



LAUSUNTO
2017-12-10

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

VIITE Lausuntopyyntö LVM/2113/08/2017 2017-11-10

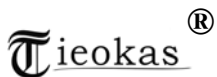
ASIA Kilpailun avaaminen Etelä-Suomen taajamajunaliikenteessä

Liikenne- ja viestintäministeriö
Palveluosasto
kirjaamo@lvm.fi

Asiantuntijayritys Tieokas lähettää tämän asiakirjan lausuntona koskien kilpailun avaamista Etelä-Suomen taajamajunaliikenteessä.

Annan mielihyvin lisätietoja tarvittaessa.

Ystävällisin tervehdyksin
Asiantuntijayritys Tieokas
Markku Sakari Meriluoto
metsänhoitaja, erityisasiantuntija, tietokirjailija



- itsenäinen, riippumaton ja puolueeton asiantuntijayritys ja rekisteröity tavaramerkki.

PS. Uudenkylän ja Villähteen henkilöasemat Nastolassa (Lahdessa) avattiin liikenteelle 12. joulukuuta 2010 eli seitsemän vuotta sitten. Tämän lausunnon antopäivänä 10. joulukuuta 2017 avattiin liikenteelle Hennan asema Orimattilassa.

Asemien perustamiskilpailua Päijät-Hämeessä ja valtakunnassa johtaa Markku Sakari Meriluoto (2 asemaa) vastaan Kalle Jokinen (1 asema).

Ensiksi liikenne- ja viestintäministeriö kilpailuttaa Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen



MINTTU LINJALA / HS, lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö

Kilpailutusalue Etelä-Suomen taajamajunaliikenneverkosto 2017. Lähde: Helsingin Sanomat.

Johdanto

Otsikko oli paras uutinen sitten 2010, kun Uudenkylän ja Villähteen henkilöasemat avattiin liikenteelle kansalaistaistelun tuloksena. Nykymenolla VR:n hallussa taajamajunaliikenteen kehitys näytti takaperoiselta siitä alkaen kun 2016 nykyaikainen Sm4-kalusto korvattiin Riihimäen itäpuolella vanhalla Sm1-2 -kalustolla ja etenkin kun Riihimäen itäpuolella taajamajunaliikenteen pitkä linja Riihimäki–Kotka pilkottiin keskusasemien väliseksi liikenteeksi. Ratkaisu oli epäilemättä käytännöllinen VR:n näkökulmasta, mutta matkustajapalvelu heikkeni, vaikka vaihtoyhteyksiä yritettiin säilyttää. Liikenne- ja viestintäministeriö ei vastustanut näitä muutoksia.

Suurin uhka Lahden seudusta katsoen näkyi selvästi keväällä 2017, kun HSL-lähiliikennealueeseen sisällytettiin koko osuus Helsingistä Tampereelle mutta ei Kouvolaan. Ilmiselvästi VR:n tavoite oli ajaa vanha Sm2-kalusto loppuun Riihimäen itäpuolella ja lopettaa taajamajunaliikenne asteittain: ensin Kouvola–Kotkan satama, sitten Lahti–Kouvola ja lopuksi Riihimäki–Lahti, minkä puolittamista ehdittiin välillä jo kokeilla. Väijäämätön tulevaisuus näytti siltä, että HSL-kalustoa ei koskaan ajettaisi Riihimäeltä itään ja viimein koko liikenne lopetettaisiin.

Etelä-Suomen taajamajunaverkon kilpailun avaamisen kartta yllä muutti tilanteen kerralla uhkaavasta toiveita herättäväksi. Suunnitelma joka tapauksessa varmistaa liikenteen jatkumisen koko alueella kalustopoolin resurssien uusjaolla ja korvausinvestoinneilla.

Liikennöinti 2010 asti

Liikenteen jatkuvuuden ja säännöllisyyden vaatimus on toteutunut Pietarinradan historiassa rataosalla Lahti-Kouvola pääteasemien lisäksi Iitissä ja Elimäellä, mutta ei Nastolassa. Rataosalla havainnollistuu valtakunnan poukkoileva liikennepolitiikka, ääriesimerkkeinä naapuriasemat Kausala ja Uusikylä.

Henkilöliikennepalvelu on

- Kausalassa toiminut yhtäjaksoisesti Pietarinradan alusta 1870 nykyaikaan eli 147 vuotta
- Koriolla katkennut 1969 ja toiminut 1979–
- Nastolassa katkennut 1969 ja toiminut 2005–
- Uudessakylässä katkennut 1969, toiminut 1979–2004, katkennut 2005 ja toiminut 2010–
- Villähteellä katkennut 1969 ja toiminut 2010–.

Näin kaltoin kohtelu on vaikuttanut matkustustottumuksiin, kun kansalaisten on ollut vähän päästä etsittävä uusia kulkuvaihtoehtoja. Kunnan ei voi edellyttää tekevän vuosikymmenten jänteellä kaavoitusratkaisuja Pietarinradan vaikutuspiiriin, ellei ole varmuutta matkustajapalvelun jatkuvuudesta ja säännöllisyydestä. Nastolan kunnassa kaavoitus- ja liikennepolitiikka unohtivat pitkään nauhataajaman halki kulkevan Pietarinradan, minkä osoittaa Nastolan seisakkeen esimerkki. Uudessa Lahdessa Villähteen osayleiskaavaa jo täydennetään asemanseudun osalta ja Uudenkylän osayleiskaavatyö on loppusuoralla. Lahden ja Nastolan yhdistymissopimus 2016 alkaen avaa uusia mahdollisuuksia.

Myönteiseksi esimerkiksi rautateiden matkustajapalvelun jatkuvuuden ja säännöllisyyden merkityksestä sopii Iitin kuntakeskus Kausala. Asukasmäärältään Nastolaa noin puolet pienemmän Iitin suuren keskustaajaman rautatieaseman matkustajamäärä on ollut keskimäärin vuosittain lähes 30000. Kausala onkin koko maan vilkkaimpia maaseudun henkilöliikennepaikkoja. Iitissä ”kaikki tiet vievät Kausalaan”.

Tämän tietäen Iitin kunta vaikutti tarmokkaasti ja tuloksellisesti ratkaisuun, että Pietarinradan parannustyössä Kausalalan matkustajapalvelut säilyvät vanhan rautatieaseman kohdalla, eikä niitä siirretty kauemmas Iitintien alikulkusillan yhteyteen. Uudistetulle Kausalalan seisakkeelle tyylikkäästi rakennetut korkeat laiturit ja henkilötunneli varmistavat turvallisen ja esteettömän pääsyn junaan ja myös taajaman kevyen liikenteen läpikulun Pietarinradan puolelta toiselle.

Kausalassa on myös lähennetty toiminnallisesti rautatie- ja linja-autoasemien liikennepalveluja asiakaslähtöisesti ja parannettu ympäristöä esimerkillisesti. Tällainen kehittäminen on Uudenkylän uudella henkilöasemalla yksityisen rautatieharrastajan innovaatioiden varassa. Iitissä myös toimii koko kunnan laajuinen, malliksi käypä pitkä perinne järjestää sivukylien koululais- ja asiointipalveluvuoroja kuntakeskukseen Kausalaaan. Liityntäyhteyksistä juna- ja pääteiden bussivuoroihin tiedotetaan kuntalaisille tehokkaasti..

Nastolassa avattiin henkilöliikenteelle 2005-01-09 entisen laiturivaihteen paikassa Nastolan seisake, mutta samalla henkilöliikenne lopetettiin Uudenkylän asemalta vastoin laajaa kansalaismielipidettä. Jo vuosia ennen alkoi kansalaistaistelu Uudenkylän aseman henkilöliikenteen puolesta. Lähes uskomattomana tuloksena 2010-12-12 avattiin henkilöliikenteelle uudet Uudenkylän ja Villähteen henkilöasemat:

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

Henkilöliikenteen lopettamisesta oli tällöin kulunut Uudessakylässä kuusi vuotta ja Villähteellä 41 vuotta.

Liikennöinti 2010 alkaen

Nastolan nauhataajamassa avautui rautateiden renessanssi, kun joulukuusta 2010 alkaen kansalaistaistelun tuloksena taajamajuna palvelee peräti kolmessa henkilöliikennepaikassa. Nastolan seisakkeen epäonnistunut esimerkki kunnan virkavaltaisuudesta ei kuitenkaan antanut odottaa erityisiä kehittämisavauksia. Viriheellisen perustamispäätöksen ja liikenteelle avaamisen (2005) yhteydessä annetut lupaukset hautautuivat kunnallisen tietämättömyyden ja tekemättömyyden suohon. Jo ensimmäisen käyttövuoden aikana keskellä ei mitään sijaitsevan Nastolan seisakkeen rakenteet tuhottiin täysin. Virkakoneiston ulkopuolisen asiantuntijan tekemää käytettävyyden parannussuunnitelmaa ei ole toteutettu. Nastolan seisakkeella kunnan töitä on toistaiseksi vain ympäröivän pusikon perkaus.

Näihin karuihin tosiasioihin nähden Uudenkylän ja Villähteen uusien henkilöasemien rakentuminen kansalaistahdon voimin vaikuttaa lähes maailman ihmeeltä. Pääkaupunkiseudun ulkopuolelta saa hakea kuntaa, missä toimii kolme rautateiden henkilöliikennepaikkaa – Hausjärvellä kylläkin neljä, tosin kahden radan varressa. Sitten 1950-luvun maahan ei liene perustettu valmiille radoille mitään vastaavaa kuin Nastolaan 2010. Mutta tärkein puuttui: kunnan henkiset ja aineelliset valmiudet hyödyntää ainutlaatuista kehityspaikkaa. Uudenkylän osayleiskaavatyössäkin innovaatiot näyttävät jäävän pelkästään kansalaisosaamisen varaan. Lahti saa nyt kiireesti korjata tilanteen.

Nimenomaan Uudenkylän henkilöasema – käytännössä Nastolan kunnan vuosiksi 2005–2010 lopettama – on ollut suuri menestys. Kolmella liikennepaikalla Uusikylä, Nastola ja Villähde oli 2010-luvun ensi puoliskolla 5 vuoden tasoitettu

matkustajamäärä:

2011–2015	Uusikylä 15641	Nastola 9574	Villähde 5365
-----------	----------------	--------------	---------------

Uudenkylän matkustajamäärä on siis keskimäärin lähes kolminkertainen Villähteeseen verrattuna ja yli puolet suurempi kuin Nastolan. Kannattaa kuitenkin huomata, että Nastolan kolmen liikennepaikan yhteinen matkustajamäärä on suunnilleen sama kuin Kausalassa yksin. VR ei pysty esittämään näiden vuosien matkustajatilastoa lainkaan monenlaisten ongelmien vuoksi, joista Asiantuntijayritys Tieokas on tehnyt täyden selon.

Uusi Lahti 2016 uuteen aikaan

Lahden ja Nastolan yhdistymissopimus 2016 alkaen luo toivoa paremmasta myös liikenneolojen osalta:

"Vahva aluerakenne mahdollistaa verkoston, jolla turvataan julkisten ja yksityisten palvelujen saavutettavuus alueen eri osissa. Verkoston osakeskusten välille järjestetään toimiva julkinen liikenne. Tähän luo erityisen hyvän mahdollisuuden Lahti–Uusikylä -rataosa ja sen junaliikenne. Uuden Lahden yhdyskuntarakenteen runkona on perinteinen valtakunnan liikenneverkko, Lahden kautta kulkeva rautatie Pietarista Helsinkiin ja Tampereelle, mutta myös valtakunnalliset maantieyhteydet.

Uuden Lahden sisäinen liikenneverkko sekä elinkeino- ja asuinalueet on hyvä rakentaa nykyistä selkeämmin rataosan varaan ja hyödyntää se näin täysimääräisesti, kun radanvarren kunnat Nastola ja Lahti yhdistyvät yhdeksi nauhakaupungiksi. Nastolan nauhataajamien yhdistäminen ja elinvoiman lisääminen onkin uuden Lahden kehityksen avainkysymys ja mahdollisuus. ... Kaupungin yhdyskuntarakennetta kehitetään perustuen osakeskuksiin ja niiden väliseen julkiseen liikenteeseen ja siten taataan koko kaupungin tasapainoinen kehitys ja maaseutualueiden toimintaedellytykset."

Lahden strategisessa suunnittelussa pitäisi siis korostua nauhataajaman halki kulkeva Pietarinrata ja siihen tukeutuva joukkoliikennejärjestelmä, mikä palvelee tehokkaasti yhdyskuntarakennetta ja luo tulevaisuuden mahdollisuuksia kehittyä.

Enää puuttuu vain toimeenpano. Innovaatioita esittää jälleen kerran Asiantuntijayritys Tieokas tässäkin asiakirjassa.

Taajamajunaverkoston liikkuva kalusto

Kilpailun avaaminen ajoittuu raideliikenteen voimakkaaseen murrosvaiheeseen, mikä merkitsee lähivuosina vanhan kaluston väistämätöntä poistumista ja uuden kaluston yhtä väistämätöntä hankintatarvetta, jotta kilpailun avaaminen kesäkuun 2022 alussa olisi mahdollista. VR on omilla toimillaan jouduttanut kehitystä jopa siinä mitassa, että liikenne- ja viestintäministeriö joutui asettamaan rajoituksia kaluston poistamiselle liikennekäytöstä.

Esimerkiksi 2017 poistettiin liikenteestä ja varastoitiin koko jäljellä ollut Sm1-sähkömoottorijunasarja. Käyttöön jäi samansuuruinen mutta nuorempi Sm2-sarja, minkä käyttöä arvioidaan enää vain muutamia vuosia:

- Year of manufacture 1975-1981
- Number: 50, seats: 200
- High floor, top speed 120 km/h
- Renovated in 2002-2011
- Remaining service life: a few years



Sm2

Juuri nämä lähivuosina poistuvat Sm2-junat hoitavat keväästä 2016 alkaen koko taajamajunaliikenteen Riihimäeltä itään.

- Were used until June 2017
- Year of manufacture: 1982-1987
- Number: 57, seats: 113 (Eil), 89 (Eilf)
- High floor, top speed 160 km/h
- Renovated in 2011-2013
- **Remaining service life: approx. 10-15 years**
- Used together with on Sr1 engine



Eil ennen ja nyt (alla)

Samoin 2017 VR poisti liikenteestä yhtäkkiä koko taajamajunaliikenteen veturijunien Eil-vaunukaluston, esimerkiksi kahdesta suorasta junaparista Helsinki–Kouvola vv., toisen jo 2016. Konsultinselvityksessä näille teräsrunkoisille vaunuille arvioitiin vielä 10–15 vuoden käyttöikä. Matkustajakokemusten mukaan poistetut vaunut olivat täysin käyttökelpoisia. Vaunut kuitenkin varastoitiin taivasalle, missä ne nopeasti vandalisoitiin.

Lopulta kun vahinko jo oli tapahtunut, LVM määräsi vaunut siirrettäväksi sisähalliin, mikä olisi ollut tyhjänä käytettäväksi alun alkaen. Vuosikymmentä nuoremmat Eil-vaunut VR korvasi Pietarinradalla Sm2-sähkömoottorijunilla, joiden matkustusmukavuus on paljon huonompi. LVM ei puuttunut asiaan. – Oma lukunsa on sinisten teräsvaunujen poistaminen liikenteestä, missä ne olisivat vielä voineet palvella pitkään sivuradoilla. Esimerkiksi Saksassa ja Ruotsissa teräsvaunujen saneeraus käyttöiän pidentämiseksi on vakiintunutta toimintaa.



- Year of manufacture 1999-2005
- Number: 30, seats: 192
- Low floor, top speed 160 km/h
- Renovated in 2013-2016
- Remaining service life: plenty



Sm4

Lyhyeksi jääneen käyttövaiheen jälkeen VR poisti nykyaikaiset Sm4-sähkömoottorijunat kokonaan Riihimäen itäpuolisesta raajamajunaliikenteestä 2016 alkaen ja korvasi ne vanhoilla Sm2-junilla. Samalla VR siirtyi keskusasemien välisiin katkovuoroihin, mikä heikensi matkustajapalvelua suuresti. Nykyisin Sm4.junat liikennöivät vain HSL-alueella, vaikka ne ovat VR:n kalustoa. Jälleen LVM myöntyi Pietarinradan kaltoinkohteluun.

Sm5 (Flirt)

Valmistettu vuosina 2006–2016 (52 kpl, tilattu yht 81 kpl)

Huippunopeus 160 km/h

260 istumapaikkaa



Sveitsiläisvalmisteinen FLIRT-taajamajuna (*Fast Light Innovative Regional Train*) lienee nykyisin kaikkialla Euroopassa yleisin taajamajunatyyppe. Suomessa koko tilaussarja on jo HSL-alueen käytössä, mutta ei Riihimäen itäpuolella. Sm2-kaluston korvausinvestointi on tämä Sm5-kalusto, välttämättä nimenomaan Pietarinradan liikenteessä.

Lähde: Ramboll–Strafica ja LVM 2017.

Taajamajunien kalusto Pietarinradalla

Aikataulumuutoksesta 2016-03-27 alkaen olennainen syy huonompaan kehitykseen oli Kouvolan-reitin taajamajunien kaluston muutos vuosikymmeniä vanhempaan.

Ennen aikataulumuutosta Pietarinradalla kulkivat uudehkot Sm4-rungot, ainoana poikkeuksena keskipäivän vaihtokierto Kotkanradan yksinomaisissa Sm2-rungoissa, joiden käytön ainoa perustelu oli rataosan Kouvola–Kotkan satama vv. sallittu nopeus vain 120 km/h. Keväällä 2016 saattoi kuvitella Sm4-liikenteen ulottuvan vihdoinkin Kotkanradalle asti, niin että vanhat Sm2-junat poistuisivat kokonaan Riihimäen itäpuolelta. Tämä olisi ollut kaluston huollon kannalta ensiarvoista, sillä vanha Sm2-kalusto kärsii etenkin talvisin mutta myös kuumaan kesäaikaan toistuvista vaurioista ja aiheuttaa vaikeita liikennehäiriöitä kaukana sarjan huolto- ja korjausvarikosta Ilmalasta. Matkustajapalvelun taso matalalattiaisessa Sm4-kalustossa on tietysti oma perusteensa esimerkiksi lastenvaunikäisiä ja vanhuksia ajatellen verrattuna korkealattiaiseen Sm2-kalustoon.

Keväällä 2016 kävi juuri päinvastoin. Riihimäen itäpuolelta poistettiin nykyaikainen Sm4-kalusto kokonaan ja korvattiin vanhalla Sm2-kalustolla. Palvelutaso romahti 2000-luvulta takaisin 1970-luvulle. HSL-lähiliikenne omi kaiken uuden kaluston ja sopimusoperaattori VR työnsi vanhat rungot liikenne- ja viestintäministeriön myötävaikutuksella ostoliikenteen periferiaan Kouvolan-reitille. Sm5-sarja korvasi lopulta Sm2-kaluston kokonaan myös HSL-lähiliikenteessä 2017.

Sm2-kaluston epäluotettavuuden vuoksi – ja vain siksi – pitkä linja Riihimäki–Lahti–Kouvola–Kotkan satama pilkottiin keskusasemien välisiin osiin, jotta vauriotapauksissa vältetään edes jossakin määrin huolto- ja korjausvaikeuksia kaukana kotivarikosta Ilmalasta ja voidaan rajoittaa väistämättömät ongelmat keskusasemien välisille lyhyille vuoroille. Vanhan Sm2-kaluston kunto heikkenee koko ajan. Myös VR:n laskelman mukaan Sm2 -kalusto on käyttökänsä päässä silloin kun kilpailun pitäisi avautua 2022.

Rataosalla Riihimäki–Lahti–Kouvola–Kotkan satama taajamajunien kalusto on kehittynyt takaperoisesti, sillä idän reitti on aina ollut VR:n kaluston loppusijoituspaikka. Kouvolaan liikennöitiin 1960–1970-lukujen Sm1-2 -kalustolla 2011-06-05 asti, jolloin tilalle vaihtui Sm4. Sitten 2013-08-12 alkaen VR alkoi liikennöidä Uudenkylän kautta kulkevat Kotkanradan taajamajunat H 311 ja H 316 taas vanhalla Sm 1-2 -kalustolla. Koko yhteysvälille Riihimäki–Kotkan satama tuli liikenteeseen pelkästään Sm2-sarja 2016-03-27 alkaen.

Vanha taajamajunakalusto pitkällä reitillä on kovilla vaikeissa talvioloissa, kuten esimerkiksi vuoden 2015 alkupuolella, jolloin linjalle rikkoutunut Sm1-2 jouduttiin useasti korvaamaan Sm4-kalustolla. Kotkanradan taajamajunat olivat erityisen haavoittuvia, koska Sm2-kaluston huolto ja korjausvarikko on Ilmala, ei Kouvola.

Matkustajien kannalta valitettavasti aikatauluihin jouduttiin sijoittamaan entiseen verraten väljyyttä toisaalta sen vuoksi, että tietyt kaukoliikenteen junat ovat vaatineet ratatöiden ym. vuoksi ajovaraa ja toisaalta siksi, että Sm 1-2 -kaluston sallittu nopeus on vain 120 km/h ja kiinniajokyky vähäinen Sm 4-kalustoon verrattuna. Kotkanradan Sn120 on sama kuin Sm 1-2 -kaluston, sen sijaan Sm 4-kaluston Sn160 ei voi käyttää Kotkanradalla edes myöhästymistilanteissa. Sikäli muutos ei merkitse paljon Kotkanradalla, mutta kyllä kuormitetulla Pietarinradalla.

VR poisti Sm1-sähkömoottorijunat kokoaan liikenteestä 2017. Sm2-kaluston käyttöikä puolestaan loppuu juuri kun kilpailtu liikenne alkaa 2022. Uuden operaattorin on pakko hankkia yhteysvälin Riihimäki–Kotkan satama vv. nykyiselle liikenteelle uusi kalusto Sm5 FLIRT, jolloin tarjonta ja palvelu homogenisoituu koko lähiliikennealueella. Jos VR voittaa kilpailun, se pyrkii todennäköisesti johdonmukaisesti sijoittamaan jälleen vanhimman Sm4-kaluston idän reitille. Se ei kuitenkaan ole yhtä ratkaiseva huononnuksena kuin tähänastiset edellä kuvatut.

Kaukoysteyden Helsinki–Kouvola vv. matkustusmukavuus putosi rajusti, kun Sr1-sähköveturin vetämät ns. veturijunat ja niiden Eil-lähiliikennevaunusto korvattiin lopullisesti 2017-06-19 alkaen Sm2-sähkömoottorijunilla. Ne oli alun perin 1970-luvulla tarkoitettu pääkaupunkiseudulla muutaman asemanvälin lyhytmatkaiseen liikenteeseen; niin tosin 1980-luvun Eil-vaunutkin. Nykyinen lähiliikenteen pisin 191 km:n yhteysväli Helsinki–Kouvola vv. on ehdottomasti liian pitkä epämuukavalle vanhalle kalustolle, mikä ei voi olla vähentämättä hyvään suuntaan kehittyneitä matkustajamääriä. Liikenteestä yhtäkkiä kesällä 2017 käyttökelpoisena poistettu Eil-vaunusto on nyt vandaaliromutuksen kohteena Turussa, vaikka VR:n oman tiedon mukaan vaunuilla piti olla käyttöikä vielä 10–15 vuotta. Siten ne olisivat olleet käytettävissä vielä vuosikymmenen ajan kilpailutuksen alettuakin, mikä herättää kysymyksen, pyrkikö VR hylkäyksellä vaikeuttamaan mahdollisen kilpailijan asemaa.

Pitkänmatkan taajamajunavuorojen kalustokysymys sekä Tampereen että Kouvolan reitillä on ratkaistava kilpailutukseen mennessä kaukoliikenteeseen soveltuvalla Sm5 Flirt-sähkömoottorijunakalustolla, mikä on käytössä kaikkialla Euroopassa. Nyt uusin ja paras Sm5-kalusto kulkee lyhytmatkaisessa HSL-liikenteessä, kun taas kehnoin, suorastaan yli-ikäinen Sm2-kalusto kulkee pitkämatkaisessa liikenteessä Helsinki–Kouvola vv. Tämä on matkustajien epätasa-arvoista kohtelua. Keväällä 2017 HSL-liikennealue ulotettiin Tampereelle mutta ei Kouvolaan. Siksi Tampereen-linjalla kulkee nykyaikainen Sm4-kalusto mutta Kouvolan-linjalla vanhentunut Sm2-kalusto eli jälleen idän reitti on vanhan kaluston lopunajan sijoituspaikka, vaikka hinnoittelu ei ota huomioon selvästi alempaa palvelutasoa.

Aikataulut – taitekohta maaliskuu 2016

Taajamajunaliikenne rataosalla Riihimäki–Lahti–Kouvola–Kotkan satama vv. on LVM-ostoliikennettä nelivuotisin sopimuskausin. Nykyinen sopimuskausi käsittää vuodet 2016–2019. Tämän jälkeen on siis vielä jäljellä yksi sopimuskausi ennen kilpaillun liikenteen avautumista kesäkuussa 2022.

Taajamajunat kulkevat Lahden itäpuolella Pietarinradalla ikään kuin "Herran armosta". Liikennöintiolosuhteet sinänsä hyväkuntoisella mutta vilkkaalla rataosalla ovat vaikeat, koska toistensa lomaan on sovittava liikkumaan kaikkia junatyyppejä hitaista (Sn60) nopeisiin (Sn220). Tästä aiheutuu sivuutustarpeita ja siten viipeitä taajamajunien kulkuaikoihin.

Sen jälkeen kun taajamajunaliikenne nyky muodossaan alkoi joulukuussa 2010, kaikki taajamajunat ovat pysähtyneet koko ajan Uudenkylän henkilöaseman lisäksi myös Villähteen asemalla ja Nastolan seisakkeella. Aikataulut Lahti–Kouvola muuttuivat ensimmäisen kerran merkittävästi vasta 2014-08-11 alkaen. Kaukojunien taajamajunasivuutukset siirtyivät Niinimäestä ja Udestakylästä Lahteen ja Kouvolaan, jolloin syntyi uusia nopeita vaihtoyhteyksiä. Tuon jälkeen enää vain Kouvolan–Helsingin taajamajuna H 232 odotti aamulla Uudessakylässä 9 minuuttia, kun IC 102 ohitti.

Nykyisen ostoliikennesopimuksen mukainen liikennöinti alkoi 27. maaliskuuta 2016. Lahden ja Kouvolan välillä kulkee viikossa 80 lähijunavuoroa. Vuorotarjonta tarkoittaa arkisin seitsemän päivittäistä vuoroa suuntaansa, lauantaisin kolme ja sunnuntaisin kaksi. Riihimäen ja Lahden välin onnettomasti puoleen harvenneet vuorot synkronoitiin Kouvolan suunnan lisääntyviin vuoroihin. Sähkömoottorijunakalusto muuttui: vihreä-valkoisten nopeiden "Pupujen" Sm4 tilalle palasivat vanhat hitaat punaiset "Sami"-junat Sm2, mitkä vedettiin pääkaupunkiseudun liikenteestä kokonaan pois Riihimäen itäpuolelle.

Vain yksi suora Helsingin-yhteys eli Z-juna lähti Udestakylästä 06.53 (Helsinkiin 08.24) ja palatessa (Helsingistä 16.35) pysähtyi 18.00, joten tämä ainoa raskas veturijunapari säilyi lähes ennallaan. Kaikki muut Helsingin-yhteydet vaativat vaihdon Lahdessa (Z, IC tai Pendolino), mutta vaihtoajat säilyvät lyhyinä. Sen sijaan Riihimäen ja edelleen Tampereen suuntaan yhteydet hankaloituvat pahasti, koska Riihimäen-vuorot kulkivat enää joka toinen tunti. Vaihtoaseman vaihtoehdoksi tulee jopa Tikkurila.

Uuteenkylään, missä henkilöliikenne on väliasemien toiseksi vilkkain Kausalan jälkeen, tuli kevään 2016 aikataulumuutoksessa 14 arkivuoroa, uusia 09.56 Kouvolaan sekä 14.01 ja 18.30 Lahteen. Etenkin uudet vuorot kohottivat tarjonnan tällä hetkellä tyydyttävälle tasolle. Suuri tarve on kuitenkin yhä sunnuntaivuoroille Kouvolasta 07.44 ja 18.02 Lahteen vaihtoyhteyksin Helsinkiin, aamulla siksisikin, että ensimmäinen kaukojuna Kouvolasta Helsinkiin lähtee vasta 09.22.

Muualla maassa lähiliikennettä karsittiin maaliskuussa 2016 enemmän kuin aikoihin. Pietarinradan lisäyksen merkittävä syy oli Uudenkylän aseman matkustajamäärän suotuisa kehitys. Nauhataajaman asemaverkko luo edellytykset kehittää rautatieliikennettä etenkin parantamalla liityntäyhteyksiä: Villähde (Lankila–Ersta), Nastola (Nastonharju) ja Uusikylä (liikekeskus–Asemakeskus). Kaikki Tieokkaan suunnitelmat Nastolan kunta kuitenkin jätti toteuttamatta.

Keväällä 2016 tehtiin suuri liikennepoliittinen virhe, kun kovalla kädellä romutettiin Pietarinradan lähiliikenteen palvelurakenne ja Riihimäen-yhteyksien vuoroista karsittiin yhtäkkiä puolet. Samalla suurelta osin katkaistiin hyvin toimineet vaihtoyhteydet Riihimäellä, Lahdessa ja Kouvolassa kuin ei enää olisikaan yhteystarvetta lähi- ja kaukoliikenteen sisällä ja välillä.

Taajamajunaliikenteen Riihimäki-Lahti puolittaminen joka toiseen tuntiin toteutettiin vielä niin onnettomasti, että Lahteen syntyi jokaiselle vuorolle Riihimäen ja Kouvolan suuntiin vähintään tunnin odotus. Jos "joka toinen" vuoro olisi liittynyt Lahdessa kuten ennen, ongelma olisi ollut vähäisempi, mutta nyt todella paha, kun "joka toinen" harvennettu oli juuri se väärä vuoro, mikä jätti Lahdessa yli tunnin vaihtoyhteysaukon. Yhteydet nopeisiin vuoroihin olisivat tuolloinkin säilyneet. Onneton vuorojen puolittaminen Riihimäki-Lahti pakotti matkustajat vaihtoehtoratkaisuihin, eikä suonenisku – vaikka se korjattiin 2017 – ole vielä palauttanut kaikkia matkustajia raiteille muista yhteyksistä.

Aikataulumuutoksessa 2016-03-27 alkaen katkaistiin palvelukäytäntö, että taajamajunat kulkevat katkotta Pietarinradan ja Pohjanmaanradan risteysasemien koko välin Riihimäki–Lahti–Kouvola kaikkine yhteyksineen, myös Kotkanradalle, Savonradalle ja Karjalanradalle. Perussyynä muutokseen ei ollut palvelun parantaminen – palvelu heikentyi – vaan Sm2-kaluston käyttövarmuuden jatkuva aleneminen, minkä vuoksi Liikenneviraston määräyksestä seisoo 2017 alkaen Kouvolassa Sm2-vararunko jatkuvassa lähtövalmiudessa. Oli myös matkustajien kauttakulkuliikennettä koko yhteysvälillä Riihimäki–Kouvola vv. eri syistä, mutta nykyiset katkoaikataulut ovat pudottaneet matkustajamäärää silmämääräisesti.

Yhteysvälillä Riihimäki–Kotkan satama muutos vei dramaattisesti huonompaan, kun entinen käytäntö yhtenäisistä junista muuttui erillisiksi juniksi Lahdesta itään ja länteen. Yhteydet nopeisiin juniin, joiden tunnin vuoroväli säilyi Lahdessa ja Riihimäellä, olivat tähän asti toimineet kohtuullisin odotusajoin suuntaansa ja toimivat yhä. Yhtenäisen reitin Riihimäki–Lahti–Kouvola–Kotkan satama vv., missä vaihtoyhteysasemilla sama runko, sama penkki ja usein sama matkustaja jatkoi matkaa, pilkkominen erillisiksi vuoroiksi risteysasemien välillä aiheuttaa nyt aina yli tunnin mittaisen epäjatkuvuuden, mikä on sietämätöntä.

Kun keväällä 2016 kaukoliikenteen lipunhintoja "alennettiin pysyvästi", ostoliikenteen lipunhinnat nousivat. Ennen maksoi eläkelippu Uusikylä–Lahti 1,60 (yksityinen bussi 6,10), nyt 3,00 kaikille (LSL-bussi 4,70). Sarjalippu pääkaupunkiseudulle onneksi korjautui vihdoin niin, että hinta laski 25 % ja tasautui samaksi koko välillä Lahti–Uusikylä; seuraava hintaporras on Kausalassa. Väärä hinnoittelu korjautui kuitenkin vasta viiden vuoden vaikuttamisen jälkeen.

Taajamajunaliikenteen Lahti–Kouvola aikataulu-, kalusto- ja hintamuutokset keväällä 2016 ovat aiheuttaneet matkustajakatoa, kun vertailukohta on Asiantuntijayritys Tieokkaan laskelma 2011–2015 Uudenkylän, Nastolan ja Villähteen matkustajamäärästä. VR:llä ei ole luotettavia tilastoja usealta vuodelta ollenkaan. Uudenkylän asemalla matkustajamäärät nousivat 2011-2015. Ellei parannuksia tehdä, ostoliikenteen vuorot näivettyvät.

Lahden–Kouvolan taajamajunaliikenne kulkee muun liikenteen jaloissa (mm. Allegro) pahemmin kuin millään muulla vertailureitillä, koska sivuutus- ja raiteenvaihtopaikkoja on vähemmän ja vielä Sm2-kaluston Sn 120. Lisäksi Venäjän-liikenteen aikataulut vaihtelevat kesä- ja talvikautena hankalasti. Esimerkiksi Uudessakylässä seisoo H 326 13.58–14.01, kun Allegro AE 783 sivuuttaa kesällä, talvella taajamajuna seisoo muuten vain.

Kevään 2016 jälkeen aikataulut ovat säilyneet ennallaan vähäisin tarkistuksin. Kesän 2017 jälkeen palasi toinenkin suora Z-junapari Helsinki–Kouvola vv. jälleen takaisin Pietarinradalle, eli sellaista horjuvuutta VR:n liikennesuunnittelussa edelleen esiintyy. Nyt 2017-12-10 alkaen Uudestakylästä ensimmäinen taajamajuna Z lähtee 05.59 suoraan Helsinkiin, niin myös seuraava suora taajamajuna Z 06.55 Helsinkiin.

Näiden kummankin Z-junan matkustajat samoin kuin niiden paluuvuoroissa illalla maksavat Kouvolan-päässä kahden minuutin Henna-lisää, kun Hennan asema oikoradalla avattiin juuri aikataulukauden vaihteessa. Aamun kumpikin juna ajetaan entisen sähköveturi- ja Eil-teräsvaunun asemasta kokoonpanossa 3Sm2 eikä sähkömoottorijuna pysty tarjoamaan 191 kilometrin matkalla lähimainkaan entisen kaltaista matkustusmukavuutta, joten kyllä työmatkalaisen aamu alkaa ja ilta päättyy ankeasti.

Päivän kaikki seuraavat taajamajunat liikennöivät ainoastaan yhteysväliä Kouvola–Lahti vv. Lähtöajat Udestakylästä Lahteen ovat 08.19, 11.00, 14.01 (seisoo 3 minuuttia), 16.37 ja 18.30. Udestakylästä (Lahdesta) Kouvolaan ensimmäinen taajamajuna lähtee 07.26, seuraavat 09.58, 12.57 ja 15.27. Iltapäivän ensimmäinen Z-juna suoraan Helsingistä pysähtyy 17.05 ja seuraava Z-juna 18.04. Viimeisen vuoron Lahti–Kouvola lähtöaika on 19.40. Myöhäisillan Z-juna suoraan Helsingistä (ennen 22.12) liikennöi enää vain Lahteen, mistä voi jatkaa Uuteenkylään LsL-bussilla 4.

Nykyinen palveluajatus

Nykyisen tyyppisen "katkoyhteysliikenteen" palveluajatus lienee yrittää hoitaa paikallisyhteydet väliasemilta keskuskaupunkeihin Riihimäki, Lahti, Kouvola ja samalla rautateiden perinteiseen tapaan vaihtoyhteydet kaukoliikenteeseen. Oikeammin sanoen kysymys ei kuitenkaan ole matkustajapalvelusta, vaan VR-operaattorin viimeisestä yrityksestä hoitaa taajamajunaliikenne Riihimäen itäpuolella vielä edes joten kuten nykyisellä Sm2-kalustolla elinkaarensa ylärajalla, kun pitkä linja Riihimäki–Lahti–Kouvola–Kotkan satama pilkottiin osiin.

VR ylläpitää Lahden–Tampereen välisen kaukoliikenteen vaihtoyhteyksiä Riihimäen lisäksi Tikkurilassa. Ajatus on aikatauluteknisesti epäonnistunut, koska etenkin Pohjanmaanradan kaukojunien krooninen myöhästely aiheuttaa viipeitä kummassakin vaihtosuunnassa. Matkustajalle maantieteellisesti luonteva vaihtoaikajana on Riihimäki, Siellä on kuitenkin aina vaihdettava taajamajunan ja kaukojunan välillä ja Kouvolan suunnassa vielä toisen kerran Lahdessa, mikä on kohtuutonta. Yhteysvälin Lahti–Riihimäki tunnin vuoroväliä voi perustella pääteasemien vaihtoyhteyksillä, mutta kuusi välipysähdystä kaikilla junilla hiljaisillakin liikennepaikoilla rassaa matkustajan kärsivällisyyttä. Pyrkimys palvella yhtäaikaan lähi- ja kaukomatkustajia ei toimi.

Uusi palvelu – Riihimäen kolmioraide ja oikorata Lahti–Hämeenlinna

Laajapohjainen viiden maakunnan ym. selvitys metropolialueen kestävästä aluerakenteesta http://hameenliitto.fi/sites/default/files/dokumentit/Vaihemaakuntakaava/metka_suomi.pdf sisälsi ajatuksen Pietarinrataan tukeutuvien yhdyskuntien poikittaisyhteyksien parantamisesta. Selvitystä johti ja koordinoi Päijät-Hämeen liitto. Selvityksen mukaan rautatieliikenne tarvitsee uudistuksia Etelä-Suomen poikkisuunnassa Pietarinradan ja Pohjanmaanradan välillä osuudella Kouvola–Lahti–Riihimäki–Hämeenlinna–Tampere vv. Yhteysväli on tärkeä kotimaan lisäksi myös kansainväliselle liikenteelle, uudelle Allegrolle Pietari–Tampere/Turku.

Sujuvan vaihdottoman poikittaisyhteyden – uuden oikoradan – Itä- ja Länsi-Suomen välillä on avannut Riihimäen kolmioraide. Sen liikenteestä saatujen kokemusten perusteella suunniteltaisiin ja rakennettaisiin myöhemmin Hämeen oikorata Lahti–Hämeenlinna (<http://www.tieokas.fi/Oikorata.pdf>).

Riihimäen kolmioraide on Hämeen oikoradan Lahti–Hämeenlinna ensimmäinen vaihe. Riihimäen kolmioraiteella tarkoitetaan 2017 käyttöön valmistunutta yhdysraidetta, mikä mahdollistaa Pietarinradan ja Pohjanmaanradan välisen suoran liikenteen ilman veturin vaihtoa ja matkustajien junanvaihtoa Riihimäellä. Tavaraliikenteessä tämä muutos on jo toteutunut, mutta henkilöliikenteessä se ei ole vielä ajatusta pidemmällä.

Uusi valtakunnallinen väyläyhteys avaa merkittäviä mahdollisuuksia lisätä ja tehostaa rautateiden tavara- ja henkilöliikennettä ja samalla vähentää ympäristölle haitallista tieliikennettä valtateillä 12 ja 10 ja niiden investointeja.

Hämeen oikorata Lahti–Hämeenlinna on pitkän aikavälin hanke, mikä uudistaisi rautateiden tavara- ja henkilöliikenteen Savon, Karjalan ja Kymenlaakson sekä Länsi-Suomen ja Pohjanmaan välillä. Riihimäen kolmioraide on valmis osa Hämeen oikorataa, pikaparannus, mikä jo avaisi vaihdottoman henkilöliikennedyhteyden Kouvola–Lahti–Tampere vv.

Riihimäen kolmioraide – Hämeen oikoradan ensimmäinen vaihe – on luonut edellytykset tavaraliikenteen lisäksi myös suorille henkilöliikennevuoroille Kouvola–Lahti–Tampere vv. Riihimäen kolmioraide otettava pikaisesti myös henkilöliikenteen käyttöön. Pietarinradan henkilöliikenteessä pohjoisesta / pohjoiseen vaihtoasema ei olisi Riihimäki, vaan uusi vaihtoasema olisi Hämeenlinna tai pidemmälle pohjoisen liikenteessä myös Tampere.

Suomalainen taajamajuna (regionaltåg) on sovellus eurooppalaisesta Regional Express -tyyppisestä keskinopeasta liikenteestä, missä pysähdytään myös kaupunkien välisissä asutuskeskuksissa. Kilpailutuksessa on ehdottomasti vaadittava liikenteen järjestäminen myös Riihimäen kolmioraiden kautta.

Uusi yhteysväli Kouvola-Lahti–Tampere vv. tarvitsee menestyäkseen – modernin ajattelun lisäksi – tarpeeseen sopivan kaluston alusta alkaen. Tämä tarkoittaa lisää uutta, HSL-liikenteessä hyvin menestynyttä sveitsiläisvalmisteista FLIRT-junatyyppejä Sm5. Sen hankinta on muutenkin välttämätöntä nykyisen Sm2 kaluston korvaustarpeen vuoksi.

Hämeen oikoradan alkuvaiheeseen eli Riihimäen kolmioraiden kautta asetetaan siis ensin REGIONAL EXPRESS -junat Kouvola-Lahti–Tampere vv. Niiden avulla matkustajat tottuvat käyttämään uutta ratakäytävää Lahti–Hämeenlinna tieliikenteen asemesta. Pysähdyspaikat olisivat samat kuin nykyisten taajamajunien: rataosalla Kouvola–Lahti siis Korja, Kausala, Uusikylä, Nastola ja Villähde, rataosalla Lahti–Riihimäki kuitenkin vain kuntakeskusasemat Herrala, Järvelä ja Oitti.

Tampereen lisäksi myös Turun yhteys on tärkeä. VR on ohjannut idän matkustajat Turkuun Pasilan lisäksi Toijalan kautta aikataulusovituksin. Riihimäen kolmioraide toisi myös Turun rautateitse itäisen Suomen ulottuville uudella tavalla. Toijalan kolmioraide pitäisi rakentaa heti Riihimäen jälkeen ja parantaa rataosan Toijala–Turku liikenteenvälityskykyä. Sen jälkeen voi käynnistyä suora liikenne myös Turkuun itäisen Suomen ja myös Venäjän suunnasta.

Taajamajunaliikenteen tulevaisuus Lahden seudulla

Esiselvitys Asiantuntijayritys Tieokas 2010:

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

Päijät-Hämeen liitto 2013: Päijät-Hämeen lähijunaliikenteen edellytykset + liitteet:

http://www.paijat-hame.fi/wp-content/uploads/2015/08/J2013_Paijat-Hameen_lahijunat_raportti.pdf

Kaavaselvitys Asiantuntijayritys Tieokas 2015:

http://www.tieokas.fi/Dynaaminen_strategia_2015.pdf



Lähiliikennealueelle kohdistuvia mainintoja alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Päijät-Häme. Lähijunaliikenteen kehittämisessä panostetaan ensisijaisesti yhteysväliin Uusikylä-Lahti-Järvelä.

Lähde: Ramboll-Strafica 2017 s. 25–27. RAUTATEIDEN HENKILÖLIIKENTEEN ALUEELLISET TARKASTELUT. Taustaselvityksiä rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisen valmisteluun. Selvityksen julkinen osio.

Rautateiden pendelilähiliikenne Uusikylä–Lahti–Järvelä vv.

Lähtökohta: Lahden ja Nastolan yhdistymissopimus

Nastolan nauhataajaman kehittämisen strateginen kulmakivi on Lahden ja Nastolan yhdistymissopimus 2016-01-01 alkaen. Seuraavassa tiivistyksessä **korostukset** ovat Asiantuntijayritys Tieokkaan:

Koko aluetta kehitetään tasapuolisesti. Tämä mahdollistaa sekä elinkeinojen että asumisen tasapainoisen kehittymisen ... Vahva aluerakenne mahdollistaa verkoston, jolla turvataan julkisten ja yksityisten palvelujen saavutettavuus alueen eri osissa.

Verkoston osakeskusten välille järjestetään toimiva julkinen liikenne. Tähän luo erityisen hyvän mahdollisuuden **Lahti–Uusikylä -rataosa ja sen junaliikenne.**

Uuden Lahden yhdyskuntarakenteen runkona on ... **Lahden kautta kulkeva rautatie Pietarista Helsinkiin ja Tampereelle** [Riihimäen kolmioraiteen kautta]. Uuden **Lahden sisäinen liikenneverkko sekä elinkeino- ja asuinalueet on hyvä rakentaa nykyistä selkeämmin Pietarinradan varaan ja hyödyntää se näin täysimääräisesti.** **Nastolan nauhataajamien yhdistäminen ja elinvoiman lisääminen onkin uuden Lahden kehityksen avainkysymys ja mahdollisuus.**

Yhdyskuntarakenteen sosiaalisesti, taloudellisesti ja ympäristöllisesti kestävä kehittäminen ... luo pohjan **yritystoiminnan edellytyksille sekä asukkaiden viihtyisälle elinympäristölle.**

Huomautus:

Näin ei olisi voitu kirjoittaa eikä sopia, ellei kymmenen vuoden kansalaistaistelu olisi saanut aikaan – Nastolan kunnan vastahangasta huolimatta – Uudenkylän (ja samalla Villähteen) henkilöasemia 2010 ja siitä alkanutta menestystä, Uudenkylän koko yhdyskunnan rakenteen ja liikenteen kehittämissuunnitelmaa Asemakeskus – Logistiikkakeskus ja Asiantuntijayritys Tieokkaan laatimasta esisuunnitelmasta käynnistynyttä pendelilähiliikenteen Uusikylä–Lahti–Järvelä vv. toteutus selvitystä (Päijät-Hämeen liitto).

Yhdistymissopimuksen mukaisesti vireillä olevassa Uudenkylän osayleiskaavaehdotuksessa raideliikenteeseen tukeutuva kehittäminen on keskeinen ylivoimatekijä tulevaisuuteen, strateginen kärki. Yhdistymissopimus painottaa toimivaa taajamajunaliikenne rataosalla Lahti–Uusikylä ja yhdyskuntarakenteen runkona Pietarinrataa Helsinkiin ja Pohjanmaanrataa Tampereelle Riihimäen kolmioraiteen kautta. Nauhataajaman elinvoiman lisääminen on uuden Lahden kehityksen avainkysymys ja mahdollisuus. Hyvät ajatukset ovat enää toteuttamista vailla.

Asiantuntijayritys Tieokas esitti Päijät-Hämeen liiton tilauksesta Lahden Sibeliustalon Liikenneseminaarissa 2010 – kuukautta ennen Uudenkylän ja Villähteen uusien henkilöasemien avaamista – suunnitelmansa pendelilähiliikenteen järjestämisestä yhteysvälillä Uusikylä–Lahti–Järvelä vv. Tältä pohjalta Päijät-Hämeen liitto laati em. toteutus selvityksen 2013.

Ensimmäisen ajatukseni Lahden seudun pendelilähiliikenteestä esitin jo 1990-luvun alussa. Ajatus on toteutunut Päijät-Hämeen liiton laatimassa selvityksessä, mikä on merkittävää, samoin kuin kaavassa Pietarinradan merkitseminen kehitettäväksi ratayhteydeksi. Tuleva maakuntahallinto luo mahdollisuuden – Ruotsissa jo kauan toimineella ja Tampereen seudulla parhaillaan toteutettavalla tavalla – järjestää seudullista paikallisliikennettä myös rautateillä. Kehitystä tukee yhdistymissopimuksen voimakkaasti raideliikennettä painottava sisältö.

Kaavoitus ja yhdyskuntarakentaminen

Päijät-Hämeen liiton mukaan "... maakuntakaavaa (2014) varten on tehty esiselvitys, jossa yhtenä rakennemallivaihtoehtona on ratoihin tukeutuva maankäyttö. Päijät-Hämeen lähijunaliikenteen edellytykset -esiselvityksessä (Sito 2013) on tarkasteltu rataosuuksien ja asemapaikkojen nykytilannetta sekä kunnostustarvetta. Selvityksen johtopäätöksenä oli, että lähijunaliikenteen käynnistäminen Päijät-Hämeessä vaikuttaa kannattavimmalta Uusikylä-Lahti-Järvelä-ratakäytävällä, jossa on jo nykyisin taajama- ja lähijunaliikennettä.

Maankäytön kehittyessä ratakäytävässä voidaan kehittää junaliikennettä lisäämällä uusia asemia ja tihentämällä vuoroväliä selvityksessä esitetyn mallin mukaisesti. Lahden ja Uudenkylän välillä nykyinen kaksoisraide on riittävä 60 minuutin vuorovälillä kulkevalle lähijunaliikenteelle. Kun vuoroväli tihennetään 30 minuuttiin, Lahti-Uusikylä-välille tarvitaan yksi lisäraide kokonaisjunamäärän noustessa. Junamäärän kasvamisen myötä on häiriöherkkyyden ja tasavuorovälisyyden kannalta perusteltua rakentaa välille lisäraide. Tarvittaessa Uudenkylän-Nastolan teollisuusraidetta voi käyttää lisäraiteen pohjana, mikä vähentää kustannuksia. Selvityksen pohjalta osayleiskaavaluonnokseen oli merkitty lisäraide ja uusi henkilöliikenteen pääteasema."

Pendelilähiliikenteen toteuttaminen vaatii Uudessakylässä osayleiskaavan lähtökohdista asemakaavaan perustuvaa muutosrakentamista. Ensimmäinen tehtävä pyrkimyksessä palauttaa kuusisataavuotiaan Uudenkylän asemanseudun taajaman elinvoima on rakentaa takaisin historiallinen yhteys Ensimmäisen Salpausselän kummankin puolen asutuksen välille. Kirjapolun alikulkusilta nauhataajaman itäpäässä jää Pietarinradalle, mutta siltaparin toinen puolisko tulee poistaa Uudenkyläntieltä, mikä samalla palautetaan suunnilleen entiseen tasoonsa Asemantien ja myllyn väliltä ja nimetään uudelleen taajaman pääväyläksi, Uudenkylänkaduksi (entinen valtatie 12).

Kirjapolun AKS:n muutos henkilöauto- ja kevyelle liikenteelle poistaa Uudenkylän asemanseudun yhä arvokkaasta kulttuurimiljööstä tämän hetken pahimman ympäristökauhistuksen.

Muutoksen yhteydessä syntyy samalla merkittävä liityntäliikenteen järjestely nauhataajaman itäosaan, kun Uudenkylän ratapihan itäpäähän Kirjapolun AKS:n viereen aikanaan rakennetaan pendelilähiliikenteen Uusikylä-Lahti-Järvelä vv. liikenteenhoidollinen pääteasema Uusikylä-Itäinen Pietarinradan pohjoispuolella. Muutokseen sisältyy myös kaavan mukainen Uudenkylän aseman kansainvälisen yhdistettyjen kuljetusten logistiikkakeskuksen raskaan kuorma-autoliikenteen uusi yhteys Heinolantielle ratapihan itäpään kautta. Ensiksi toteutettava henkilöautoliikenteen kulku Kirjapolun AKS:n kautta onnistuu valo-ohjauksin ja vähäisin tiejärjestelyin lähes nykyisillä väylillä.

Kokonaisuuteen sisältyy asemanseudun taajaman pääväylän Uudenkylänkadun rakentaminen kaavakaduksi koko pituudeltaan, Kouvolantien läntisestä liittymästä nykyisen henkilöaseman ja vanhan aseman (tavara-aseman) kautta entistä valtatie pohjaa pitkin Kouvolantien (valtatie 12) itäiseen liittymään asti. Kaavavalmistelussa toivottu katualueiden kehittäminen toimivaksi liikenneverkoksi saa luonnollisen ratkaisun, kun taajama ei enää ole vain yhden kadun varassa, vaan Uudenkylänkatu ja Heinolantie liittyvät toisiinsa nykyaikaisiksi taajamaväyliksi.

Uudenkylänkadun rakentaminen korjaa ennalleen asemanseudun keskustan rakennushistoriallisesti hienoimman paikan Yhteiskouluntien risteyksessä. Sekä Meriluodon että Säästöpankin komeat liike- ja asuintalot, 1920-luvun ja 1960-luvun julkisen rakentamisen parhaat näytteet, palautuvat entiselle arvosijalleen ja risteysalueen turvallisuus paranee olennaisesti. Ylimääräinen pengermä päätyy edullisesti valtatie varteen meluvalliksi, minkä rakentamisen Nastolan kunta aikoinaan jätti kesken ja päästi sietämättömän taukoamattoman tiemelun tunkeutumaan keskelle asemanseudun asutusta.

Henkilöasema Uusikylä-Itäinen

Uudenkylän henkilöliikenteen toinen keskeinen tekijä on maakuntakaavaselostuksen mukainen henkilöasema Uusikylä-Itäinen. Se tulee Asiantuntijayritys Tieokkaan alkuperäisen, 1990-luvulla esitetyn ja tarkennetun suunnitelman ja Päijät-Hämeen liiton selvityksen mukaisesti pendelilähiliikenteen Uusikylä-Lahti-Järvelä vv. liikenteenhoidolliseksi pääteasemaksi Uudenkylän ratapihan itäpään Kirjapolun luoteispuolelle.

Nykyinen turvaraide soveltuu pendelijunan kääntö- ja odotuspaikaksi, sillä valmis laituripenger odottaa vain päällysrakenteen viimeistelyä. Turvalaitekin – raideopastin T614 – on valmiina, joten uusia asennuksia ei tarvita. Pääteasemalta on kaavaan merkitty uusi kulkuyhteys Heinolantielle ja Kirjapolun AKS:n kautta Uudenkylänkadulle. Heinolantien uuden liittymän luo järjestetään liityntäliikenteen palvelualue.

Uudenkylän asemanseudun taajaman ja koko Nastolan pitäjän liikenneoloissa merkitsee mullistusta, että taajaman molemmissa päissä, noin puolentoista kilometrin päässä toisistaan, tulee olemaan kaksi rautateiden henkilöasemaa aivan kuin tiheimmällä pääkaupunkiseudulla. Lisäksi pääteaseman liikennealueella, vastapäätä Uudenkylänkadun puolella, palvelee myös Lahden seudun bussilähiliikenteen runkolinjan 4 Uusikylä-Hollola päätepysäkki, joten paikassa yhdistyy joukkoliikenne tehokkaasti. Tiheä asemaverkosto sekä juna- ja bussiliikenteen tunnin vuoroväli koko nauhataajaman pituudelta Hollolasta Lahteen ovat aikanaan todellisuutta, myöhemmin maakuntakaavan mukaisesti kolmatta raidetta Uusikylä-Lahti puolen tunnin välein. Uuteenkylään Selkosaaren kohdalle tulee vielä kolmas asema, Uusikylä-Liikekeskus. Uudenkylän osayleiskaava mahdollistaa lisäraiteen ja pääteaseman tarkemman suunnittelun asemakaavoituksessa.

Pääteaseman Uusikylä-Itäinen tarpeen sanelee liikenteenhoito: Pendelijunan on päästävä pääraiteilta (tuloraide lännestä Uudenkylän henkilöaseman raide R601 itään ja lähtöraide R603 länteen) sivulle ratapihalle kulkusuunnan vaihdon vaatimaa aikatauluntasausta ja muun junaliikenteen sivuutuksia varten, sillä ohittavan liikenteen vaihtuvien tarpeiden vuoksi raidetta R603 ei voi varata jatkuvasti pitkiksi ajoiksi paikalliselle liikenteelle. Samalla tietysti pystytään palvelemaan Uudenkylän asemanseudun taajaman asukkaita, mikä kuitenkin on vain liikenteenhoidon tarpeiden tuottama lisähyöty.

Uudenkylän julkisen henkilöliikenteen yhteydet ovat jo nyt paremmat kuin missään muualla Nastolan nauhataajamassa. Nyt on kuitenkin päästävä konkreettisesti kiinni liitossopimuksessa esitettyihin mahdollisuuksiin.

Uudenkylän Asemakeskus

Julkisen henkilöliikenteen kivijalka Uudessakylässä tulee olemaan nykyisen henkilöaseman yhteydessä Asemakeskus, mikä käytännössä on liikennepalvelujen organisointia vaille valmis. Suurin ensi vaiheen tehtävä on niveltää juna- ja liityntäliikenne toimivaksi kokonaisuudeksi. Ympäristöä on vielä rakennettava tukemaan liikennepalveluja ja tekemään alue houkuttelevaksi yrityksille sijoittua asemakaava-alueelle.

Koska Matkakeskus, mikä nimitys aineistossa vielä esiintyy, on rekisteröity tavaramerkki oikeussäännöksineen, käytetään tässä nimitystä Uudenkylän Asemakeskus, minkä osalta ei ole rajoituksia. Tampereellekin suunnitellaan Asemakeskusta. Suomessa on valmiina 25 matkakeskusta, kaikki kaupungeissa, lähin 25. Lahdessa ja ensimmäinen Kouvolassa. Lahden Matkakeskus ei kuitenkaan toistaiseksi käytä matkakeskuksen virallista tunnusta.

Uusikylä on ensimmäinen paikka, missä matkakeskuksen peruspalvelut sovelletaan maaseututaajaman oloihin. Erinomaisen pohjan kehitystyölle rakensi Asiantuntijayritys Tieokas toteuttaessaan 2009 liikenne- ja viestintäministeriön pyynnön laatia suunnitelma Maaseudun Matkakeskuksen toteuttamiseksi Uudenkylän henkilöasemalle, minkä rakentamisen ministeriö oli juuri päättänyt. Huomattakoon, että Asiantuntijayritys Tieokas teki pilottisuunnitelmansa omasta aloitteestaan lähes vuosi ennen kuin Uudenkylän henkilöaseman liikenne alkoi.

Kysymyksessä on laajavaikutteinen joukkoliikennettä uudistava innovaatio. Uudenkylän Asemakeskus on käytännön pilotti, minkä toteuttamisesta liikenne- ja viestintäministeriö jo kertaalleen kiinnostui, mutta minkä Nastolan kunnan haluttomuus ja henkilökohtaiset arvovaltasyyt toistaiseksi tärvelivät. Uudessa hallintorakenteessa ajatuksen toteuttaminen toki saa paremmat lähtökohdat ja työ voi jatkua Lahden kaupungin johdolla, mutta toteutukseen on luotava edellytykset kaavoituksessa.

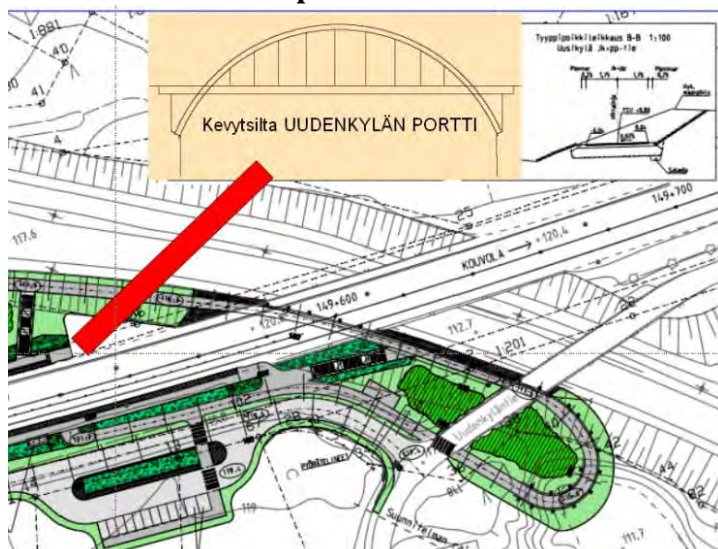
Pilottiselvitys niveltyy Lahden seudun joukkoliikenteessä tavoitteeseen kehittää Nastolan nauhataajaman joukkoliikenteen laatukäytävä. Siitä innovaation esitti Asiantuntijayritys Tieokas jo 2008 laatimassaan Nastolan kunnan Joukkoliikennetyöryhmän Toteutus selvityksessä Uudenkylän ja Villähteen henkilöliikennepaikkojen perustamiseksi. Laatukäytävän lähtökohta on Uudenkylän henkilöaseman keskeinen sijainti Nastolan nauhataajamassa Pietarinradan taajamajunaliikenteen, kauko-, pikavuoro- ja paikallisbussiliikenteen, ylikunnallisten käyttäjäyhteyksien sekä katu- ja kevyen liikenteen verkoston vilkkaassa solmukohdassa. Päijät-Hämeen maakuntakaavan mukaan alueella on merkittäviä mahdollisuuksia asutuksen ja palvelujen sekä liikenneyhteyksien kehittämiseen, ja saman vahvistaa vireillä oleva Uudenkylän osayleiskaavaehdotus.

Asemakeskuksessa voitaisiin jo nyt kiinnittää huomiota raskaan henkilöliikenteen (junat ja bussit) palvelujen keskinäisiin liityntäratkaisuihin, kevyen liityntäliikenteen (kutsutaksit, henkilöautot, polkupyörät, jalankulkijat) toimivuuteen, normitetun opastusjärjestelmän (Liikennevirasto) luomiseen sekä Asemakeskuksen käyttöä tukevien oheispalvelujen (myyntipalvelut ja Matkahuolto) suunnitteluun. Henkilöaseman asemakaavassa varattiin liiketontti pohjoislaiturin viereen. Kaupallisten palvelujen kehittämistä tukee Asemakeskuksen sijainti ylikunnallisten käyttäjäsuuntien perinteisessä risteyskohdassa (Iitin Säyhtee, Vuolenkoski ja Mankala sekä Orimattilan Kuivanto ja Arjärvi).



Uudenkylän henkilöaseman kolmas pikavuoropysäkki pohjoislaiturin vieressä on ollut rakennussuunnitelman mukaisella paikallaan marraskuusta 2011 alkaen. Kaksi muuta pikavuoropysäkkiä sijaitsee Kouvolantien varressa. Asemalle saapuu taajamajuna H9669 Helsingistä Riihimäen kautta Kouvolaan. Kuva 2011-11-15 Markku Sakari Meriluoto.

Tulevaisuuden liikepaikka



Toimeliasta yrittäjää odottaa jättipotti keskellä Uudenkylän henkilöaseman Asemakeskuksen aluetta (kartta vas.). Asemakaavatontille voi rakentaa 300 m² liiketilaa esimerkiksi myymäläksi ja uudeksi Matkahuolloksi loistavalle liikennepaikalle, minne bussien on helppo poiketa. Nastolan Matkahuolto on koko aikansa sijainnut toivotto-ömissä paikoissa etäällä bussilinjoista tai niin, että Matkahuollon rahtipalvelu on nyt (K-Supermarket) jouduttu siirtämään pakettiautojen hoidettavaksi Lahdesta käsin.

Uudessakylässä Matkahuolto sijaitsisi aivan vilkkaan liikeneristeyksen vieressä Asemakeskuksessa, missä kaiken lisäksi sijaitsee kolmas oma vakio- ja pikavuoropysäkki (kuva). Uudenkylän uusi liike-elämä keskittyy Pietarinradan ja maanteiden laajan liittymän alueelle, mihin Uudenkylän osayleiskaavassa muodostuu maakuntakaavan mukainen asutuksen ja palvelujen keskus. Jo nyt julkisen liikenteen hyvät yhteydet vetävät käyttäjiä myös Orimattilan ja Iitin puolelta.

Tärkeä täydennys Uudenkylän Asema-keskuksen palveluihin on Asiantuntijayritys Tieokkaan alkuperäisen asemasuunnitelman mukainen Ellentien / Varastotien jatkeen ylikulkusilta Uudenkylän henkilöaseman pohjoispuoleiselta asuinalueelta Kouvolantien yli pohjoislaiturille (punainen viiva). Lähde: Uudenkylän henkilöaseman Toteutus suunnitelma. 2008. Asiantuntijayritys Tieokas / Uudenkylän osayleiskaavaehdotus 2015.

Keskiviikkona 30. toukokuuta 2012

Seutu

- 9 -

Tulevaisuuden liikepaikka

Toimielästä yrittäjää odottaa jättipotti keskellä Uudenkylän henkilöaseman aluetta. Asemakaavatonille voi rakentaa 300 m² liikealan esimerkiksi myymäläksi ja uudeksi matkahuolloksi. Istuvalla liikenne paikalle, minne bussien on helppo poiketa Uudenkylän uusi liike-elämä keskittyy Pietarinradan ja maanteiden laajan liittymän alueelle, mihin Uudenkylän osayleiskaavassa muodostuu maakuntakaavan mukainen asutuksen ja palvelujen keskus. Jo nyt julkisen liikenteen hyvät yhteydet vetävät käyttäjiä myös Orimattilan ja Iitin puolelta.

Uudenkylän komistus

Henkilöasema sijaitsee vilkkaiden väylien, tiivis asutuksen ja runsaiden työpaikkojen risteysalueella, kahden pääsihtijön pääkonttorin tuntumassa, satojen siltäpärien arvioitavana joka päivä. Mielipiteet ovat olleet kovasti hyväksyvät, kunhan kesällä asemapiustot vielä vihertää. Kannattaa huomata ekologinen taideteos, pyöreäkuvainen näyttävä pinta- vesipainanne Kouvolantien pohjoispuoleisessa, pienempi pohjoislaiturin välillä.

Laaja valaistu asema-alue entisen pöytäalun paikalla lisää liikkumisen turvallisuutta ja toi uuden kävelystien esimer-

iksi lapsiperheille rattaisten ja koirineen. Ihastuttava ilmiö vauvasta vaariin on perinteinen "junien passaaninen" laiturilla ja odotuskatosten penkeillä, kun Allegrot ja Pendolino pyyhkäisevät aseman ohi 200 km tunnissa, 55 metriä sekunnissa.

Hyvästä parempaan palveluun

Uudenkylän osayleiskaavan lisäksi seuraava tilaisuus parannuksien on Päijät-Hämeen liiton valmistelema raiteliikenteen kehittämissuunnitelma. Siinä Nastola liittyy Hämeen oikurataan Kouvola-Tampere, mistä ensimmäisenä toteutuu Riihimäen kolmioraide. Merkittävä tulevaisuuden mahdollisuus on Tieokkaan ideoina Lahden seudun lähiliikennependeli Uusikylä-Järvelä/Heinola-Orimattila.

Taajamajunien tarve kasvaa, sillä junalla matkustaa jo yli puolet kaikista välillä Lahti-Kouvola. Aikatauluissa on aukkoja esimerkiksi aamupäivällä Helsingin suunnasta ja illalla Helsingin suuntaan, etenkin suunnuntaisiin. Tarvitaan siis lisää 2-junavuoroja Kouvolaan asti - ja lisää matkustajia. Virastot, laiturit ja yhteydet voisivat ohjeistaa henkilökurttansa oman auton käytöstä joukkoliikenteen palveluihin. Kurranherratkin kokisivat



Käytävällä ja invaluisika nousevat matkustajalaiturilla, missä henkilöjuna Kouvolasta Helsinkiin odottaa, kun Pendolino ohittaa. Pikavuoropysäkin vieressä sijaitsee 19 pysäköintipaikkaa, pyöräparkki ja 300 m²:n liikealontti

matkustajien iloa kansanparissa, ja kalliit matkaskut vaihtuisivat edullisiksi matkalipuille.

Uusia kevyitä ja entisten parannuksia tarvitaan vielä Uudessakylässä Varastotien ja Rautatien suunnista, Villälähteellä Lankelasta ja Erstalta sekä portaat Heinämaantietä pohjoislaiturille. Uudessakylässä vielä mukään viitta ei kerro kun pyöräilijälle paikannimisä Uusikylä ja Uudenkylän rautatieasema. Jaakko

Tekijät esiin

Uudenkylän ja Villälteen henkilöasemien matkustajalaiturit rakennutti Liikennevirasto ja liityntäyhteydet Nastolan Junta. Taajamajunaliikenne alkoi 12. joulukuuta 2010, Villälteellä 41 vuoden jälkeen. Vielä viime talvikausi

taisteltiin pikavuoropysäkeistä Tieokkaan johdolla, tukena loppuun asti Uudenkylän Työväenyhdistys ry. Juhani Sillanmäen puhejohtajana ja merkittävänä taustavoimana kaiken aikaa kansanedustaja Jouko Skinnari.

Suomen rautateiden 150-vuotisjuhluvuoden merkeissä vihittäin suunnitama 10. kesäkuuta Uudenkylän ja Villälteen henkilöasemat ja uudet pikavuoropysäkit. Ohjelma Uudessakylässä on sekä

arvokas että hauska, kun nostalginen museojuna ja punainen "helsinginkilainen" museobussi kuljettavat matkustajia, linkki: <http://www.tieokas.fi/peara.html>

Uudenkylä rautatiejuhla: Suomen rautatiet 150 vuotta 2012

Tekstitys kuvat
Ankka: Sakari Merilinen /
Tieokas

Kuvat seuraavalla sivulla:

Uudenkylän henkilöasema on jo tällä hetkellä käytännössä toimiva Asemakeskus, missä eri joukkoliikennemuodot kohtaavat, kuten kuvassa bussiliikenteen pikavuoro ja taajamajunaliikenteen vuoro. Liikennepalvelut on integroitava palvelemaan matkustajaa.



Uudenkylän henkilöaseman matkustajamäärä on noussut siten, että Uusikylä oli jo heti ensimmäisen täyden liikennevuoden 2011 jälkeen ja on yhä Nastolan vilkkain henkilöasema (muut Nastola ja Villähde), vaikka kunta sitä ennen onnistui katkaisemaan liikenteen 2005–2010. Uudenkylän henkilöasema toimii myös linja-autoliikenteen solmuna, missä pysähtyy päivittäin 56 bussivuoroa ja niiden liityntäliikenteen vuoroja. Kesän 2012 alussa Uudenkylän henkilöasemalla otettiin käyttöön Asiantuntijayritys Tieokkaan vaikuttamistyön tuloksena myös pikavuoropysäkit, joilla pysähtyy päivittäin 8 pikavuoroa suunnissa Tampere/Hämeenlinna–Kotka/Hamina vv.

Uudenkylän Asemakeskus on rakenteellisesti ja toiminnallisesti jo olemassa kansalaistyön tuloksena, ilman juuri mitään lisäinvestointeja. Tarvitaan enää hallinnollinen ratkaisu kaavoituksessa ja lisää innovaatioita, miten tuloksesta saadaan paras valtakunnallinen esimerkki kymmeneen muihin vastaaviin maaseudun taajamiin. Liikenne- ja viestintäministeriö on jo näyttänyt kiinnostuksensa. Nyt odotetaan, että myös Lahti kiinnostuu Uudenkylän tulevaisuuden mahdollisuudesta.

Kilpailutuksen toteutus Lahden seudulla

Vuoden 2010 jälkeen junavuorot ovat hiotuneet palvelemaan matkustajia kohtuullisesti. Toivotuimpia lisäyhteyksiä ovat kesäaikana lauantaisin aamuyhteys Helsinki–Lahti–Kouvola vv. Uusikylä 10.00 ja sunnuntaisin takaisin iltayhteys Uusikylä 18.30. Suuri tarve on myös aamulla sunnuntaivuorolle Kouvolasta Lahteen vaihtoyhteyksin Helsinkiin, Uusikylä 08.19 siksikin, että ensimmäinen kaukojuna Kouvolasta Helsinkiin lähtee vasta 09.22.

Kilpailutuksessa kaluston on pakko uusiutua Pietarinradalla, kun nykyinen Sm2-kalusto on ajettu loppuun. Uusi Sm5-kalusto – tai edes Sm4-kalusto – vaatii uudet aikataulut, mitkä hyödyntävät parempaa käyttötehokkuutta. Kilpailutuksessa tulee palauttaa pitkän yhyeysvälin Riihimäki–Lahti–Kouvola–Kotkan satama vv. liikenne yhtenäiseksi reitiksi ilman junanvaihtoja. Kilpailutukseen mennessä tulee hyvissä ajoin suunnitella tarjolle myös Riihimäen kolmioraiteen kautta kulkeva nopea taajamajunayhteys Kouvola–Lahti–Tampere vv. Samoin tulee suunnitella Lahden seudun pendelilähiliikenteen Uusikylä–Lahti–Järvelä vv. tekninen toteutus ja kytkeä kilpailutus rataosan Riihimäki–Kouvola vv. muuhun liikenteeseen.

Kaikkiin näihin kilpailutuksen osatekijöihin löytyvät suunnitteluperusteet tästä asiakirjasta. Kannattaa erityisesti huomata, että uudet reitit Riihimäen kolmioraiteen kautta ja Lahden seudun pendelilähiliikenne eivät vaadi kuin vähäisiä perustamiskustannuksia; enemmän niissä on kysymys pelkistä hallinnollisista ratkaisuista, kun infra on lähes valmis.

KILPAILUN AVAAMINEN TAAJAMAJUNALIIKENTEESSÄ **Asiantuntijayritys Tieokas**

LAUSUNTO
2017-12-11

YHTEENVETO

Johdanto

Etelä-Suomen taajamajunaverkon kilpailun avaaminen herättää toiveita, että liikenteen jatkuminen varmistuu koko alueella kalustopoolin resurssien uusjaolla.

Liikennöinti 2010 asti

Pietarinradalla on vuosikymmenten aikana havainnollistunut valtakunnan poukkoileva liikennepolitiikka. Nastolan kunnassa kaavoitus- ja liikennepolitiikka unohtivat nauhataajaman halki kulkevan Pietarinradan. Iitin kunta sen sijaan toimi tarmokkaasti ja tuloksellisesti niin, että Kausalan matkustajapalvelut paranivat.

Liikennöinti 2010 alkaen

Nastolan nauhataajamassa avautui rautateiden renessanssi, kun kansalaistaistelun tuloksena taajamajuna palvelee peräti kolmessa henkilöliikennepaikassa. Uudenkylän ja Villähteen uusien henkilöasemien rakentuminen kansalaistahdon voimin vaikuttaa lähes maailman ihmeeltä. Uudenkylän matkustajamäärä on keskimäärin lähes kolminkertainen Villähteeseen verrattuna ja yli puolet suurempi kuin Nastolan seisakkeen. Nastolan kolmen liikennepaikan yhteinen matkustajamäärä on kuitenkin suunnilleen sama kuin Kausalassa yksin.

Uusi Lahti 2016 uuteen aikaan

Lahden ja Nastolan yhdistymissopimuksen sisältö luo toivoa paremmasta myös liikenneolojen osalta. Lahden strategisessa suunnittelussa pitäisi korostua nauhataajaman halki kulkeva Pietarinrata ja siihen tukeutuva joukkoliikennejärjestelmä, mikä palvelee tehokkaasti yhdyskuntarakennetta ja luo tulevaisuuden mahdollisuuksia kehittyä.

Taajamajunakalusto

Kilpailun avaaminen ajoittuu raideliikenteen murrosvaiheeseen, mikä merkitsee vanhan kaluston väistämätöntä poistumista ja uuden kaluston hankintatarvetta, jotta kilpailun avaaminen kesäkuun 2022 alussa olisi mahdollista.

Rataosalla Riihimäki–Lahti–Kouvola–Kotkan satama taajamajunien kalusto on kehittynyt takaperoisesti, sillä idän reitti on aina ollut VR:n kaluston loppusijoituspaikka. 2016 alkaen reitin kalusto muuttui kerralla vuosikymmeniä vanhempaan.

Nykyinen lähiliikenteen pisin 191 km:n yhteysväli Helsinki–Kouvola vv. on ehdottomasti liian pitkä epämukavalle vanhalle kalustolle, mikä ei voi olla vähentämättä hyvään suuntaan kehittyneitä matkustajamääriä.

Pitkänmatkan taajamajunavuorot sekä Tampereen että Kouvolan reitillä on ajettava kilpailutuksen jälkeen kaukoliikenteeseen soveltuvalla Sm5 FLIRT-sähkömoottorijunakalustolla, mikä on käytössä jo HSL-alueella.

Aikataulut – taitekohta maaliskuu 2016

Taajamajunat kulkevat Lahden itäpuolella Pietarinradalla siten kuin kulkevat. Liikennöintiolot sinänsä hyväkuntoisella mutta vilkkaalla rataosalla ovat vaikeat, koska toistensa lomaan on sovittava liikkumaan kaikkia junatyyppejä hitaista (Sn60) nopeisiin (Sn220). Tästä aiheutuu sivuutustarpeita ja siten viipeitä taajamajunien kulkuaikoihin.

Sen jälkeen kun taajamajunaliikenne nykymuodossaan alkoi joulukuussa 2010, kaikki taajamajunat ovat pysähtyneet koko ajan Uudenkylän henkilöaseman lisäksi myös Villähteen asemalla ja Nastolan seisakkeella. Nykyisen ostoliikennesopimuksen mukainen liikennöinti alkoi 27. maaliskuuta 2016. Lahden ja Kouvolan välillä kulkee viikossa 80 lähijunavuoroa. Vuorotarjonta tarkoittaa arkisin seitsemän päivittäistä vuoroa suuntaansa, lauantaisin kolme ja sunnuntaisin kaksi.

Muulla maassa lähiliikennettä karsittiin maaliskuussa 2016 enemmän kuin aikoihin. Pietarinradan lisäyksen merkittävä syy oli Uudenkylän aseman matkustajamäärän suotuisa kehitys. Nauhataajaman asemaverkko luo edellytykset kehittää rautatieliikennettä etenkin parantamalla liityntäyhteyksiä kaikilla liikennepaikoilla.

Keväällä 2016 tehtiin suuri liikennepoliittinen virhe, kun kovalla kädellä romutettiin Pietarinradan lähiliikenteen palvelurakenne, että taajamajunat kulkevat katkotta Pietarinradan ja Pohjanmaanradan risteysasemien koko välin Riihimäki–Lahti–Kouvola kaikkine yhteyksineen, myös Kotkanradalle, Savonradalle ja Karjalanradalle. Samalla Riihimäen vuoroista karsittiin yhtäkkiä puolet ja katkaistiin hyvin toimineet vaihtoyhteydet Riihimäellä, Lahdessa ja Kouvolassa kuin ei enää olisikaan yhteystarvetta lähi- ja kaukoliikenteen sisällä ja välillä. Vuorojen puolittaminen pakotti matkustajat vaihtoehtoratkaisuihin, eikä suonenisku – vaikka se korjattiin 2017 – ole vielä kukaan palauttanut kaikkia matkustajia raiteille muista yhteyksistä.

Nykyinen palveluajatus

Nykyisen tyyppisen "katkoyhteysliikenteen" palveluajatus lienee hoitaa paikallisyhteydet väliasemilta keskuskaupunkeihin Riihimäki, Lahti, Kouvola ja samalla rautateiden perinteiseen tapaan vaihtoyhteydet kaukoliikenteeseen. Pyrkimys palvella yhtäaikaan paikallisia ja kaukomatkustajia ei kuitenkaan toimi.

Uusi palvelu – Riihimäen kolmioraide ja oikorata Lahti–Hämeenlinna

Rautatieliikenne tarvitsee uudistuksia Etelä-Suomen poikkisuunnassa Pietarinradan ja Pohjanmaanradan välillä osuudella Kouvola–Lahti–Riihimäki–Hämeenlinna–Tampere. Yhteysväli on tärkeä kotimaan lisäksi myös kansainväliselle liikenteelle

Sujuvan vaihdottoman poikittaisyhteyden – uuden oikoradan – Itä- ja Länsi-Suomen välillä on 2017 avannut Riihimäen kolmioraide. Sen liikenteestä saatujen kokemusten perusteella suunniteltaisiin ja rakennettaisiin myöhemmin Hämeen oikorata Lahti–Hämeenlinna.

Hämeen oikorata Lahti–Hämeenlinna on pitkän aikavälin hanke, mikä uudistaisi rautateiden tavara- ja henkilöliikenteen Savon, Karjalan ja Kymenlaakson sekä Länsi-Suomen ja Pohjanmaan välillä. Riihimäen kolmioraide on valmis osa Hämeen oikorataa, pikaparannus, mikä jo avaisi vaihdottoman henkilöliikenneyhteyden Kouvola–Lahti–Tampere vv.

Tämä uusi yhteysväli tarvitsee menestyäkseen – modernin ajattelun lisäksi – tarpeeseen sopivan kaluston alusta alkaen. Tämä tarkoittaa lisää uutta, HSL-liikenteessä hyvin menestynyttä Sm5 FLIRT-junatyyppejä. Sen hankinta on muutenkin välttämätöntä nykyisen kaluston korvaustarpeen vuoksi.

Hämeen oikoradan alkuvaiheeseen Riihimäen kolmioraiden kautta asetetaan siis ensin REGIONAL EXPRESS -junat Kouvola-Lahti–Tampere vv. Näin matkustajat tottuvat käyttämään uutta ratakäytävää Lahti-Hämeenlinna tieliikenteen asemesta. Pysähdyspaikat olisivat samat kuin nykyisten taajamajunien: rataosalla Kouvola–Lahti siis Korja, Kausala, Uusikylä, Nastola ja Villähde, rataosalla Lahti-Riihimäki kuitenkin vain kuntakeskusasemat Herrala, Järvelä ja Oitti.

Pendelilähiliikenne Uusikylä–Lahti–Järvelä vv.

Yhdistymissopimuksen mukaisesti raideliikenteeseen tukeutuva kehittäminen on keskeinen ylivoimatekijä tulevaisuuteen, strateginen kärki. Yhdistymissopimus painottaa toimivaa taajamajunaliikenne rataosalla Lahti–Uusikylä ja yhdyskuntarakenteen runkona Pietarinrataa Helsinkiin ja Pohjanmaanrataa Tampereelle Riihimäen kolmioraiden kautta. Nauhataajaman elinvoiman lisääminen on uuden Lahden kehityksen avainkysymys ja mahdollisuus.

Asiantuntijayritys Tieokas esitti Päijät-Hämeen liiton tilauksesta 2010 – kuukautta ennen Uudenkylän ja Villähteen uusien henkilöasemien avaamista – suunnitelmansa pendelilähiliikenteen järjestämisestä yhteysvälillä Uusikylä–Lahti–Järvelä vv. Tältä pohjalta Päijät-Hämeen liitto laati totetusselvityksen 2013. Sen mukaan

"... ratakäytävässä voidaan kehittää junaliikennettä lisäämällä uusia asemia ja tihentämällä vuoroväliä selvityksessä esitetyn mallin mukaisesti. Lahden ja Uudenkylän välillä nykyinen kaksoisraide on riittävä 60 minuutin vuorovälillä kulkevalle lähijunaliikenteelle."

Henkilöasema Uusikylä-Itäinen

Uudenkylän asemanseudun taajaman ja koko Nastolan pitäjän liikenneoloissa merkitsee mullistusta, että taajaman molemmissa päissä, noin puolentoista kilometrin päässä toisistaan, tulee olemaan kaksi rautateiden henkilöasemaa. Lisäksi pääteasemaa vastapäätä Uudenkylänkadun puolella palvelee myös Lahden seudun bussilähiliikenteen runkolinjan Uusikylä–Salpakangas pääte pysäkki, joten joukkoliikenne yhdistyy tehokkaasti. Tiheä asemaverkosto sekä juna- ja bussiliikenteen tunnin vuoroväli koko nauhataajaman pituudelta Hollolasta Lahteen ovat aikanaan todellisuutta

Uudenkylän julkisen henkilöliikenteen yhteydet ovat jo nyt paremmat kuin missään muualla Nastolan nauhataajamassa. Tästä on kuitenkin päästävä konkreettisesti kiinni liitossopimuksessa esitettyihin mahdollisuuksiin.

Uudenkylän Asemakeskus

Julkisen henkilöliikenteen kivijalka Uudessakylässä tulee olemaan nykyisen henkilöaseman yhteydessä Asemakeskus, mikä käytännössä on liikennepalvelujen organisointia vaille valmis. Ensi vaiheen tehtävä on niveltää juna- ja liityntäliikenne toimivaksi kokonaisuudeksi. Ympäristöä on vielä rakennettava tukemaan liikennepalveluja ja tekemään alue houkuttelevaksi yrityksille sijoittua asemakaava-alueelle.

Uusikylä on ensimmäinen paikka, missä matkakeskuksen peruspalvelut sovelletaan maaseututaajaman oloihin. Kysymyksessä on laajavaikutteinen joukkoliikennettä uudistava innovaatio. Uudenkylän Asemakeskus on käytännön pilotti, minkä toteuttamisesta liikenne- ja viestintäministeriö jo kertaalleen kiinnostui.

Pilotti niveltyy Lahden seudun joukkoliikenteessä tavoitteeseen kehittää Nastolan nauhataajaman joukkoliikenteen laatukäytävä. Siitäkin innovaation esitti Asiantuntijayritys Tieokas jo 2008 laatimassaan selvityksessä Uudenkylän ja Villähteen henkilöasemien perustamiseksi Pietarinradan parannustyön yhteydessä. Laatukäytävän lähtökohta on Uudenkylän henkilöaseman – Asemakeskuksen – keskeinen sijainti Nastolan nauhataajamassa taajamajunaliikenteen, kauko-, pikavuoro- ja paikallisbussiliikenteen, ylikunnallisten käyttäjäyhteyksien sekä katu- ja kevyen liikenteen verkoston vilkkaassa solmukohdassa.

Kilpailutuksen toteutus Lahden seudulla

Vuoden 2010 jälkeen junavuorot ovat hiotuneet palvelemaan matkustajia kohtuullisesti. Toivotuimpia lisäyhteyksiä Helsinki–Lahti–Kouvola vv. ovat kesäaikana lauantaicin aamuyhteys tulosuunnassa Uusikylä 10.00 ja sunnuntaicin iltayhteys palusuunnassa Uusikylä 18.30.

Kilpailutuksessa kaluston on pakko uusiutua Pietarinradalla. Uusi Sm5-kalusto vaatii uudet aikataulut, mitkä hyödyntävät parempaa käyttötehokkuutta. Kilpailutuksessa tulee palauttaa pitkän yhteysvälin Riihimäki–Lahti–Kouvola–Kotkan satama vv. liikenne yhtenäiseksi reitiksi ilman junanvaihtoja. Kilpailutukseen mennessä tulee hyvissä ajoin suunnitella tarjolle myös Riihimäen kolmioraiteen kautta kulkeva nopea taajamajunayhteys Kouvola–Lahti–Tampere vv. Samoin tulee suunnitella Lahden seudun pendelilähiliikenteen Uusikylä–Lahti–Järvelä vv. tekninen toteutus ja kytkeä kilpailutus rataosan Riihimäki–Kouvola vv. muuhun liikenteeseen.

Kaikkiin näihin kilpailutuksen osatekijöihin löytyvät suunnitteluperusteet tästä asiakirjasta linkkeineen. Kannattaa erityisesti huomata, että uudet reitit Riihimäen kolmioraiteen kautta ja Lahden seudun pendelilähiliikenne eivät vaativat vain vähäisiä perustamiskustannuksia, enemmän niissä on kysymys pelkistä hallinnollisista ratkaisuista, kun infra on lähes valmis.