

Eljas Pölhö. Filosofian lisensiaatti, rautateihin erikoistunut tietokirjailija ja tietokirjatoimittaja (eläkkeellä), paluumuuttaja 2020.

- 1969-2019 toimitti eri maita koskevaa rautatie- ja lähiliikennealan kirjallisuutta, lehtiä, esitteitä, laati karttoja ja omia teoksia sekä kirjoitti yli 2000 alan teoksen esittelyt; toimi pääasiassa ruotsalaisessa alan kustantamossa; oli Suomessa mm. VR:n 125-vuotishistoriikin päätoimittaja.
- viimeiset 10 työvuotta asui Norrköpingissä ja kävi töissä Malmössä, matka 430 km yhteen suuntaan, eli uran loppuun asti kokemusta junassa työskentelystä.

Ruotsin ja Suomen rautatiepolitiikasta:

Suomi on liikenteen hoitotavassa n. 40 vuotta jäljessä. 1970-luvun energiakriisin seurauksena Ruotsissa alettiin pyrkiä vähentämään riippuvuutta tuontipolttoaineista kasvattamalla julkisen liikenteen suoritetta (vähemmän yksityisautoilua). Yksi osa tätä ratkaisua oli valtion rataverkon avaaminen myös muille toimijoille maantieverkon tapaan. 1980-luvun kuluessa lähes koko lähi- ja seutuliikenne, joista valtion rautatieyhtiö halusi eroon, oli siirtynyt muille toimijoille. Tämä toimintamalli laajennettiin tavaraliikenteeseen ja lopulta pitkän matkan henkilöliikenteeseen. Norrköping-Malmö -välillä näkyy 7 eri yhtiön matkustaja- ja 8 yhtiön tavarajunia. Ruotsissa kaikkiaan n. 50 yhtiötä hoitaa aikataulunmukaista liikennettä.

Ei se ole monimutkaista:

SJ (valtion yhtiö) näyttää aikatauluissaan kaikkien yhtiöiden junat, lippujen hinnat sekä myy kaikkien "kilpailijoiden" matkalippuja ja ainakin useimmat "kilpailijat" myyvät myös SJ:n lippuja.

Kilpailun vaikutus:

Kun kaukoliikenne vapautui, niin Snälltåget (nyk. nimi) alkoi pysähtyä osittain eri asemilla kuin SJ ja junasta tuli hetkessä rataosan Tukholma-Malmö suosituin (12-15 vaunua; SJ yleensä 6-vaunua). SJ vastasi kilpailuun HIDASTAMALLA aikatauluja n. 15 min ja lisäämällä pysähdyspaikkoja. Seurauksena matkustajamäärät kasvoivat ratkaisevasti ja osa SJ:n junista alettiin ajaa 12-vaunuisina. Uudessa tilanteessa mikään juna ei pysähtynyt kaikilla asemilla, mutta joka asemalla pysähtyi muutama juna. Kaikilla asemilla odotti linja-autoja tai sivuratojen junia jatkoyhteyksiä varten.

Kyselytutkimukset:

Tukholma-Malmö-välillä on useita yliopistoja ja muita ylempiä oppilaitoksia, joiden oppilaat tekivät oppilastöinänsä kyselytutkimuksia matkustajien tarpeista. Osallistuin näihin 10 vuoden ajan ja näin aina tulokset työni puolesta.

Ylivoimaisesti tärkein toive oli aikataulujen luotettavuus.

Toiseksi tärkein toive oli sujuvat jatkoyhteydet. Muut olivat kaukana perässä.

Matkaketjut:

Ruotsissa on panostettu täysillä matkaketjuihin (=toimivat jatkoyhteydet) ja tämä on Suomessa täysin hunningolla. Jotenkin vielä ymmärtää, että VR on joustamaton aikataulujensa suhteen. Se, että Matkahuollon (=yksityisten) bussit, Ely-keskusten ja kaupunkien seutuliikenne elävät kaikki täysin omaa elämäänsä, on käsittämätöntä.

Ks. liitteet jatkoyhteyksistä Mikkelin ja Pieksämäen kohdalla.

Nyt energian lisäksi on tullut ilmastotavoitteet, joten jotakin pitäisi pian tehdä julkisen liikenteen käyttöasteen kohottamiseksi.

Helpoimmat ratkaisut ovat siis lisätä pysähdyspaikkoja osalle junista ja aikataulujen parempi yhteensovittaminen.

Etelä-Savon rautatiesuunnitelmista:

Ns. Itärataa markkinoitiin ulkomailla suorana yhteytenä Tukholma-Turku-Helsinki-Pietari. Nyt kun Pietari on jäänyt pois, niin sen suunnittelu pitäisi keskeyttää heti ja ruotsalaiseen tapaan diskuteerata mitä siltä oikeasti halutaan sekä palauttaa kiireelliseksi aidosti merkityksellinen oikorata Lahti-Heinola-Mäntyharju.

Itäradalla on kaksi isoa ongelmaa:

1) Miten rata kulkee Kouvolassa? Kolme huonoa vaihtoehtoa. Ks. karttakuva

a) Kääntyykö junien kulkusuunta Savoon mennessä kuten nyt = luvatut matka-ajat eivät toteudu.

b) Tehdäänkö oikaisu Kouvolan länsipuolelta = kaikki jatkoyhteydet Lahteen, Kotkaan ja Lappeenrantaan menetetään ja tehdään kallis eritasoratkaisu 5-6 Helsingin tai lentokentän kautta kiertävää junaa varten.

c) Tehdäänkö kierros Kouvolan itäpuolitse? Radan on kierrettävä niin kaukaa, että tavarajunat pääsevät Kotkaan/Haminaan menevälle radalle vaihtamatta kulkusuuntaa. Tämä vaihtoehto on jo monesti todettu liian kalliiksi, koska siitä hyötyy vain 4-6 matkustajajunaa suuntaansa, lisäksi aikaa palaa verrattuna kohtaan b)

2) Porvoo-Helsinki. Paikallisliikenteen vai lentokenttäradan tarpeen mukaan?

- Paikallisliikenteelle olisi parasta lähellä rannikkoa kulkeva rata, koska asutus on siellä. Asema on alustavasti suunniteltu kauas Porvoon pohjoispuolelle.

- Lentokentälle suuntautuva liikenne pitäisi kierrättää Keravan kautta, jotta radalla olisi yhteys suunniteltuun "Lentorataan". Miksi paikallismatkustaja ajaisi 5-10 km asemalle Porvoon pohjoispuolelle saadakseen kiertää Keravan kautta Helsinkiin?

Vain toinen tarve voi toteutua nykyisen asutuksen mukaan.

Ensin pitää sopia mitä halutaan ja vasta sitten alkaa suunnittelu.

Oikorata Lahti-Heinola-Mäntyharju tarjoaa paljon etuja Savolle:

Ensinnäkin, rataa ei pidä vetää viivoittimella Heinola-Otava, vaan 1980-luvulla tehtyjen tutkimusten mukaan johtaa se Heinolasta Mäntyharjulle. Matka-ajan ero on enintään 10 min Mäntyharjun pysähdys mukaanlukien.

- Mäntyharjun yhteys on lyhin, reittivaihtoehdot on tutkittu maaperätutkimuksia myöten. Se tarvitsee vain päivittää = halvin kaikista Suomen oikoradoista.

- Mäntyharjulla on paljon vapaa-ajan asutusta ja radan myötä se tulisi lisäksi Lahden työmatka-alueen piiriin.

- Mikkelin toivomat aamu- ja iltajunat saataisiin pelkällä olemassa olevan kaluston kierron tehostamisella. Lahdessa yöpyvä kalusto kävisi kääntymässä Pieksämäellä ja toimisi seutujunana Mäntyharju-Pieksämäki.

Katso karttaliite

Mikkelin seutu- ja lähiliikenne: esimerkkinä Haukivuoren suunta:

Jos ajatellaan tarvittavia junavuoroja, niin kunnollista seutuliikennettä ei saada lisäämättä junien lukumäärää. Nykyisellä tarjonnalla (pysähtymättä ohi ajavat junat) suurin välitön tarve on puolen päivän maissa molempiin suuntiin, jolloin asiointiaika Mikkelissä puolittuisi. Toinen tarve olisi iltapäivällä yhteys Helsinkiin päin. Se oli kaikkein suosituin juna kesäsunnuntaisin. Muut mahdolliset sitten neuvoteltava.

Jotta seutumatkustaminen olisi helppoa ja houkuttelevaa, niin Walttikortin pitäisi toimia välillä Mikkel-Haukivuori = Walttikortin lukija Mikkelin ja Haukivuoren asemille. Tällöin VR:n konduktöörillä ei tarvitse olla Walttikortin lukijaa. Jos joku haluaa matkustaa VR:n lipulla, niin se käy yhtä lailla.

Eniten toivottu bussiyhteys:

Kuten edellä mainittiin, niin suurin tarve olisi puolittaa aamubussin ja iltapäiväbussin välinen aika. Nyt mikä tahansa lyhyt asia (hammaslääkäri, silmälääkäri, pankkiasia) vie koko päivän. Tämä koskee myös kouluhammaslääkärillä käyntiä: lapsi on koko päivän poissa koulusta, jollei toinen vanhemmista ota töistä vapaata.

Mikkelissä on 1 bussi+kuljettaja käyttämättömänä 9:30-14:30, Haukivuorella on kolme bussia+3 kuljettajaa käyttämättömänä 8:30-13:00. Kuljettajat saavat palkan tältä ajalta, joten tämä tilanne on järkyttävää resurssien vajaakäyttöä ja palvelutasoa olisi helppo nostaa pienellä rahalla (lähinnä polttoainekululla).

Minimissään koulun ja molempien eläkejärjestöjen kanssa on pyydetty vuoroa edes tiistaiksi ja perjantaiksi. **Kustannus olisi n. 900€/kk brutto** (matkalipputulot hyvitetään tästä). Tarjous on pyydetty ja saatu, joten hinta ei ole arvailu. Yhteiskunnallista säästöä saadaan yksityisautoilun ja taksisetelien käytön vähetessä.

Tulevaisuuden toive:

Kun Suomeen (viimeisenä Euroopassa) saadaan lupa hoitaa henkilöliikennettä rautateitse myös muiden kuin VR:n toimesta, niin malli voitaisiin ottaa Pohjois-Tanskasta. Esim. kahden kaupungin (6'400 as ja 24'000 as eli yhteensä vähemmän kuin Mikkelissä) välillä on vilkas paikallisjunaliikenne.

Kevyt juna pysäytetään painonapilla kuten bussi. Kuljettaja kuuluttaa seuraavan aseman ja silloin on aika painaa nappia. Jos kukaan ei paina eikä tulijoita ole, niin sitten vain ajetaan ohi. Kyytiin pääsee ojentamalla seisakkeella "peltipoliisin" käden, jolloin junan kuljettaja näkee jo kaukaa jonkun haluavan kyytiin. Seisakkeita on muutaman kilometrin välein asutuksen mukaan.

Tyypillinen ruotsalainen ja tanskalainen seisake on parin vaunun mittainen puulaituri Ruotsissa ja sorapohjainen asfaltoitu Tanskassa. Halvan laiturin voi rakentaa radan kummallekin puolelle, jolloin poistuu radan ylittäminen (joka ei ole Ruotsissa yhtä iso ongelma kuin Suomessa), koska junaan voi nousta tai siitä poistua kummalta puolen tahansa.

Liitteissä aikataulu ja kuva junasta Pohjois-Tanskasta

1A Haukivuori - Mikkeli

Voimassa	6.6.-10.8.2022	M-P	M-P	M-P	L	M-P	S	M-P
	(versio v4)	1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)
Haukivuori		5:15 kt 72	6:40 kt 72	8:50	8:50	14:50	14:50	16:50
Mikkeli tulo		5:55	7:45	9:35	9:35	15:35	15:35	17:35
Mikkeli lähtö Bussi Helsinkiin			8:00 B	10:00 B	10:00 B	16:00 B	16:00 B	18:15 B
Mikkeli lähtö Bussi Lahteen			9:05 B		10:00 B	17:15 B	17:15 B	
Mikkeli lähtö Bussi Lappeenrantaan				10:00 B	11:10 B	15:55 B		
Mikkeli lähtö Juna etelään		7:09 J		10:00 J	10:00 J	16:00 J	16:00 J	18:51 J

Huom

1) Auto ei poikkea Wanhalla Osulalla. Juna Helsinkiin, tunnin odotus

2) Auto ei poikkea Wanhalla Osulalla. Bussi Helsinkiin (Lahteen pitkä odotus)

3) Bussi ja Juna Lahteen ja Helsinkiin, bussi Lappeenrantaan

4) Bussi ja Juna Lahteen ja Helsinkiin (bussi Lappeenrantaan odotus)

5) Bussi Helsinkiin, Juna Lahteen ja Helsinkiin

6) Bussi Helsinkiin, Juna Lahteen ja Helsinkiin

7) Auto poikkeaa Wanhalla Osulalla, jos soitat Kantamatkat 045-123 6946 viimeistään tuntia ennen.

Bussi Helsinkiin (Juna Helsinkiin pitkä odotus)

1B Mikkeli - Haukivuori

Voimassa	6.6.-10.8.2022	M-P	M-P	L	M-P	M-P	M-P	S	P'
	(versio v4)	1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8))
Mikkeli tulo Bussi Helsingistä				13:25 B	13:25 B	15:25 B	18:15 B		21:25 B
Mikkeli tulo Bussi Lahdesta				12:40 B	12:40 B		18:15 B	18:15 B	20:20 B
Mikkeli tulo Bussi Lappeenrannasta							17:00 B	17:00 B	
Mikkeli tulo Juna etelästä				14:04 J	14:04 J		18:51 J	18:51 J	21:52 J
Mikkeli lähtö		6:15	8:10	14:20	14:30	16:25	19_05	19:05	22:00
Haukivuori		7:00 kt 72	X WO	15:10 WO	X WO	17:15 WO	19:45 WO	19:45 WO	22:40 WO

Huom

Jos haluat Wanhalle Osulalle, niin ilmoita kuljettajalle

1) Auto ei poikkea Wanhalla Osulalla. Ei saapuvia yhteyksiä

2) Ei saapuvia yhteyksiä

3) Yhteys junalta Lahdesta ja Helsingistä (busseita pitkä odotus)

4) Yhteys junalta Lahdesta ja Helsingistä (busseita pitkä odotus)

5) (Yhteys bussilta Helsingistä, tunnin odotus)

6) Yhteys junalta Lahdesta ja Helsingistä (busseilta pitkä odotus)

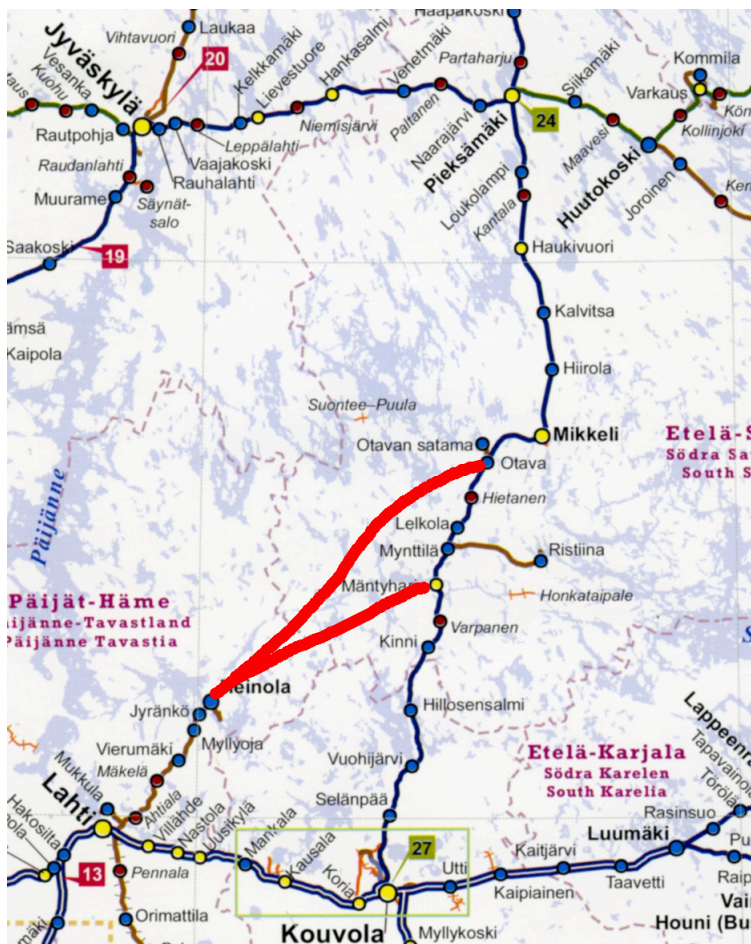
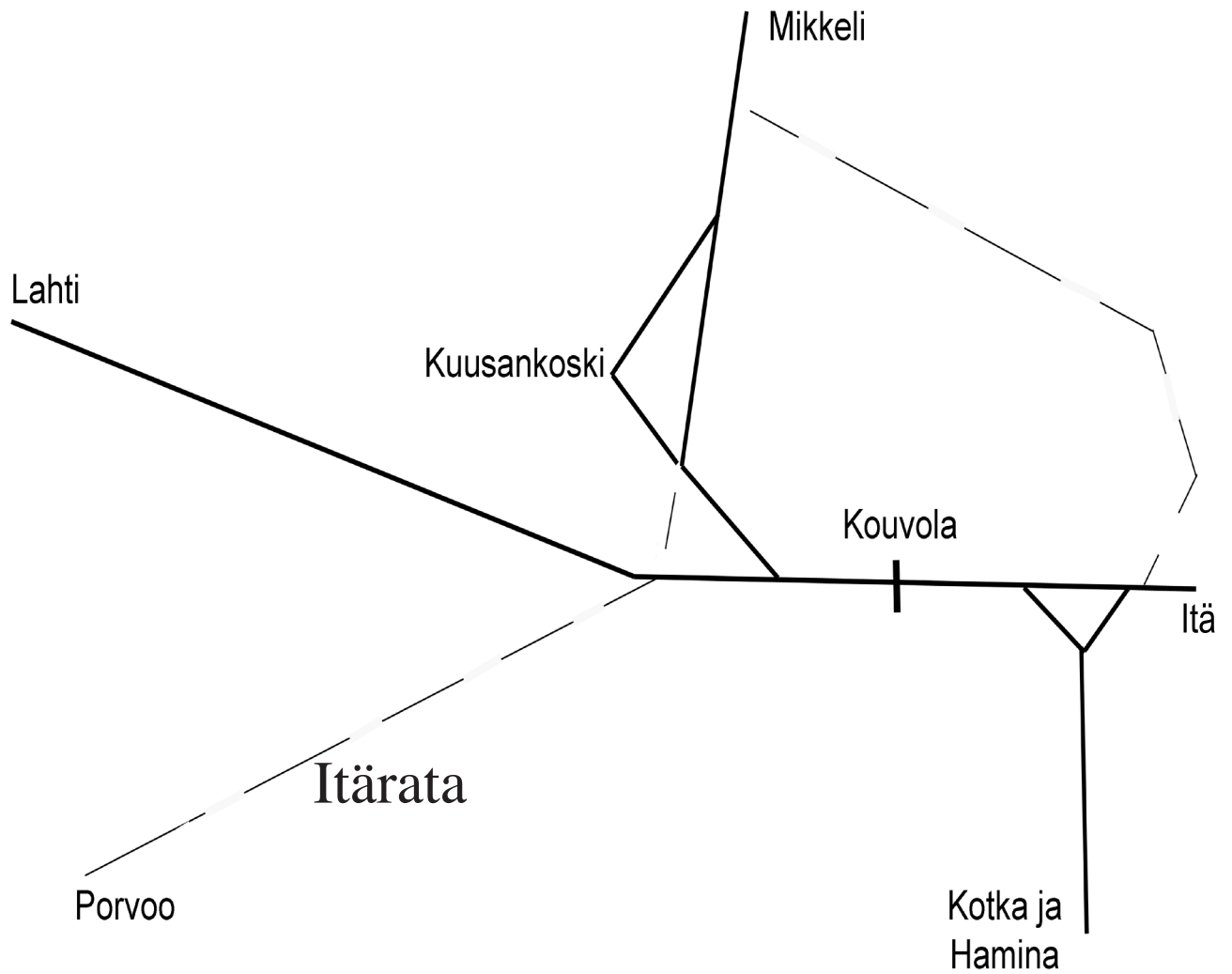
7) Yhteys junalta Lahdesta ja Helsingistä (busseilta pitkä odotus)

8) Yhteys junalta Lahdesta ja Helsingistä (busseilta pitkä odotus)

Jatkoyhteydet Pieksämäellä kesällä 2022

2A Haukivuori - Pieksämäki							
Voimassa	6.6.-10.8.2022	M-P	M-P	L	M-P	M-P	S
	(versio v4)	1)	2)	3)	4)	5)	6)
Haukivuori		7:00	8:50	15:05	15:15	17:10	19:50
Pieksämäki tulo		7:45	9:30	15:35	15:45	17:50	20:20
Pieksämäki lähtö Bussi Joensuuhun			11:45 B				
Pieksämäki lähtö Bussi Jyväskylään						18:00 B	20:30 B
Pieksämäki lähtö Bussi Varkauteen			11:40 B		16:15 B		
Pieksämäki lähtö Juna Joensuuhun			11:42 J				20:39 J
Pieksämäki lähtö Juna Jyväskylään		8:30 J				18:11 J	
Pieksämäki lähtö Juna Kuopioon			11:34 J	17:37 J	17:37 J		20:36 J
Pieksämäki lähtö Juna Varkauteen			11:42 J				
<i>Huom</i>							
15:05, 17:10 ja 19:50 vuorot käyvät Wanhalla Osulalla, jos soitat arkisin Kantamatkat 045-123 6946							
1) Auto ei käy Wanhalla Osulalla. Juna Jyväskylään							
2) (Kahden tunnin odotuksella Kuopioon ja Joensuuhun)							
3) Juna Kuopioon 2 tunnin odotus.							
4) Bussi Varkauteen. Juna Kuopioon 2 tunnin odotus.							
5) Bussi ja juna Jyväskylään							
6) Juna Kuopioon ja Joensuuhun, bussi Jyväskylään							

2B Pieksämäki - Haukivuori							
Voimassa	6.6.-10.8.2022	M-P	M-P	L	M-P	S	M-P
	(versio v4)	1)	2)	3)	4)	5)	6)
Pieksämäki tulo Bussi Joensuusta					11:50 B		
Pieksämäki tulo Bussi Jyväskylästä					11:40 B		15:20 B
Pieksämäki tulo Bussi Varkaudesta			7:55 B				16:15 B
Pieksämäki tulo Juna Joensuusta							
Pieksämäki tulo Juna Jyväskylästä					11:28 J	11:28 J	
Pieksämäki tulo Juna Kuopiosta					11:18 J		
Pieksämäki tulo Juna Varkaudesta							
Pieksämäki lähtö		6:10	8:10	8:10	14:10	14:10	16:15
Haukivuori		6:40	8:50	8:50	14:50	14:50	16:50
Huom							
Jos haluat Wanhalle Osulalle, niin ilmoita kuljettajalle							
1) Auto ei poikkea Wanhalla Osulalla. Ei saapuvia yhteyksiä							
2) Bussi Varkaudesta							
3) Ei saapuvia yhteyksiä							
4) Bussi Joensuusta ja Jyväskylästä yli 2 tunnin odotus. (Juna Jyväskylästä ja Kuopiosta, 3 tunnin odotus)							
5) (Juna Jyväskylästä, 3 tunnin odotus)							
6) Bussi Jyväskylästä ja Varkaudesta. Jos käytät bussia Varkaudesta, niin soita Kantamatkat 045-123 6946 varmistaaksesi yhteyden pitämisen.							



Itäradan ongelma Kouvola, ks. teksti sivulla 2

Oikoradan vaihtoehtoiset linjaukset. Katse karttakuvaan näyttää Mäntyhärjän suunnan edut. Lisää tekstisivulla 2.

		Weekender, helligdage samt 24/12 og 31/12													
Hirtshals St.	af	6.29	....	7.29	8.29	9.29	10.29	11.29	12.29	13.29	14.29	....	....	....	....
Lilleheden St.		6.31	....	7.31	8.31	9.31	10.31	11.31	12.31	13.31	14.31	....	....	....	....
Emmersbæk St.		6.33	....	7.33	8.33	9.33	10.33	11.33	12.33	13.33	14.33	....	....	....	....
Horne St.		6.35	....	7.35	8.35	9.35	10.35	11.35	12.35	13.35	14.35	....	....	....	....
Tornby St.		6.38	....	7.38	8.38	9.38	10.38	11.38	12.38	13.38	14.38	....	....	....	....
Vidstrup St.		6.41	....	7.41	8.41	9.41	10.41	11.41	12.41	13.41	14.41	....	....	....	....
Vellingshøj St.		6.44	....	7.44	8.44	9.44	10.44	11.44	12.44	13.44	14.44	....	....	....	....
Herregårdsparken St.		6.45	....	7.45	8.45	9.45	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	....	....	....	....
Teglgårdsvej St.		6.47	....	7.47	8.47	9.47	10.47	11.47	12.47	13.47	14.47	....	....	....	....
Kvægtorvet St.		6.49	....	7.49	8.49	9.49	10.49	11.49	12.49	13.49	14.49	....	....	....	....
Hjørring St.	an	6.51	....	7.51	8.51	9.51	10.51	11.51	12.51	13.51	14.51	....	....	....	....

		Weekender, helligdage samt 24/12 og 31/12													
Hirtshals St.	af	15.29	16.29	17.29	18.29	19.29	20.29	21.29	22.29	23.29	0.29	....	....	....	....
Lilleheden St.		15.31	16.31	17.31	18.31	19.31	20.31	21.31	22.31	23.31	0.31	....	....	....	....
Emmersbæk St.		15.33	16.33	17.33	18.33	19.33	20.33	21.33	22.33	23.33	0.33	....	....	....	....
Horne St.		15.35	16.35	17.35	18.35	19.35	20.35	21.35	22.35	23.35	0.35	....	....	....	....
Tornby St.		15.38	16.38	17.38	18.38	19.38	20.38	21.38	22.38	23.38	0.38	....	....	....	....
Vidstrup St.		15.41	16.41	17.41	18.41	19.41	20.41	21.41	22.41	23.41	0.41	....	....	....	....
Vellingshøj St.		15.44	16.44	17.44	18.44	19.44	20.44	21.44	22.44	23.44	0.44	....	....	....	....
Herregårdsparken St.		15.45	16.45	17.45	18.45	19.45	20.45	21.45	22.45	23.45	0.45	....	....	....	....
Teglgårdsvej St.		15.47	16.47	17.47	18.47	19.47	20.47	21.47	22.47	23.47	0.47	....	....	....	....
Kvægtorvet St.		15.49	16.49	17.49	18.49	19.49	20.49	21.49	22.49	23.49	0.49	....	....	....	....
Hjørring St.	an	15.51	16.51	17.51	18.51	19.51	20.51	21.51	22.51	23.51	0.51	....	....	....	....

L Kører kun lørdage. Kører ikke 24/12, 25/12 og 1/1

Mellem Hirtshals og Hjørring standses kun, hvis der er trykket på STOP i toget eller på perronen

Nordjyske Jernbaner

Samtlige tog Hjørring - Aalborg - Skørping:
Se www.rejseplanen.dk



[OM NT](#) /
 [UDBUD & KONTRAKT](#) /
 [PRESSE & MATERIALER](#) /
 [NT INTRA](#) /
 [TOURIST](#)

[Log ind på mitNT](#)

[FORSIDE](#)
[BUS & TOGTRAFIK](#)
[FLEXTRAFIK](#)
[BILLETTER & PRISER](#)
[TRAFIKINFO](#)
[KUNDESERVICE](#)



[PRESSE & MATERIALER](#)

[NT materialer](#)

Näin hoidetaan lähiliikenne tehokkaasti, esimerkki Tanskasta. Lisää tekstisivulla 3.