

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

joel.karjalainen@lvm.fi

VIITE LVM LAUSUNTOPYYNTÖ 2017 OSTO- JA VELVOITELIIKENTEESTÄ
2016-08-16

Asiantuntijayritys Tieokas kannattaa Päijät-Hämeen liiton tärkeää vaatimusta tunnin vuorovälin palauttamisesta taajamajunien Lahti–Riihimäki vuoroihin, mutta laajentaa tarkastelun Pietarinradan liikenne- ja viestintäministeriön rakenteeseen.

Aikataulumuutoksessa 2016-03-27 alkaen katkaistiin palvelukäytäntö, että taajamajunat kulkevat katkotta Pietarinradan ja Pohjanmaanradan risteysasemien koko välin Riihimäki–Lahti–Kouvola kaikkine yhteyksineen, myös Kotkanradalle.

Rakenteilla oleva Riihimäen kolmioraide – Hämeen oikoradan Lahti–Hämeenlinna ensi vaihe (<http://www.tieokas.fi/Oikorata.pdf>) – kasvattaa Pietarinradan ja Pohjanmaanradan yhteysliikenteen tarvetta huomattavasti ja luo koko eteläisen Suomen rautatiehenkilöliikennettä palvelevia uusia mahdollisuuksia samaan tapaan kuin oikorata Kerava–Lahti muutti 10 vuotta sitten kaukoliikenteen yhteysasemaksi Lahden sekä Helsingin että Tampereen suunnassa. Rataosalle Lahti–Riihimäki tuli tunnin vuoroväli palvelemaan kaukojunayhteyksiä, mutta myös huomattavaa paikallista liikennetarvetta alueella, missä linja-autoliikenteen palvelukyky on heikko sinänsä hyvistä tieyhteyksistä huolimatta.

Juuri uusien palvelumahdollisuuksien kynnyksellä keväällä 2016 tehtiin suuri 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 yhteystarvetta lähi- ja kaukoliikenteen sisällä ja välillä ei enää olisikaan.

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, nyt todella paha, kun "joka toinen" harvennettu oli juuri se väärä vuoro, mikä jätti Lahdessa yli tunnin vaihtoyhteyksien aukon. Yhteydet nopeisiin vuoroihin olisivat tuolloinkin säilyneet.

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, missä vaihtoyhteyksillä 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.

Olennainen syy aikataulurakenteen muutokseen huonompaan oli samanaikainen 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 sallittu nopeus vain 120 km/h. Keväällä 2016 saattoi kuvitella Sm4-liikenteen ulottuvan vihdoin Kotkanradalle asti niin että vanhat Sm2-junat poistuisivat kokonaan Riihimäen itäpuolelta. Tämä olisi huollon kannalta ensiarvoista, sillä vanha kalusto kärsi etenkin talvisin toistuvista vaurioista ja joutui vaikeisiin liikennehäiriöihin kaukana kotivarikolta Ilmalasta. Matkustajapalvelun taso matalalattiaisessa Sm4-kalustossa on tietysti oma perusteensa esimerkiksi lastenvaunikäisiä ja vanhuksia ajatellen.

Kävi juuri päinvastoin. Riihimäen itäpuolelta poistettiin nykyaikainen Sm4-kalusto kokonaan ja korvattiin vanhalla Sm2-kalustolla. Palvelutaso romahti 2000-luvulta 1970-luvulle. HSL-lähiliikenne omi kaiken uuden kaluston ja sopimusoperaattori VR työnsi vanhat rungot liikenne- ja viestintäministeriön myötävaikutuksella ostoliikenteen periferiaan. Sm2-kalustoa tosin käytetään yhä myös HSL-lähiliikenteessä, kunnes Sm5-sarja korvaa sen lopullisesti.

Sm2 -kaluston epäluotettavuuden vuoksi pitkä linja Riihimäki–Lahti–Kouvola–Kotkan satama pilkottiin osiin, jotta vauriotapauksissa vältetään edes jossakin määrin huolto- ja korjausvaikeuksia kaukana kotivarikolta ja voidaan rajoittaa väistämättömät ongelmat keskusasemien välisille lyhyille vuoroille. Vanhan Sm2-kaluston kunto heikkenee koko ajan. Linjalle jäämisiä on sattunut jo kesäaikaankin tulevasta talvesta puhumattakaan.

Uuteenkylään, missä henkilöliikenne on väliasemien toiseksi vilkkain Kausalan jälkeen, tuli aikataulumuutoksessa 14 arkivuoroa, uusia 09.56 Kouvolaan sekä 14.00 ja 18.30 Lahteen. Etenkin uudet vuorot kohottivat tarjonnan tällä hetkellä tyydyttävälle tasolle. Suuri tarve on kuitenkin yhä sunnuntaivuoroille Kouvolasta 07.54 ja 18.02 Lahteen vaihtoyhteyksin Helsinkiin, aamulla siksisikin, että ensimmäinen kaukojuna Kouvolasta Helsinkiin lähtee vasta 09.23.

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 porras Kausalassa. Väärä hinnoittelu korjautui vasta viiden vuoden vaikuttamisen jälkeen.

Taajamajunaliikenteen Lahti–Kouvola aikataulu,- kalusto- ja hintamuutokset keväällä 2016 ovat aiheuttaneet silmännähtävän matkustajakadon. Vertailukohtana Asiantuntijayritys Tieokas on laskenut 2011–2015 Uudenkylän, Nastolan ja Villähteen matkustajamäärät toisin kuin VR, jolla ei ole luotettavia tilastoja usealta vuodelta ollenkaan.

Tähän asti matkustajamäärät 2011-2015 nousivat Uudenkylän asemalla, kansalaistaistelulla aikaansaadulla (http://www.tieokas.fi/Kahdeksas_ihme.pdf). Ellei em. parannuksia tehdä, ostoliikenteen vuorot näivettyvät, kuten tarkoitus lienee?

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

Onnenlaakso
Puutarhatie 24 A 18
FI-16100 NYBY - UUSIKYLÄ ASEMA
m. +358 45 651 9808
markku.meriluoto(at)tieokas.fi
www.tieokas.fi
Y-tunnus 1516503-5
Alv.rek.

Tieokas on itsenäinen, riippumaton ja puolueeton asiantuntijayritys
ja rekisteröity tavaramerkki.

