

Kainuun maakunnan kanta sisämaan yöjunaliikenteeseen

Vuonna 2006 tapahtunut sisämaan yöjunaliikenteen lakkaaminen on koettu Kainuussa merkittävänä liikennepalvelujen heikentymisenä, joten Kainuun maakunta pitää erittäin myönteisenä asiana sitä, että liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt sisämaan yöjunaliikennettä koskevan selvitystyön.

Selvitystyössä on arvioitu kaukoliikennepalvelujen nykytilaa Liikennepoliittisessa selonteossa esitettyjen aikataulutavoitteiden perusteella. Kainuun osalta nämä tavoitteet toteutuvat lentoliikenteen palveluilla. Ne kuuluvat matkustamisen kustannuksiltaan kuitenkin maamme kalleimpiin ja näin ollen ovat vain rajatun väestöosan käytettävissä. Korkeat matkustamiskustannukset heikentävät Kainuun matkailun ja muun yritystoiminnan kannattavuutta. Vuonna 2006 lakkautettuja yöjunayhteyksiä korvaamaan käynnistetyt junavuorot ovat aikatauluiltaan vaikeasti hyödynnettäviä. Ne eivät täytä liikennepoliittisessa selonteossa asetettuja peruspalvelutavoitteita eivätkä korvaa yöjunien lakkauttamisesta aiheutunutta liikenteen palvelutasovajetta.

Sisämaan yöjunaliikennettä koskevasta selvityksestä käy ilmi rautatieliikenteen monitahoisuus. Tiettyjä junavuoroja tai -yhteyksiä koskevilla ratkaisuilla voi olla hyvin monenlaisia vaikutuksia, joiden tunnistaminen ennakkoon on haasteellinen tai jopa mahdoton tehtävä. Eri vaihtoehtoista koituvien hyötyjen ja haittavaikutusten keskinäinen arvottaminen on puolestaan riippuvainen tarkastelijan näkökulmasta ja arvomaailmasta. Selvityksessä esitettyjen liikenne- ja yhteiskuntataloudellisten laskelmien ja erityisesti niiden perusteena käytettyjen lähtötietojen arviointi ei ole raportin perusteella mahdollista. Vuodelta 2005 peräisin olevien kysyntäennusteiden käyttäminen selvitystyössä matkustajamäärien alentumisnäkyminen on vaikeasti perusteltavissa, kun Helsinki – Kajaani välillä junamatkojen kysyntä on todellisuudessa lisääntynyt. Edellä olevista tekijöistä johtuen eri yöjunavaihtoehtojen vaikutusten arviointiin ja yhteiskuntataloudellisiin kustannuksiin liittyy suuria epävarmuuksia.

Lakkautettujen yöjunaliikenteen vuorojen palauttaminen ja uuden liikenteen käynnistäminen sisämaahan on palvelutarjonnan ja -tason kannalta kannatettavin vaihtoehto. Tehdyn selvityksen mukaan tämä on yhteiskuntakustannuksiltaan kallein vaihtoehto ja edellyttää uuden junakaluston hankkimista VR:lle. Toisaalta arvioitavaksi jää se, onko yhteiskuntataloudellisesti järkevää mitoittaa palvelun tarjonta olemassa olevan kaluston mukaan, vai laajentaa palvelua sekä hankkia uutta kalustoa lisääntyvän tarjonnan myötä kasvavan kysynnän mukaan.

Rovaniemen toisen yöjunan reitittäminen sisämaan kautta kulkevaksi aiheuttaisi Lapissa noin kahden tunnin aikataulumuutoksen lähtöasemalla ja siihen liittyvillä jatkoyhteyksillä sekä edelleen matkustajan lähtöpaikassa. Tämän haitan vastapainona Keski-, Itä- ja Kaakkois-Suomen sekä Lapin välisessä liikenteessä matka-ajat lyhenisivät sekä useassa tapauksessa välttyttäisiin junan vaihdoilta ja liityntäyhteyksien käyttämiseltä. Rovaniemen yöjunan reitittäminen sisämaan kautta mahdollistaisi sitä täydentävän sisämaan poikittaisyhteyden Joensuu - Turku järjestämisen yhteiskuntataloudellisesti edullisella tavalla. Ratkaisu helpottaisi samalla Oulu – Seinäjoki välin ratakapasiteettiongelmia. Lapin yöjunien nykyistä monipuolisempi reitittäminen kasvattaisi junien matkustajapotentiaalia. Tämä hyödyttäisi liikennöitsijää ja yhteiskuntataloutta erityisesti

matkailusezonkien välisenä aikana, jolloin nykyiset junavuorot toimivat vajaalla kapasiteetilla. Nykyistä laajempi matkustajapotentiali vähentäisi Rovaniemi – Kemijärvi välisen liikenteen ostotarvetta ja samalla turvaisi yhteysvälin liikennepalveluja.

Sisämaan yöjunaliikenteellä tulee olemaan merkitystä ilmastomuutoksen hillintää tukevana ratkaisuna, koska se tarjoaisi nykyisiä junayhteyksiä houkuttelevamman vaihtoehdon pitkämatkaiselle henkilöautoliikenteelle erityisesti niillä väleillä, joissa on mahdollista käyttää autonkuljetusvaunuja. Kainuussa on autojen lastauspaikka Kontiomäellä, jonka käyttöön ottamisella tulee olemaan merkitystä koko Kainuun ja Koillismaan matkailuliikenteelle. Sisämaan yöjunaliikenteen käynnistämällä ja siihen tarvittavalla mahdollisella subventoinnilla saadaan turvattua maamme joukkoliikennepalvelujen alueellista tasa-arvoa tarjoamalla kattavat yöjunaliikennepalvelut koko maahan. Selvityksessä esitetty subventointitarve on suuruudeltaan suhteessa pieni ja vaikutuksiltaan laaja verrattuna nykyisin yöjunaliikenteen ostoon käytettyyn panostukseen.

Vuonna 2009 hyväksytyn Kainuun Maakuntaohjelman tavoitteena on maan keskimääräistä nopeampi taloudellinen kasvu. Siihen arvioidaan päästävän erityisesti niiden kasvavien yritysten kilpailukykyä parantamalla, jotka saavat liikevaihtonsa pääosin maakunnan ulkopuolelta. Toimialoista painopisteeksi on valittu ICT ja elektroniikka, matkailu ja luonnonvarat. Erityisesti matkailu on kehittynyt hyvin viime vuosina. Kainuun edellisessä maakuntaohjelmassa (Maakuntaohjelma 2006–2010) asetettu rekisteröityjen yöpymisten tavoite, +30 % vuoden 2004 tilanteeseen verrattuna, saavutettiin jo vuonna 2007. Vuonna 2008 yöpymisiä oli jo 963 548. Matkailun kehitys jatkui alkuvuonna 2009 Kainuussa hyvänä taantumasta huolimatta. Suomessa yöpymiset kääntyivät tammi-kesäkuussa laskuun -5%. Kainuussa vastaava luku oli -0,3%. Vuokatti on tällä hetkellä Suomen suosituin ympärivuotinen matkailualue. Vuoteen 2012 mennessä Vuokattiin investoidaan yli 200 miljoonan euron arvosta mm. uusia hotelleja, huoneistohotelleja sekä lomahuoneistoja. Tavoitteena on vuodepaikkojen lisäys vuosittain noin tuhannella vuodepaikalla eli vuoteen 2012 mennessä 12 000 vuodepaikkaan. Kainuun muiden merkittävien matkailukeskusten Paljakka ja Ukkohalla tavoitteena on kaksinkertaistaa majoituskapasiteetti yhteensä noin 2300:sta 4600:an vuoteen 2015 mennessä. Hyvä saavutettavuus ja monipuoliset kaukoliikenteen palvelut ovat elinkeinojen kehittämistyön onnistumisen perusedellytyksiä. Itä-Suomen saavutettavuudessa olevat puutteet rajoittavat alueilla tehtävistä investoinneista saatavaa yhteiskuntataloudellista hyötyä ja vaikeuttavat Itä-Suomen tasapuolista kehittämistä verrattuna muuhun maahan.

Tavoitteet nykyisten junavuorojen nopeuttamisesta Kouvola – Kajaani välillä ovat pitkän aikavälin tavoitteita, joiden toteutuminen ja käytännön vaikutukset ovat kaukaisessa tulevaisuudessa. Pitkästä etäisyydestä johtuen Kainuun ja pääkaupunkiseudun välisillä matkoilla päivävuorot tulevat tuskin koskaan korvaamaan yöjunien merkitystä saavutettavuustekijänä. Liikenne- ja viestintäministeriö on tehnyt VR:n kanssa sopimuksen henkilöliikenteen järjestämisestä vuoteen 2019 saakka. Sopimuksen päättymisajankohta saattaisi olla sopiva aika uudelleen tarkastella nyt käynnistettäväksi esitettävän sisämaan yöjunaliikenteen vaikutuksia ja merkitystä suhteessa päivävuoroille asetettujen nopeustavoitteiden toteutumistilanteeseen.

Kainuun maakunta esittää, että liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää välittömästi toimenpiteet sisämaan yöjunapalvelujen järjestämiseksi vuonna 2006 lakkautettuja yöjunareittejä vastaavan palvelutason mukaisesti käynnistämällä uusia yöjunavuoroja ja tarvittaessa hyödyntämällä nykyisten yöjunien uudelleen reitittämistä. Kajaanin kautta

kulkevaan yöjunaliikenteeseen tulee kytkeä henkilöautojen kuljetusmahdollisuus Helsinki – Kontiomäki - Helsinki välillä.

Kainuun maakuntahallitus