



Taajamajuna- liikenne Etelä- Suomessa

**Kuntien ja
Pro Rautatien
lähetystö
liikenne- ja viestintä-
ministeriössä sekä
VR osakeyhtiössä
26.1.2005**

**Järvenpää,
Hyvinkää,
Riihimäki,
Janakkala,
Hattula,
Viiala,
Lempäälä,
Kärkölä,
Iitti,
Kouvola**

TAAJAMAJUNIA JA NIIDEN KÄYTTÖÄ VOIDAAN KEHITTÄÄ

Taajamajunalähetystö edustaa eteläisen Suomen kuntia. Lähetystö haluaa tuoda esille raideliikenteen kehittämisen tarpeita ja mahdollisuuksia erityisesti kaupunkiseutuja palvelevassa lähi- ja taajamajunaliikenteessä.

Taajamajunaliikenteen merkitys on erityisen suuri Helsingin seudun työpaikka-alueella Riihimäelle saakka. Sen merkitys ja käyttö voisi olla myös muilla alueilla paljon nykyistä suurempi, jos tarjotut junayhteydet soveltuisivat matkatarpeisiin ja olisivat riittävän tiheät. Taajamajunaliikenne on usein selvästi nopein yhteys seutujen keskuspaikkakunnille. Tätä etua voidaan vielä kehittää siirtymällä ajanmukaiseen junakalustoon. Taajamajunan käyttömahdollisuuksia ei usein huomata johtuen nykyisestä puutteellisesta junatarjonnasta, epämukavasta ja vanhentuneesta kalustosta ja usein huonoista liityntäliikenteen yhteyksistä. Lisäksi heikentyneet junayhteydet ovat osaltaan johtaneet maankäytön kehittämisessä asemien merkityksen vähenemiseen. Samalla asukkaiden mielikuva junasta varteenotettavana vaihtoehtona on usein hämärtynyt.

Mukana olevat kuntien edustajat haluavat tuoda esille tarpeen kehittää junatarjontaa nykyistä paremmin liikkumistarpeita palvelevaksi. Kunnilla ei kuitenkaan nykyisen rahoitustilanteen vallitessa ole realistisia mahdollisuuksia osallistua suoranaisesti liikenteen kustannuksiin. Tässä suhteessa odotukset kohdentuvat VR Osakeyhtiön sekä liikenne- ja viestintäministeriön suuntaan. Matkan hinnalla on käyttäjille oleellinen merkitys. Taajamajunat olisivatkin saatava käytössä olevien seutulippujen piiriin.

Asemat ja asemien lähialueet on osin kunnostettu, mutta paljon tehtävää on jatkossakin. Asemien palvelut ja niiden sijainnin luomat mahdollisuudet tulisi kytkeä osaksi junaliikenteen käytön lisäämiseen tähtäävää kehittämistä. Uusia toimintamalleja matkustajia palvelevalle toiminnalle ja asematilojen järkevälle käytölle tulisi etsiä liikenne- ja viestintäministeriön, Ratahallintokeskuksen, VR Osakeyhtiön ja kuntien yhteistyönä.

Kunnilla on mahdollisuus ja tahto omassa toiminnassaan vaikuttaa ja kehittää asemien yhteyksiä, käyttömahdollisuuksia ja liityntäliikenteen palveluja. Maankäytön suuntaamisella voidaan vahvistaa ja ollaan vahvistamassa asemien lähialueita ja niiden yhteyksiä. Paikallisia julkisen liikenteen palveluja voidaan suunnata nykyistä paremmin asemia palveleviksi, jos junaliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto jatko-yhteyksille. Asemien lähiympäristöä, pysäköintimahdollisuuksia ja informaatiota voidaan parantaa yhteistyössä VR Osakeyhtiön ja Ratahallintokeskuksen kanssa.

Helsingissä 26 päivänä tammikuuta 2005

Erkki Kukkonen
Järvenpään kaupunginjohtaja

Pekka Harju
Janakkalan kunnanjohtaja

Seppo Hulden
Kärkölan kunnanjohtaja

Tuula Petäkoski-Hult
Lempäälän KH:n puh.joht.

Seppo Keskiruokanen
Riihimäen kaupunginjohtaja

Pekka Oksanen
Hattulan kunnanjohtaja

Pentti Viitanen
Hyvinkään tekn. toimialajohtaja

Pentti Toivanen
Iitin kunnanjohtaja Hämeenlinnan katupäällikkö

Markku Vasama

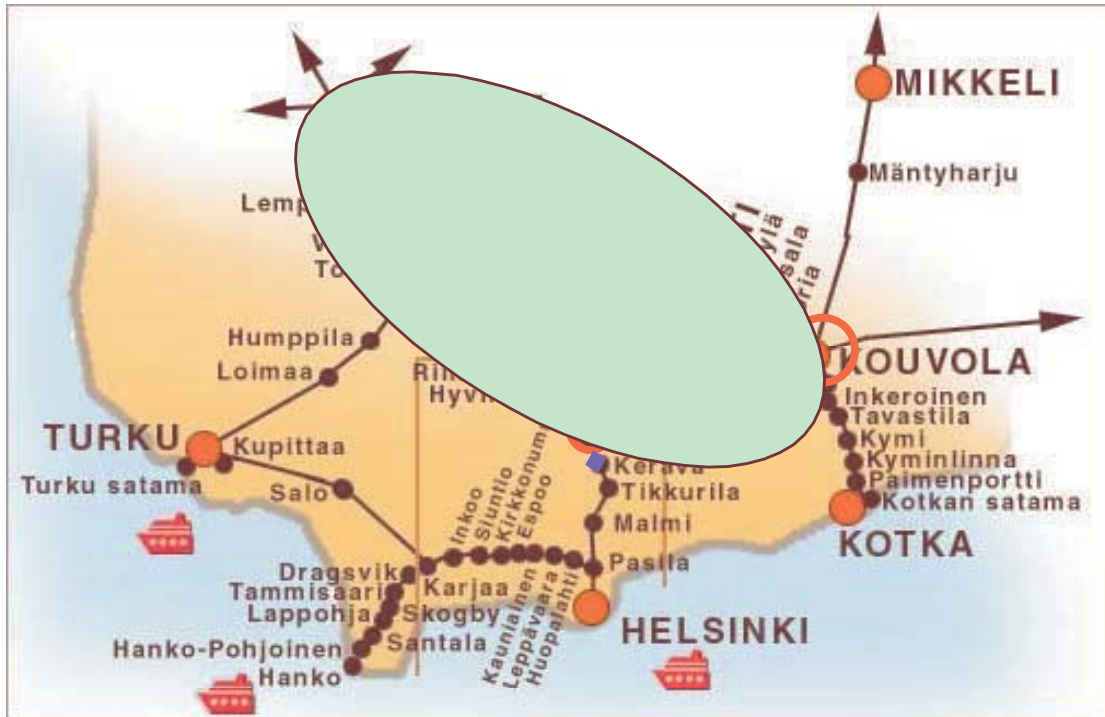
Raija Toivonen
Toijalan KH:n jäsen

Tapani Tapaninaho
Pro R hallitus, Talgo Oy

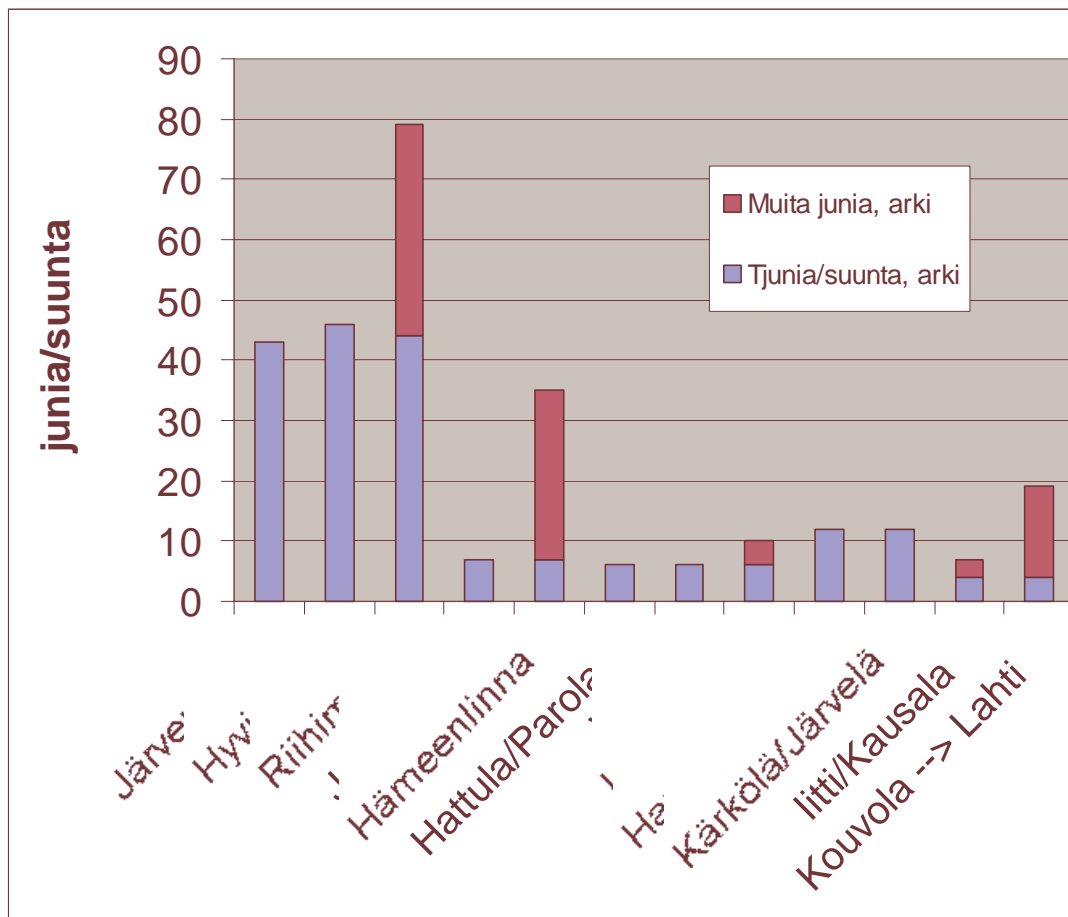
Eero Ruotsila
Pro R hallitus, Lempäälä

Harry Tast
erityisasiantuntija, Hämeen liitto

Reijo Lehtinen
Pro R, toiminnanjohtaja



Mukana olevat kunnat edustavat keskeisen Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen aluetta, joka liittyy osin läheisesti Helsingin metropolialueeseen. Junaliikenteen tarjonta (ja käyttö) on moninkertaista pääradalla Riihimäelle saakka.



JÄRKEVÄ YHDYSKUNTARAKENTAMINEN EDELLYTTÄÄ TAAJAMAJUNALIIKENTEEEN KEHITTÄMISTÄ

Järvenpään kaupungin liikennejärjestelmälle asetettu keskeinen tavoite on sellaisen kiinteän ja toimivan yhdyskuntarakenteen kehittäminen, jossa päärata asemineen muodostaa kevyt- ja joukkoliikennettä tukevan rungon. Pelkästään henkilöautoliikenteen varaan nojautuvan kaupunkirakenteen synnyttämistä vältetään.

Taajamajunatarjonta pääradalla voi oikoradan valmistumisen jälkeen kasvaa pääasemalla kolmeen junaan tunnissa ja Kyrölässä ja Saunakalliossa kahteen junaan tunnissa. Kaupunki suunnittelee asuin- ja työpaikka-alueita asemien läheisyyteen. Oikoradan valmistuttua Haarajoesta tulee hyvin tavoitettavissa oleva alakeskus, josta työmatkaliikenne voi suuntautua Helsingin ja Lahden suuntiin.

Järvenpään näkökulmasta pääradan lähijunaliikenteen lisääminen on keskeistä. Junavuorojen lisääntyminen vuoden 2006 syksyllä on oleellinen edellytys yhdyskunnan kestäväälle kehittymiselle. Tähän liittyy myös se, että ratkaisu ohitusraiteiden rakentamisesta voidaan tehdä pikaisesti.

Tulevan Haarajoen aseman kohdalla taajamajunaliikenteen aloitustarjonnan tulee olla riittävä. Myös tariffivyöhykkeen saaminen kilpailukykyiseksi on aseman vetovoiman kannalta keskeistä.

Erkki Kukkonen
kaupunginjohtaja
Järvenpään kaupunki

TAAJAMAJUNALIIKENTEEEN KEHITTÄMINEN HYVINKÄÄLLÄ

Liikennetarjonta

Palvelutason parantaminen tulevaisuudessa kolmannella junavuorolla tunnissa.

Ratakapasiteetti

Pääradan kehittämistä jatkettava, jotta liikennetarjonnan lisäys ja liikenteen täsmällisyys voidaan taata.

Liityntäliikenne

Suunnittelun käynnistäminen paikallisliikenteen terminaalien rakentamiseksi Hämeensillan tasoon (matkakeskus). Uusi terminaalit vapauttaisi nykyisen bussien pysäkkialueen muille asematoiminnoille (esim. saattoliikenne).

Liityntäpysäköinti

Suunnittelun käynnistäminen liityntäpysäköintipaikkojen määrän turvaamiseksi. Nykyisten liityntäpysäköintiin tarkoitettujen paikkojen käyttöaste lähes 100 %.

Lippujärjestelmä

Yhteislippujärjestelmän (juna-bussi) kehittäminen pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueelle.

Uusi pysäkki

Uuden pysäkin avaamismahdollisuutta harkittava asuntorakentamisen suuntautuessa etelään kohti Palopuroa. Tuusulan esittämä Takojan pysäkin uudelleen käyttöönotto ei palvele samalla tavalla Hyvinkäästä.

Aseman lähiympäristön maankäyttö

Hyvinkään ydinkeskustaa tiivistetään entisestään. Uusia kerrostaloalueita on kaavoitettu ja kaavoitetaan 1 km säteellä rautatieasemasta (Kankurinkulma ja Hangonratapiha).

Hyvinkää osallistuu taajamajunaliikenteen edistämiseen kehittämällä omalta osaltaan aseman liityntäjärjestelmiä ja tehostamalla aseman lähiympäristön asuntorakentamista. Varsinaisen liikenteen oston kaupungilla ei ole tässä vaiheessa mahdollisuuksia.

Pertti Viitanen
Tekniikan ja ympäristön toimialajohtaja
Hyvinkään kaupunki

Janakkalan kunta, päärata

10.1.2004

Janakkalan kunnan kannalta tärkeää on, että tuleva taajamajunaliikenne palvelisi parhaalla mahdollisella tavalla työmatkoissa ja muussa asiointiliikenteessä erityisesti Helsingin suuntaan.

Puutetta on erityisesti paluuliikenteen vuoroista illalla, jotka pysähtyisivät Turengissa. Viimeinen tällainen paluuliikenteen vuoro lähtee Helsingistä klo 17.12 ja se on ehdottomasti liian aikainen työmatkaliikenteen kannalta. Tulisi saada vähintään yksi vuoro klo 18.00-19.00 välille.

Liikennöivä taho on vuosien kuluessa antanut toiveita Turengissa pysähtyvien junaparien määrän nostamisesta nykyisestä 5-6 parista 10-12 junapariin vuorokaudessa. Nyt puheena oleva yksi uusi junapari vuorokaudessa on aika vähän siihen verrattuna.

Myös päiväliikenteen lisäämiseen on tarvetta. Janakkalaan muuttaa koko ajan uusia asukkaita erityisesti etelän suunnasta, joiden työpaikat ovat Helsingin seudulla. Vuoden 2004 muuttovoitto marraskuun lopun tietojen mukaan oli +142 asukasta. Tietysti kysymyksessä on ns. muna-kanongelma: Kun ei ole liikennettä, ei ole matkustajiakaan, kun ei ole matkustajia, ei voida järjestää kannattavaa liikennettä.

Joka tapauksessa Janakkalan kunnan mahdollisuudet kuntatalouden nykyisessä tilassa subventoida liikennettä ovat olemattomat. Sen sijaan jo viitisen vuotta sitten keskusteltiin VR:n kanssa Turengin aseman liikenteen järjestelyistä, mm. toisesta kevyen liikenteen alikulusta eteläpuolelle asemaa, pysäköintijärjestelyistä ym.(H. Männistö, VR/J. Kirjavainen Janakkala) ja teetettiin yhdessä alustavat luonnoksetkin.

Kunnalla on tarkoitus tehdä kuluvana vuonna tilapäisiä pysäköintiä ja jalankulkua helpottavia järjestelyjä. Aikaisemmin kaavailtu suunnitelma on edelleen mahdollista toteuttaa, kun ehdoista sovitaan ja suunnitelma päivitetään. Asiaa koskevasta kaavasta tehty valituskin on ratkennut jo muutama vuosi sitten kunnan eduksi.

Pekka Harju
kunnanjohtaja
Janakkalan kunta

Hämeenlinna, päärata

21.5.2005

Hämeenlinnan kaupunki on profiloitunut laadukkaana asumisen kaupungiksi, joka samalla on laajan kaupunkiseudun keskus. Päärata tarjoaa periaatteessa hyvät yhteyshämmähdöllisuudet kaupunkiseudulla pohjois-eteläsuunnassa. Käytännössä junan käyttö seudullisessa liikenteessä on paljon vähäisempää kuin se voisi olla.

Asumiskaupunkina Hämeenlinna on kehittämässä myös rautatieaseman lähialueita, joille sijoittuva asuminen ja työpaikat lisää potentiaalisia junankäyttäjiä. Pääosa pitkämatkaisesta työssäkäynnistä suuntautuu Helsinkiin ja Tampereelle. Näitä liikkumistarpeita palvelevat nopeat junayhteydet ovat Hämeenlinnassa varsin hyvässä kunnossa, jopa niin hyvässä, että ajoittain junien kuormitus alkaa olla junankäyttöä rajoittava tekijä. Myös junien aikataulussa ,kehittämisen ohella myös pääradan kapasiteetin riittävyteen kaikkia kuljetustarpeita ajatellen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Taajamajunien merkitys on kasvamassa pitkämatkaisen työmatkaliikenteen ja osin muunkin liikenteen kohteiden hajautuessa eri alueille ei pelkästään suurten kaupunkien keskusasemien ympäristöön. Taajamajunien nopeuden kasvaessa ja matka-aikojen lyhentyessä paranevat sekä Hämeenlinnasta lähtevien että sinne suuntautuvien matkojen junankäyttömahdollisuudet. Se merkitsee lisää joustoa asumiseen ja työssäkäyntiin koko junaliikenteen vaikutusalueella.

Hämeenlinnan kaupunki on valmis omalta osaltaan kehittämään aseman lähiympäristön maankäyttöä ja liityntäliikenteen yhteyksiä asemalle sekä osallistumaan matkakeskuksenkin kehittämiseen liittyen informaatiojärjestelmän parantamiseen.

Markku Vasama
katupäällikkö
Hämeenlinnan kaupunki

Hattulan kunta, päärata

19.1.2005

Hattulan kunnan ja sen asukkaiden tarpeita ajatellen junaliikenne ei tarjoa edes tyydyttävää palvelua nykyisellä junatarjonnalla. Aseman opastus-, informaatio ja palvelut ovat varsin heikot – tosin niitä ei juuri nykyisillä pysähtyvien junien määrällä tarvitakaan. Käytännössä tämä kaikki näkyy luonnollisesti vähäisinä aseman käyttäjämäärinä.

Jos katsotaan nykyisiä matka-aikoja, niin juna voisi olla varsin kilpailukykyinen kulkumuoto jo Hämeenlinnaan suuntautuvilla matkoilla pidemmistä matkoista puhumattakaan. Ajanmukaisella taajamajunakalustolla ja kohtuullisella junatarjonnalla olisi mahdollista lisätä merkittävästi junan käyttöä. Tämä edellyttää luonnollisesti myös opastus- ja informaatiojärjestelyjen tehostamista, liityntäliikennemahdollisuuksien kehittämistä ja kilpailukykyistä hinnoittelua.

Valitettavasti kunnan taloudellinen tilanne ei mahdollista suoranaista junaliikenteen palvelujen ostoa eikä osallistumista sen kustannuksiin. Sen sijaan kunta on varautunut aseman lähiympäristön kehittämiseen kaavoittamalla ja parantamalla liityntäpysäköintimahdollisuuksia asemalla. Samoin opastusta ja informaatiota kunta voi kehittää omalta osaltaan. Kunnalla on mahdollisuus myös parantaa aseman liityntäyhteyksiä joukkoliikenteen osalta.

Jo suhteellisen lyhyelläkin aikavälillä aseman lähiympäristön rakentamista voidaan lisätä ja luoda siten pohjaa junankäytölle. Seututasolla hinnoittelua voitaisiin ehkä kehittää mahdollistamalla myös junissa seutulipun käyttö.

Kunnan aktiivinen junien käytön lisäämiseen tähtäävä toiminta on kuitenkin resurssien haaskausta, jos junaliikenne ei kykene tarjoamaan tämän päivän odotuksia vastaavia palveluja ja yhteyksiä. Ensisijaisesti on Parolassa pysähtyvien junien määrää lisättävä ja käytettävä kalusto saatava palvelukykyiseksi ja nopeaksi. Luonnollisesti kehittämisessä yhteistyö niin VR Osakeyhtiön kuin Ratahallintokeskuksen kanssa on välttämätöntä.

Pekka Oksanen
kunnanjohtaja
Hattulan kunta

Viialan kunta, Toijalan kaupunki, päärata

10.1.2005

Viiala on kaupunkimainen taajama rautateitse noin 30 km:n päässä Tampereesta ja 8 km:n päässä Toijalasta, pääradan varrella. Kunnan lähes 5400 asukkaasta yli 5000 asuu keskustaajamassa. Toijala on perinteinen rautatien risteyskaupunki pääradan ja Toijala - Turku radan risteyksessä. Toijalassa on yli 8300 asukasta.

Viialan on kasvava kunta, väestönkasvu noin 1 % vuodessa. Kuntaan muuttavat ovat pääasiassa nuoria lapsiperheitä Tampereelta ja sen lähialueilta, joiden työpaikka on usein Tampereella. Viialasta käy myös opiskelijoita Tampereella: lukioissa, ammattikouluissa, ammattikorkeakouluissa ja yliopistoissa. Myös kaupallisen asioinnin ehdoton ykkönen on Tampere, samoin kulttuuripalveluiden (erit. elokuvat).

Junaliikenteen osalta Viialassa ongelmana on harva vuorotiheys:

- nykyisin arkisin molempiin suuntiin liikennöi 5 lähiliikennejuna, lauantaisin 4, jotta juna olisi varteenotettava vaihtoehto kulkemisessa, tulisi vuorotiheyden olla noin kaksinkertainen.
- Junavuorojen lisääminen siten, että myös klo 7.00 työnsä aloittavat pääsisivät junalla Tampereen suuntaan töihin.
- Lisäksi tulisi olla "iltavuoro" sekä arkisin että lauantaisin, klo 22 maissa. Nykyään lauantain viimeinen junavuoro lähtee jo klo 17.22.

Toijalan hyvien kaukoliikenteen yhteyksien käyttömahdollisuuksia voidaan täydentää ja niiden käytettävyyttä lisätä sopivilla taajamajunayhteyksillä. Nopeita junat ovat pitkien matkojen kannalta edelleen kehitettävä ja ratojen kapasiteetin riittävyys myös tulevaisuudessa turvattava sekä Toijalan Tampereen välillä (kolmas raide) että etelään erityisesti Riihimäen eteläpuolella.

Vuorotiheyden lisäksi toinen tärkeä asia olisi junaliikenteen saaminen seutulipun piiriin:

- Toijalan seudun seutulippu kattaa Viialan, Toijalan, Kylmäkosken, Urjalan, Valkeakosken, Vesilahden, Lempäälän ja Tampereen. Näistä Toijalaan, Lempäälään ja Tampereelle pääsisi myös junalla.
- Jos juna olisi mukana seutulipussa, se varmasti lisäisi joukkoliikenteen käyttöä kulkemisissa.

Odotamme siis, että taajamajunaliikenne pääradalla, erityisesti Toijalan ja Tampereen välillä kasvaisi kaksinkertaiseksi ja että seutulippu kelpaisi myös junaliikenteessä.

Jaana Karrimaa
kunnanjohtaja,
Viialan kunta

Pauli Ihamäki
kaupunginjohtaja,
Toijalan kaupunki

Lempäälä on lähes 18 000 asukkaan kunta, joka kasvaa vuodessa n. 300-450 asukkaalla. Kunnasta käydään työssä pääsääntöisesti Pirkanmaan alueella ja Tampereen työpaikat työllistävät huomattavan osan työikäisistä. Samoin opiskelijoiden liikkuminen suuntautuu erityisesti Tampereelle. Myös Helsingin suunta on merkittävä työ- ja opiskeluliikenteen suunta.

Suurin osa kuntaa tulevasta raideliikenteen kielteisestä palautteesta kohdistuu pysähtymättömiin junavuoroihin ja VR:n puutteelliseen tiedottamiseen. Junavuorojen pysähtymättömyys koskee ns. päärataliikennettä sekä Turun ja Tampereen välistä liikennettä. Asiakaskartoitusta siitä, missä määrin ”Turun pysähdyksiä” tarvittaisiin ei kunnan voimavarojen ole tehty. Turun juniin Lempäälän asukkaat pääsevät Toijalasta ja Tampereelta. Toijalan palveluiden käyttöä estää heikko julkinen liikenne ja Tampereen keskustaan matka linja-autolla Lempäälän keskustasta kestää 30-45 minuuttia riippuen vuodenaikasta ja bussiin välipysäkeiltä nousevien matkustajien määrästä. Henkilöautolla matka Toijalan asemalle kestää n. 25 - 35 minuuttia. Täten voisi olla perusteltua lisätä niin pääradan kuin ”Turun suunnan” pysähdyksiä.

Kunta on allekirjoittanut eräiden muiden Pirkanmaan kuntien kanssa raideliikenteen kehittämisen puitesopimuksen. Sopimuksessa ovat mukana esim. Kangasala, Nokia ja Ylöjärvi. Kunta pitää tärkeänä, että taajamajunaliikenteen kehittyessä lisättäisiin myös pysäkkejä, jotta entistä suurempi joukko siirtyisi ekologisemman raideliikenteen käyttäjäksi.

Lempäälän kunta on johdonmukaisesti pyrkinyt tiivistämään kuntarakennetta erityisesti Lempäälän keskustassa, jossa nyt pysähtyy arkisin 10 junaa kumpaankin suuntaan. Suuri osa uusista kerrostaloista ja uusista kauppaliikkeistä sijaitsee noin puolen kilometrin säteellä Lempäälän rautatieasemasta, jonka vieressä on Lempäälän linja-autoasema, matkahuolto ja taksiasema. Näin Lempäälä pyrkii raideliikennepalvelujen, asuinalueiden ja muun joukkoliikenteen nivomiseen yhteiseksi palveluketjuksi, joka voisi kehittyä todelliseksi vaihtoehdoksi henkilöautoliikenteen rinnalle. Kunnan pohjoisosassa on suunnitteilla kaksi suurehkoa asuinalueita, jotka lisäävät kiinnostusta myös raideliikenteen kehittämiseen. Toinen hankkeista on Tampereen ja Lempäälän yhteinen, Vuoreksen kaupunginosa, jonka asukkailla olisi hyvät mahdollisuudet siirtyä junaan, mikäli Lempäälän Sääksjärvellä olisi pysäkki junaan nousemista varten.

Lempäälässä on mahdollista käyttää seutulippua bussiliikenteessä niin Tampereen kuin Toijalan ja Valkeakosken suuntaan. Kokonaisuuden kannalta olisi tärkeää, että seutulipulla voisi matkustaa myös raideliikenteessä. Matka junalla Tampereelle kestää vain 14-15 minuuttia, joten se voisi kehittyä seutulipun myötä todelliseksi vaihtoehdoksi kuntakeskustasta Tampereelle mentäessä.

Lisäksi on todettava, että VR-konsernissa olisi kiinnitettävä huomiota koko palveluketjun toimivuuteen myös omassa toiminnassaan. Asiakkaille ovat junavuorojen riittävyys ja aikataulujen sopivuuden lisäksi tärkeitä myös raideliikenteeseen liittyvät tiedottamis- ja asemapalvelut mukaan lukien palvelujen käytön esteettömyys. Väestön ikääntyessä näihin asioihin tulee erityisesti panostaa myös muualla kuin ns. suurkaupunkien rautatieasemilla. Tässä on merkittäviä puutteita esim. Lempäälässä, jossa jopa asemalaituri loppuu kesken, vaikka rakennussuunnitelmassa laiturialue jatkuu pidemmälle. Asiakkaan ei ole helppo liikkua junassa esim. painavan matkalaukun kanssa vaunusta toiseen päästäkseen ulos laiturialueella. Pyörätuolilla liikkuva asiakas pääsee loistavasti Lempäälästä Helsingin suuntaan menevään junaan, mutta palatessa poisjääneen on mahdotonta palata takaisin vaikkapa autolleen, kun alikulkua ei ole suunniteltu riittävän esteettömäksi, vaan asiakkaalla pitäisi olla pyörätuoliturheilijan käsivoimat. Muuten on turvaututtava esim. taksiin tai avustajaan, jotta pääsee autolleen takaisin.

Lempäälä osallistuu mielellään keskusteluihin taajamajunaliikenteen kehittämiseen kuntalaistensa palvelujen parantamiseksi. Kunnassamme on myös yrityksiä ja matkailualan toimijoita, joita raideliikenne kiinnostaa. Valitettavaa on, että junalippujen ostaminen ei asemaltamme ole mahdollista edes automaattista. Aikataulujen jakelua voisi harkita myös yhteistyössä kuntien palvelupisteiden kanssa.

Kärkölen kunta, Riihimäki – Lahti rata

19.1.2005

Kärkölen kunnan kannalta taajamajunaliikenteessä on kolme keskeistä asiaa:

- a) Kaikkien Riihimäki-Lahti väliä liikennöivien taajamajunien pysähtyminen kunnan keskustaajamassa Järvelässä on ensiarvoisen tärkeää. Juna on ehdottomasti tärkein joukkoliikennemuoto sekä Lahden että Riihimäen suuntaan.

Matkustajia on Järvelässä n. 50.000 vuodessa.

Matka junalla kestää Lahteen 18 minuuttia ja linja-autolla 30-55 minuuttia vuorosta riippuen.

Mikäli kaikki 18 vuoroa vuonna 2006 pysähtyvät Järvelässä lisääntyvät junien käyttö nykyisestä.

- b) Järvelän aseman laiturijärjestelyt tulee saada turvallisiksi junien nopeuden kasvaessa entisestään. Viimeisen viiden vuoden aikana asemalla tai sen välittömässä läheisyydessä on kuollut junan alle kuusi ihmistä.
- c) Kärkölen toinen pysäkki Lappila on hiljaisempi, n. 10.000 matkustajan pysäkki. Kaikkien vuorojen ei ole välttämätöntä pysähtyä Lappilassa, mutta työ- ja koulumatkaliikenteen sujumiseksi päivittäin pysähtyviä junapareja tulisi olla n 10.

Seppo Huldén
kunnanjohtaja
Kärkölen kunta

Iitin kunta, Lahti – Kouvola rata

19.01.2005

Iitin kunnan näkemyksiä taajamajunaliikenteestä Lahti-Kouvola-rataosuudella:

1. Kausalan asema on vilkkain paikallisasema rataosuudella, matkustajamäärä on noin 24000 asiakasta vuodessa vuoden 2004 tasossa. Kunnassa on vahva junaliikenteen käyttökulttuuri, ja käyttö selvitysten mukaan painottuu työmatkaliikenteeseen ja asiointiliikenteeseen sekä opiskelijamatkoihin.
2. Aikataulut palvelevat käyttöä kohtuullisen hyvin. Ongelmat junaliikenteessä aikataulujen osalta ovat lähinnä siinä, että Kouvolan suunnasta ei klo 21 jälkeen pääse Kausalaan junalla.
3. Pikajunien pysähtyminen Kausalassa tulisi myös jatkossa varmistaa erityisesti työmatkalaisten pääkaupunkiseudulle suuntautuvan työssäkäynnin tarpeiden vuoksi(tällä hetkellä kolme junaa pysähtyy).
4. Pidämme muutoin meidän tarpeisiimme soveltuvana taajamajunaliikennettä rataosuudella suunnitellussa laajuudessa, jos se tapahtuu niin että joka toinen tunti liikennöi taajamajuna suuntaansa.
5. Aseman kunnostaminen laitureiden ja raiteiden alituksen toteutuksella tulisi toteuttaa vuoteen 2007 mennessä ja lipunmyyntiautomaatti sijoittaa asemalle.
6. Kunta on laatimassa asemakaavaa noin 300 asukkaalle ja varautumassa vastaavan suuruiseen lisärakentamiseen (yht 600 asukasta noin 300-400 m etäisyydelle asemasta. Samalla linja-auto-aseman ja rautatieaseman yhteyksiä parannetaan.(etäisyys noin 500 m)
7. Kunta on osallistunut taajamajunaliikenteen kehittämiselvitykseen Kotka-Kouvola-Lahti-rataosuuksilla.

Pentti Toivanen
kunnanjohtaja
Iitin kunta

Kouvolan kaupunki

24.1.2005

Kerava – Lahti-oikoradan valmistuminen ja Lahti-Kouvola-Vainikkala-radon peruskorjaus mahdollistavat Kouvolan seudulle ja Kouvolalle raideliikenteen säilymisen ja kehittymisen kilpailukyisenä henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetusmuotona sekä uusia kilpailuedellytyksiä koko seudun elinkeinoelämälle.

Joukkoliikenteen palvelutason parantamiseksi Kouvolan kaupunki on panostanut seudun matkakeskuksen kehittämiseen yhdessä yhteistyökumppaneidensa kanssa. Kaupunki toivoo tämän kehittämissyhteistyön jatkuvan myös tulevaisuudessa julkisen liikenteen kilpailukyyn turvaamiseksi ja säilymiseksi. Kehittämistyön painopisteenä jatkossa on matkakeskuksen liikuntaesteiden poistaminen ja tarvittavat uudet ratapihajärjestelyt.

Kouvola on kehittänyt keskustaansa useita vuosia johdonmukaisesti ja menestyksekkäästi. Työ jatkuu edelleen. Lähitulevaisuudessa on tarkoitus käynnistää matkakeskuksen lähiympäristön laadullinen parantaminen. Samanaikaisesti pyritään kaupunkirakennetta tiivistämään ja toteuttamaan matkakeskuksen lähituntumaan uusia liike- ja asuinrakennuksia.

Kouvolan kaupunki on ollut yhteistyökumppaniensa kanssa selvittämässä henkilöliikenteen (taajamaliikenteen) toimintaedellytyksiä Kotka-Kouvola-Lahti-välisellä rataosuudella. Tämä juuri valmistumisvaiheessa oleva selvitys tulee antamaan uutta näkemystä ja perusteita taajamajunaliikenteen kehittämiseksi.

Nopeutuva Pietarin yhteys on myös huomioitava liityntäliikennettä suunniteltaessa.

Pertti Vanhala
Toimialajohtaja
Kouvolan kaupunki