



## **KUUMA-kunnat ja Lahden seutu: Z-JUNIEN LIIKENNÖINTIÄ OIKORADALLA LISÄTTÄVÄ**

**Helsinki-Lahti -välillä liikennöivä Z-juna on ollut menestys. Kuntien investoinnit asema-alueiden kehittämiseen ja liityntäpysäköintiin ovat kannattaneet. KUUMA-kunnat ja Lahden seutu vaativat liikennöinnin lisäämistä ruuhka-aikoina. Liikenne- ja viestintäministeriön suunnitelmat supistaa palvelutarjontaa ovat vastoin kaikkia yhteisesti sovittuja linjauksia.**

Pohjanmaan radan korjausrahan lisäämisen seurauksena LVM on hakenut säästöjä muusta liikenteestä. Yhtenä säästämiskohteena on oikoradan Z-juna, jonka liikennöintikorvauksista ollaan vähentämässä 1,5 miljoonaa euroa vuonna 2011.

Tämä on vastoin maankäytön, asumisen ja liikenteen strategisia linjauksia, joihin ollaan sitouduttu sekä Helsingin seudun 14 kunnan ja kaupungin kesken että Lahden seudun kuntien ja kaupunkien kesken. Myös valmisteilla olevassa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa painotetaan raideliikenteen merkitystä. Tarjonnan vähentäminen on ristiriidassa myös ilmastopoliittisten tavoitteiden ja julkisen liikenteen lisäämisen kanssa. Kunnat ovat investoineet paljon rata-alueisiin, liityntäpysäköintiin, rataan tukeutuviin asuntoalueisiin ja muuhun infrastruktuuriin.

Säästämistoimien johdosta investoinnit ovat vaarassa valua hukkaan, sillä junan liikennöinnissä tärkeitä ominaisuuksia ovat vähintään tunnin vuoroväli ja pitkä liikennöinti-aika. Tämä mahdollistaa asukkaille ja muille käyttäjille kohtuullisen ja erityisesti säännöllisen liikkumisen pääkaupunkiseudulle ja Lahden suuntaan.

Z-junan liikennöinti alkoi vuonna 2006. Heti alusta alkaen juna oli menestys ja saavutti matkustajien suosion. Vuosikymmenen loppupuolella vuoroja lisättiin nykyiseen tarjontaan. Matkustajamäärän kasvun seurauksena ruuhka-aikana osa junista liikennöidään kahdella yksiköllä. Z-junassa on matkustajia sekä ruuhka-aikana että ruuhkan ulkopuolella. Vuonna 2009 juna käytti pääkaupunkiseudun ja Lahden välillä noin 800 000 matkustajaa, joista suuri osa on kokonaan uusia matkustajia.

Junan käyttö ja matkustajamäärän lisääntyminen on näkynyt Haarajoen, Mäntsälän ja Lahden asemilla. Haarajoen liityntäpysäköintialue on lähes täynnä. Mäntsälän asemalla on jouduttu rakentamaan lisäpaikkoja ja siitä huolimatta Mäntsälässä on edelleen tarve uusille paikoille. Lahdessa aseman ympäristön 450 pysäköintipaikkaa ovat osoittautuneet riittämättömiksi ja paikkoja ollaan lisäämässä ensin 200:lla ja sen jälkeen 300:lla. Vireillä olevan Lahden matkakeskushankkeen myötä lähes kaikki paikalliset ja seudulliset linja-autolinjat kulkevat rautatieaseman kautta.

Z-juna keventää myös omalta osaltaan pääradan kuormitusta Keravan ja Helsingin välillä. Haarajoen aseman käyttäjämääriä on myös helposti lisättävissä ottamalla Haarajoella käyttöön sama VR:n vyöhykejako ja –taksa kuin Järvenpään asemalla. Myös tämä keventäisi pääradan junakuormitusta Järvenpään eteläpuolella.

Keravalla 14.9.2010

Erkki Kukkonen  
Järvenpään kaupunginjohtaja

Jyrki Myllyvirta  
Lahden kaupunginjohtaja

Petri Härkönen  
Keravan kaupunginjohtaja

Päivi Rahkonen  
Hollolan kunnanjohtaja

Esko Kairesalo  
Mäntsälän kunnanjohtaja

Pauli Syyrakki  
Nastolan kunnanjohtaja

Kimmo Behm  
Nurmijärven kunnanjohtaja

Hannu Komonen  
Heinolan kaupunginjohtaja

Seija Marttila  
Pornaisten vt. kunnanjohtaja

Osmo Pieski  
Orimattilan kaupunginjohtaja

Hannu Joensivu  
Tuusulan kunnanjohtaja

Pentti Toivanen  
Iitin kunnanjohtaja

Susanna Taipale-Vuorinen  
Sipoon vt. kunnanjohtaja

José Valanta  
Lahden kehitysjohtaja

Johanna Viita  
KUUMA-seudun yhteistyöjohtaja

