sama kuin Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n FLIRT-junatyypin sarja Sm5, mitä on ehdotettu soveliaimmaksi myös Lahden seudun lähiliikennependeliin. Kuva tekijän.

Otteita julkaisusta:

Päijät-Hämeen lähijunaliikenteen edellytykset. Esiselvitys. Sito Oy ja Päijät-Hämeen liitto. Versio 1.0 30.8.2013,:

Teknisiä määrittelyjä

Liikennöinnissä on tarkasteltu yhteysvälejä Järvelä-Lahti-Uusikylä ja Orimattila-Lahti-Heinola. Tarkastelussa on käytetty lähtökohtina sekä 60 minuutin että 30 minuutin vuorovälejä. Junatarjontaa on verrattu nykyisiin junavuoroihin graafisten aikataulujen ja raiteistokaavioiden avulla. Lähijunien maksiminopeudeksi määriteltiin 120 kilometriä tunnissa.

Uusien henkilöliikennepaikkojen laatutason tulisi olla Lahti-Kouvola -rataosalla sijaitsevan nykyisen Uudenkylän aseman mukainen. Uudenkylän nykyiselle liikennepaikalle [UUSIKYLÄ] on lisäksi investointikustannuksiin laskettu käänköpaikka [UUSIKYLÄ-ITÄINEN], jonka kustannusarvio ilman tarkempaa suunnittelua on 1,5 M€.

Lahden–Uudenkylän välillä nykyinen kaksoisraide riittää 60 minuutin vuorovälillä kulkevalle lähijunaliikenteelle. Kun vuoroväli tihennetään 30 minuuttiin, Lahti–Uusikylä-välille tarvitaan yksi lisäraide kokonaisjunamäärän noustessa.

Nykyisin Lahti–Uusikylä-välillä liikkuu 85 junavuoroa, joista 13 on taajamajunia. 30 minuutin vuorovälillä junavuorojen lisäys on noin 27 vuoroa. Tämä tarkoittaa, että vuorokaudessa lähijunavuorojen määrä on noin 40 vuoroa. Lisäksi rataosalla Lahti–Kouvola Liikenneviraston julkaiseman ennusteen mukaan tavaraliikenteen vuoromäärä nousee nykyisestä ainakin 5 junalla. Kokonaisjunamäärä nousee lähijuna- ja tavaraliikenne-ennuste huomioiden noin 120 vuoroon vuorokaudessa.

Junamäärän kasvamisen myötä on häiriöherkkyyden ja tasavuorovälisyyden kannalta ainakin osittainen lisäraide perusteltu. Jos koko rataosalle Lahti-Uusikylä rakennetaan lisäraide, vähän yli 20 km pituisen lisäraiteen kustannus olisi noin 92 M€. Tarvittaessa Uudenkylän-Nastolan teollisuusraidetta voi käyttää lisäraiteen pohjana, mikä vähentää kustannuksia.

Liikennöinti edellyttää, että sekä Järvelässä että Uudessakylässä lähijunien kääntyminen linjalla tai pistoraiteella onnistuu. Tämä saattaa edellyttää turvalaitesuunnitelmien tarkistamista ja tarvittaessa turvalaitteiden lisäämistä. Vähimmäisvaatimus turvalaitteiden osalta on, että asemien Lahden puoleiset päät ovat suojastettu siten, että junien ja infran junakulunvalvontalaitteet (JKV) ymmärtävät turvallisen kääntymisen asemalla. Pistoraide on välttämätön, jos halutaan junille yli 10 minuutin kääntymisaika.



Potentiaalisin uuden kaluston tyyppi on Flirt-juna (Sm5) erilaisissa muodoissaan diesel-, sähkö- tai duoversiona.

Kaavallisia määrittelyjä

Uudenkylän osayleiskaavassa (luonnos 23.5.2013) väestömäärän on oletettu kasvavan noin 0,5 % vuodessa. Väestömäärä osayleiskaavan alueella vuonna 2012 on 4040 asukasta. Väestömäärä 0,5 % kasvulla vuonna 2015 on noin 4100 ja vuonna 2025 noin 4300 asukasta. Osayleiskaava mahdollistaa kuitenkin isommankin väestönkasvun nykyisiä asuinalueita tiivistämällä sekä uusilla alueilla. Kilometrin säteelle Uudenkylän asemasta voisi sijoittua noin 400 asukasta ja kolmen kilometrin säteelle nykyisiä alueita tiivistäen ja kaavan reservialueita käyttäen noin 1000 asukasta.

Kaavoittamalla maankäyttöä nimenomaisesti asemien yhteyteen ja tekemällä junaliikenteestä toimiva vaihtoehto jo ennen aseman ympäristön täyttä asuttamista voidaan tukea joukkoliikenteen asemaa liikennejärjestelmässä. Jos alueelle muuttavat asukkaat voivat luottaa hyvän joukkoliikenneyhteyden olemassaoloon tai alueelle jopa muutetaan nimenomaan sen vuoksi, henkilöauton käyttö voi jäädä alun perinkin vähäisemmäksi kuin ei-radanasialueella. Kehitystä tukee asemanseutujen rakentaminen riittävän suuriksi, jotta ne pystyvät kannattamaan omia lähipalveluita. Asemien ympäristön maan arvon nousu voi olla kunnalle merkittävä tulonlähde. Yleisesti yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on kestävä kehityksen mukaista ja junaliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvaminen vähentää liikenteen kokonaispäästöjä.

Rautateiden henkilöliikenteen avautuessa kilpailulle vuonna 2025 on tälle rataosuudelle mahdollista kilpailuttaa liikennöijä. Kilpailutilanteesta riippuen on tällöin mahdollista hankkia erikseen tunnin välein kulkevat Riihimäki–Lahti–Kouvola-junavuorot ja niitä täydentävät tunnin välein kulkevat Järvelä–Lahti–Uusikylä-junavuorot, jolloin lähiliikennealueella olisi yhdistettynä puolen tunnin vuoroväli. VR:n yksinoikeuden jatkaminen antaa lisää aikaa myös investointien tekoon, joten teoriassa täysimittainen lähijunaliikenne voisi olla mahdollista jo vuonna 2025 VR:n yksinoikeuden päättyessä.

Yhteenveto

Lähijunaliikenteen käynnistäminen Päijät-Hämeessä vaikuttaa kannattavimmalta Järvelä–Lahti–Uusikylä-ratakäytävällä, missä on jo nykyisin taajama- ja lähijunaliikennettä, Lahden länsipuolella tunnin vuorovälein ja Lahden itäpuolella keskimäärin noin kolmen tunnin välein. Junaliikenteen yhdistäminen seudulliseen joukkoliikennejärjestelmään tapahtuu yksinkertaisimmillaan luomalla yhteinen lipputuote juna- ja bussiliikenteeseen. Etenkin Nastolan suunnalla jo nykyinen maankäyttö antaa hyvän pohjan junaliikenteen kehittämiseksi. Maankäytön kehittyessä ratakäytävällä voidaan myös kehittää junaliikennettä lisäämällä uusia asemia ja tihentämällä vuoroväliä selvityksessä esitetyn mallin mukaisesti.

ASEMAKORTTI UUSIKYLÄ



Henkilöasema UUSIKYLÄ etelälaiturilta länsisuuntaan. Taust. oik. pohjoislaituri ja sen liityntäpysäköintialue.

| | |
|---|--|
| Raiteita (joista sähköistetty) | 3 (3) |
| Junien kulkutiemahdollisuudet | Lahden ja Kouvolan suuntiin |
| Lähiliikenteeseen sopivat raiteet | r601 ja r603 |
| Kulkutien ohjeellinen junapituus | r601: 1382m (hp) ja r603:1428m (hp) |
| Laiturit | 2 kpl |
| Ali- ja ylikulut | AKS |
| Matkustajainformaatio | Raidemonitorit / paperiset aikataulut |
| Matkustajapalvelut asemalla | - |
| Odotustilat | Laiturikatokset |
| Liityntäliikenne, liityntäpysäköinti | 10 + 2 (inva) autopaikkaa (molemmat puolet?) |
| Opastus asemalle / liityntäpysäköintiin | Opastus asemalle ja liityntäpysäköintiin katuverkolla |
| Asukasmäärä (säde 1 km / 3 km) | 842 / 4777 (lähde vuodelta 2009) |
| Yleinen kunto, siisteys | Yleisilme siisti |
| Maankäytön nykytila / kehitys | Nykyisten suunnitelmien mukaan aseman lähiympäristöön olisi tulossa lisää n. 150 asukasta ja lisäksi yritystoimintaa. Kolmen kilometrin säteellä asukasmäärän kasvu on nykyisten suunnitelmien mukaan hyvin maltillista. |
| Tarvittavat kehittämistoimenpiteet | Toimenpiteitä ei esitetä tässä selvityksessä |

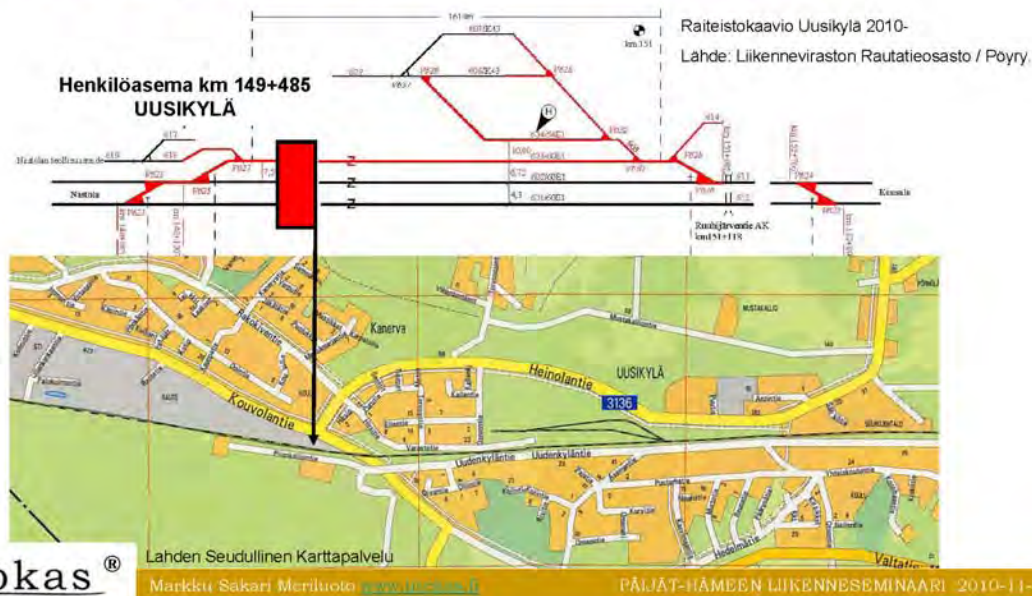
KORJAUKSIA:

- liityntäpysäköintialue pohjoislaiturilla yhteensä 29 paikkaa (2 INVA), etelälaiturilla 12 paikkaa(2 INVA) + varaus 26 paikkaa.

Lähiliikennependeli Uusikylä-Järvelä

Liikennejärjestelmä Uusikylä 2010-12-12 alkaen

Liikenneviraston Rautatieosasto rakennutti Uudenkylän ratapihan kokonaan uudelleen 2010 osana palvelutason parannushanketta Lahti-Luumäki. Rautatieliikennepaikan osa **UUSIKYLÄ-TAVARA** on ainoa ratateiden kaupallisen tavaraliikenteen asema-logistiikkakeskus rataosalla Lahti-Kouvola km 150+722. Uudenkylän ratapihaan yhdistyvä 1960-luvulla rakennettu teollisuusraide Uusikylä-Nastola. **Uusi henkilöasema UUSIKYLÄ** sijaitsee Uudenkylän rautatieliikennepaikalla km 149+485.

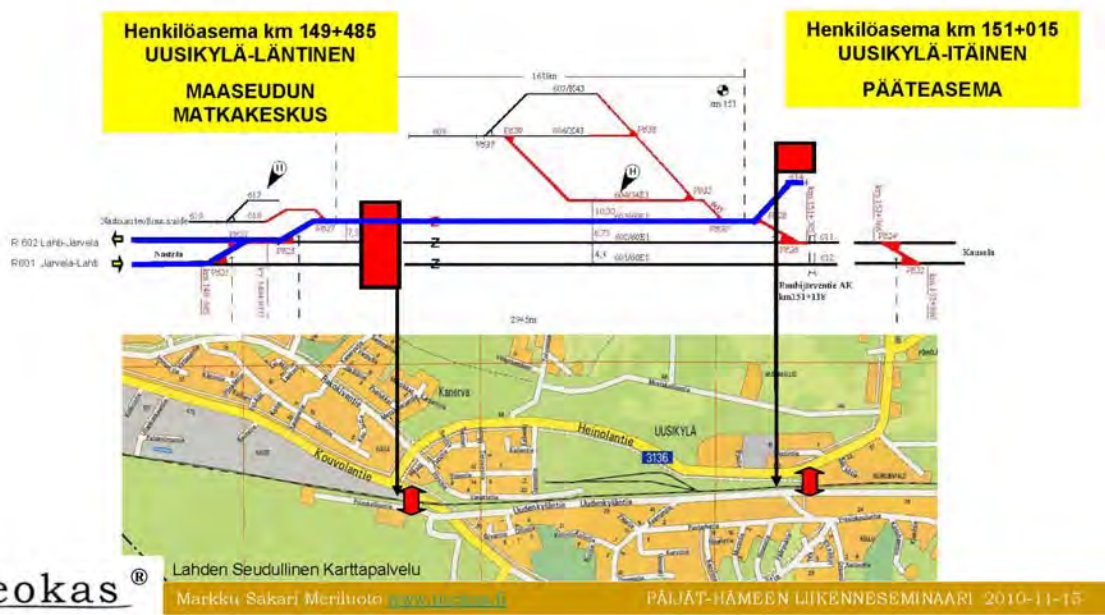


Lähiliikennependeli Uusikylä-Järvelä

Liikennejärjestelmä Uusikylä, tuleva tilanne

Uudenkylän rautatieliikennepaikan alueella sijaitsee kaksi henkilöasemaa:

- taajaman länsiosaa: **UUSIKYLÄ-LÄNTINEN** km 149+485, kulkutie R603
- taajaman itäosaa: **UUSIKYLÄ-ITÄINEN** km 151+015, kulkutie R603/614.



Lähiliikennependeli Uusikylä-Järvelä



Tuleva henkilöasema UUSIKYLÄ-ITÄINEN

Raide R614 on lähijunan Uusikylä-Lahti-Järvelä tulo- ja lähtöraide, sen vieressä nykyinen laituripenger ja Kirjapolun alikulkusilta. Taajamajunan H9662 Kouvola-Lahti-Riihimäki kulkutie Uudessakylässä on raide R603 2010-12-12 alkaen, kuvassa poikkeusliikenne. Markku Sakari Meriluoto 2010-08-03.

Tieokas®

Markku Sakari Meriluoto www.tieokas.fi

PÄIJÄT-HÄMEEN LIIKENNESEMINAARI 2010.11.15

Pendeliliikenteen pääteasema UUSIKYLÄ-ITÄINEN itäsuuntaan, taust. Kirjapolun AKS välillä Heinolantie-Uudenkyläntie. Raidetta R603 käyttää Uudenkylän henkilöasemalla länsisuuntaan pysähtyvä kaukohenkilöliikenne.



Pendeliliikenteen pääteasema UUSIKYLÄ-ITÄINEN länsisuuntaan Uudenkylän ratapihalle ja tavara-asemalle päin. Vas. pääraiteet ja H9669 Helsinki-Riihimäki-Lahti-Kouvola-Kotkan satama on lähtenyt Uudenkylän henkilöasemalta. Kesk. turvaraide R614, mikä soveltuu pendelijunan käänntö- ja odotuspaikaksi, oik. valmis laituripenger, mistä on kulkuyhteys Heinolantielle ja Kirjapolun AKS kautta Uudenkyläntielle. Oik. Heinolantien varteen järjestetään liityntäliikenteen palvelualue.

Lähiliikennependeli Uusikylä-Järvelä



Henkilöasema UUSIKYLÄ (tuleva UUSIKYLÄ-LÄNTINEN)

Pohjoislaivuri lähes valmis. Taajamajuna H9662 Kouvola-Lahti-Riihimäki-Helsinki raiteella R602.
Henkilöaseman valmistuttua raide R603 on taajamajunien kulkutie länteen ja tulevien lähijunien kulkutie molempiin suuntiin. Markku Sakari Meriluoto 2010-11-02.

Tieokas®

Markku Sakari Meriluoto www.tieokas.fi

PÄIJÄT-HÄMEEN LIKENTESEMINAARI 2010-11-15

HUOM. kuvassa nykyinen Uudenkylän henkilöasema vielä rakenteilla 2010.

Lähiliikennependeli Uusikylä-Järvelä



Tuleva henkilöasema UUSIKYLÄ-LIIKEKESKUS

Taajamajuna H316 Kotkan satama-Kouvola-Lahti-Riihimäki raiteella R602 rataosalla Uusikylä-Villähde.
Henkilöaseman sijainti on km 147+425. Se on tarkoitettu vain lähijunille ja sen kohdalla sijaitsee Uudenkylän Rakokiven liikekeskus. Paikalla ovat sijainneet Selkosaaren seisake ja tasoylikäytävä, minkä on korvannut kevytväylän alikulku.
Pääkuvassa etualalla teollisuusraide Uusikylä-Nastola. Kunnostettuna se on myös mahdollinen erillinen lähiliikenneraide, mikä edellyttää vaihdeparin päärasteihin Nastolassa. Markku Sakari Meriluoto 2008-07-27.

Tieokas®

Markku Sakari Meriluoto www.tieokas.fi

PÄIJÄT-HÄMEEN LIKENTESEMINAARI 2010-11-15

Lähiliikennependeli Uusikylä-Järvelä



Henkilöasema JÄRVELÄ

Henkilöjuna H9649 Riihimäki-Lahti pysähtyy raiteella 2 (vas.). Pikajuna P34 Repin Pietari-Helsinki ohittaa raidetta 1 (kesk.). Tilattu juna H503 pysähtyy raiteella 3 (oik.). Järvelässä on pohjoislaituri (vas.) ja leveä välilaituri raiteiden 2 ja 3 välissä (kesk.). Lähijuna Uusikylä-Lahti-Järvelä saapuisi ja lähtisi raiteelta 3 (oik.). Jussi Mäkinen 2005-09-24 (www.vaunut.org).

Tieokas®

Markku Sakari Meriluoto www.tieokas.fi

PÄIJÄT-HÄMEEN LIKENTESEMINAARI 2010-11-15

HUOM. Järvelässä on pendelijunaa varten valmiina 3. raide oik. (perinnejuna seisoo).

Lahden seudun rautateiden lähiliikennependeli



Eurooppalainen lähiliikennejuna sopii myös Lahden seudulle

Lähijunaliikennejuna SWNNOUJSCIE (SWNEMÜNDE) - valtakunnanraja Puola/Saksa – AHLBECK - PEENEMÜNDE. Omistaja UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Deutsche Bahn AG:n tytäryhtiö. Sarja 646, valmistaja Stadler Bussnang AG, Sveitsi (sama kuin Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n FLIRT-junat, sarja Sm5). 126 istuma- ja 91 seisomapaikkaa. Paino 54 t, dieselmoottorin teho 550 kW, Sn 120 km/h. Kuvassa kaksi yksikköä yhdessä. <http://www.ubb-online.com/de/index.html>
Sopii pendelliikenteeseen Uusikylä-Lahti-Järvelä-Heinola-Orimattila. Markku Sakari Meriluoto SWNEMÜNDE 2009-10-22.

Tieokas®

Markku Sakari Meriluoto www.tieokas.fi

PÄIJÄT-HÄMEEN LIKENTESEMINAARI 2010-11-15

TIETOAINEISTOT

<http://www.tieokas.fi/Liikennepalvelut.pdf>

EDELLISEEN LIITTYVÄT:

TEOLLISUUSRAIDE UUSIKYLÄ-NASTOLA

http://www.tieokas.fi/Logistiikka_raiteille.pdf

UUDENKYLÄNKADUN RAKENTAMINEN

<http://www.tieokas.fi/KirjapolkuAKS.pdf>