



Liikenne- ja viestintäministeriö
Lausuntopalvelu.fi

Viite: Lausuntopyyntö 8.9.2021

Lausunto ostettavasta henkilöjunaliikenteestä vuosille 2022 – 2030

1. Täydentääkö suunniteltu ostoliikenne alueenne saavutettavuutta ja palveleeko hankinta liikkumistarpeita, millä tavalla?

Esitetystä ostoliikenteestä Lappiin kohdistuu yöjunaliikenne välillä Helsinki–Kemijärvi sekä Helsinki–Kolari ja päiväjunaliikenne välillä Rovaniemi–Oulu. Kaksi vuoroa Rovaniemi–Oulu-välin liikenteestä jatkaa markkinaehtoisena Helsinkiin ja yksi arkipäivisin kulkeva juna vuoro jatkaa ostopalveluna Kajaaniin kautta Kuopioon. Kolme Rovaniemeltä lähtevää vuoroa jää Ouluun, joista yksi kulkee päivittäin, yksi lauantaisin ja yksi maanantaista torstaihin. Ouluun jäävistä junista löytyy vaihtelevasti jatkoyhteyksiä Helsinkiin tai Kuopioon lähteviin juniin. Ostoliikenne pysyy ennallaan vuoden 2021 tasolla eikä osaltaan edistä alueen saavutettavuutta nykytasoon verrattuna.

VR on tarkastellut joitakin suunnitellun ostoliikenteen ulkopuolisia kehitysaihoita, jotka parantaisivat Lapin saavutettavuutta: (Helsinki–)Oulu–Rovaniemi-päiväjuniin lisäämistä yhdellä uudella vuoroparilla per suunta arkena sekä sunnuntaisin, Oulun lähiliikennöintiä joka ulottuisi mahdollisesti Tornioon asti radan sähköistyksen toteuduttua sekä henkilöjunaliikennettä Haaparannalle, joka olisi rajoitetusti mahdollista aloittaa nykykalustolla. Laajemmassa mittakaavassa vaatii Laurila–Tornio–Haaparanta-rataosan sähköistyksen. Rataosan sähköistyksen on valmis arviolta vuonna 2024.

Ostoliikenteessä tulisi huomioida matkailun kasvu Lapissa ja sen tuomat lisätarpeet liikenteelle. Esimerkiksi Helsinki–Kemijärvi-välillä junaliikenteen tarve tulee lisääntymään. Kemijärven rautatieaseman vaikutusalueella kaikissa, noin tunnin automatkan päässä olevassa matkailukeskuksessa investoidaan parhaillaan palveluihin yli 100 miljoonalla eurolla, alueen kansallis- ja luonnonpuistoissa kävijämäärät kasvavat 25–30 % vuosivauhdilla.

2. Tukevatko suunnitellut aikataulut matkaketjuja ja siirtymistä kestäväan liikkumiseen, miten?

Suunnitellut aikataulut tukevat erityisesti Etelä-Suomesta Lappiin kohdistuvaa matkailua. Riittävien yöjunaliikenteen yhteyksien saatavuus on Lapin kannalta olennaista. Aikataulut tukevat työ- ja asiointiliikennettä Rovaniemi–Kemi–Oulu-välillä etelään kulkiessa, mutta pohjoiseen kulkiessa työmatkaliikenne ei toimi nykyisillä junayhteyksillä. Pohjoisten kaupunkien välillä pitäisi olla aamulla Oulusta lähtevä yhteys, joka palvelee työmatkaliikennet-

tä. Tornion osalta aikataulut eivät tue työ- ja asiointiliikennettä; Tornioon kulkee ainoastaan Kolarin yöjuna matkailusesongin aikana.

Junalippua varatessa ei ehdoteta jatkoliikenneyhteyksiä, mikä kuitenkin olisi järkevää ja valtakunnallisen liikenteen ja matkaketjujen kehittämisstrategian mukaista. Koska jatkoliikenneyhteyksiä ei ehdoteta lipun varauksen yhteydessä, ei nykyinen käytäntö tue matkaketjuja. Esimerkiksi Kemijärven yöjunayhteys toimii syöttöliikenneyhteytenä linja-autoyhteyksille, joten sillä on merkitystä myös linja-autoliikenteen kannattavuuteen. Itä-Lapin linja-autoliikenne on jo nyt ELYn ja kuntien tukemaa ostoliikennettä ja vuosittain Kemijärven kaupunki maksaa linja-autoliikenteestä useita kymmeniä tuhansia euroja. Lisäksi Tunturi-Lapissa valmistellaan parhaillaan matkaketjuihin ja kestävään kehitykseen liittyen maantien osalta ympärivuotista ”Tunturi-Lapin 8” poikittaisjoukkoliikennettä. Näin Kolarin junasta olisi jatkoyhteys myös muualle Tunturi-Lappiin kuten Muonioon, Hettaan ja Kilpisjärvelle.

Länsi-Lapin junayhteyden aikatauluja ei ole yhteensovitettu Ruotsin Haaparannalta liikennöivien taajamajunien kanssa Ruotsissa. Ruotsiin kohdistuvaan kestävään liikenteeseen siirtyminen edellyttää aikataulujen yhteensovittamista Ruotsin puolen junayhteyksien kanssa sekä tulevaisuudessa kansainvälisen henkilöjunaliikenteen aloittamista Laurila–Tornio–Haaparanta–radan sähköistyksen valmistuessa. Ruotsin puolella henkilöjunaliikenne Haaparanta–Kalix–Boden–Luulaja-välillä on aloitettu 1.4.2020. Henkilöjunaliikenne ja toimivien matkaketjujen luominen Haaparannalle kytkisi liikenneverkon myös Norjan Narvikiin Ruotsin kautta. Lapin liitto esittää perustettavaksi Suomen ja Ruotsin yhteistä ministeriötason koordinoitiryhmää edistämään Suomen ja Ruotsin henkilö- ja tavaraliikennettä. Työryhmään olisi hyvä kutsua operaattorit sekä keskeiset paikallis- ja aluetason viranomaiset.

3. Luoko suunniteltu ostoliikennetarjonta päällekkäisyyttä alueenne muun julkisen liikenteen tarjonnan kanssa?

Ei. Lapin harvalla liikenneverkostolla ja pitkillä etäisyyksillä jokainen esitetty yhteys on tärkeä.

4. Onko teillä yksittäisiä perusteltuja aikataulujen muutostarpeita, millaisia?

VR:n tarkastelemisissa kehitysaihioissa on aiheellisia Lapin saavutettavuutta parantavia lisäyksiä Lapin saavutettavuuden parantamiseksi. Oulu–Rovaniemi-päiväjunien lisääminen yhdellä uudella vuoroparilla per suunta parantaisi erityisesti työ- ja asiointiliikennettä Oulun ja Lapin kaupunkien välillä, mikäli Oulusta lähtisi uusi vuoro aamuisin. Oulun lähiliikennöinnin aloittaminen ja ulottaminen Tornioon tukisi myös työ- ja asiointiliikennettä Torniossa ja Kemissä. Henkilöjunaliikenteen aloittaminen Haaparannalle vahvistaisi yhteyksiä koko Perämeren kaaren osalta, yhdistäen Suomen ja Ruotsin henkilöliikenteen, sekä laajemmin mahdollistaisi sujuvan kulkemisen junalla Suomesta Ruotsin rataverkon kautta Norjan Narvikiin sekä Keski-Eurooppaan.

Lisävuoroja olisi tarpeen tarkastella myös Kolariin ja Kemijärvelle, asemien palvellessa solmukohtana lähialueen hiihto- ja matkailukeskuksille sekä teollisuuden tarpeille. Matkailun kasvupotentiaalista esimerkkinä Lapin tunturikeskuksista Ylläksellä on yli 23 000, Levillä 25 000 ja Pyhällä yli 5 000 vuodepaikkaa. Tunturi-Lapin aluestrategiassa alueen vuode-

paikkojen määrää on tavoitteena kasvattaa yli 80 000 vuodepaikkaan vuoteen 2030 mennessä.

Tällä hetkellä autojuna kulkee vain kaksi kertaa viikossa Helsingistä Kemijärvelle ja takaisin. Autojuna tulisi saada jokapäiväiseksi yhteydeksi Kemijärvelle, jotta se palvelisi matkailua monipuolisemmin. Autojunan käyttö on lisääntynyt matkailun kasvaessa ja koronapandemian seurauksena.

5. Näkemyksenne tulevista liikennetarpeista perusteluineen?

LVM:llä ja VR:llä tulee olla valmius vastata uuteen henkilöjunaliikenneyhteystarpeeseen Laurila–Tornio–Haaparanta-radon sähköistykseen valmistuttua arviolta vuonna 2024 joko markkinaehtoisena tai ostoliikenteen muodossa. Mahdollisuutena olisi esim. yksittäisten Helsinki–Oulu-vuorojen jatkaminen Haaparannalle sekä työmatkaliikennettä palveleva vuorotarjonta. Liikennöinti Haaparannalle olisi mahdollisuus aloittaa jo lyhyellä aikavälillä nykyistä yöjunakalustoa käyttäen. Haaparannalle kohdistuvassa henkilöjunaliikenteessä junien pysähtymispaikkana Torniossa tulee olla Tornion kaupungin rautatieasema.

Lapin liitto haluaa myös kiinnittää huomiota Kolarin radan tilanteeseen. Kolarin radan merkitys Lapin matkailulle on suuri ja rataa tulisi täten myös kehittää. Ensisijaisena kehitystoimenpiteenä olisi Kolarin radan sähköistäminen, joka sallisi nykyaikaisen kaluston käytön radalla sekä tukisi siirtymistä kestäväan liikkumiseen.

Kausi- ja sarjalippujen hinnoittelu on tarpeen uudistaa järkeväksi ja houkuttelevaksi. Junalippuhinnoittelu on hyvin kallis erityisesti Lapin pääteasemille asti. Kemijärven yöjunaa tulisi paremmin tuoda esille markkinoinnissa, kun nykyään Rovaniemi esitetään yöjunan pääteasemana markkinoinnissa niissäkin tapauksissa, kun juna jatkaa Kemijärvelle.

Lapin asemilla tulisi olla mahdollisuus lippujen ostamiseen paikallisesta lipunmyyntipisteestä lippuautomaatin ja nettivarausmahdollisuuden lisäksi. Matkalippujen hankkimispalveluissa ikäihmiset on unohdettu palvelun ja tuotteen muotoilussa. Se aiheuttaa paljon harmia ikääntyneille VR:n asiakkaille pohjoisessa, niin paikallisille kuin myös tunturikeskuksissa majoittuville. Kaikilla ei ole mahdollisuutta varata netistä lippua.

Lapin liitto esittää Kemijärvi–Salla-ratayhteyden korjaamista ja käyttöönottoa, jolla tuettaisiin ympäristövaikutuksiltaan edullisempaan liikennöintiin siirtymistä. Matkaketjuissa tulisi myös huomioida Kuusamon läheisyys Kemijärven asemaan nähden. Rukan matkailijoiden matkustuspotentiaalin kautta on mahdollisuus kasvattaa matkailijamääriä henkilöjunaliikenteessä Kemijärvi–Helsinki osalta ja samalla varmistetaan matkaketjujen kehittyminen ympäristöystävällisempien vaihtoehtojen mukaisesti Helsinki–Kemijärvi–Kuusamo sekä –Salla, –Posio ja –Suomi.

LAPIN LIITTO



Mika Riipi
maakuntajohtaja



Paula Qvick
suunnittelujohtaja