

16.10.2018



Liikenne- ja viestintäministeriön kirjaamo
(kirjaamo@lvm.fi)

Lausuntopyyntö 11.9.2018/ LVM/1620/08/2018

NÄKEMYKSET OSTO- JA VELVOITELIIKENTEN KEHITTÄMISEKSI

Meri-Lapin muodostavat Kemin ja Tornion kaupungit sekä Keminmaan, Simon ja Tervolan kunnat. Alueella on noin 70 000 asukasta Ruotsin Haaparanta mukaan lukien, jonka kanssa Tornion kaupunki tekee tiivistä yhteistyötä ja muodostaa ”kaksoiskaupungin”.

Meri-Lappi on Euroopan pohjoisin suurteollisuuden ja siihen liittyvän osaamisen keskus. Alueen teollinen toiminta nojautuu vahvaan metalli- ja metsäteollisuuteen. Meri-Lapin bkt on noin 2/3 koko Lapin bkt:stä ja sen teollisuuden vienti muodostaa n. 8 % alueen viennistä ja esim. n. 37 % Suomen metalliteollisuuden jalostusarvosta tuotetaan Meri-Lapissa.

Meri-Lapin elinkeinojen painopistealueita ovat metsä- ja metalliteollisuuden lisäksi seuraavat kasvualat: energiasektori, kiertotalous, matkailu ja puurakentaminen. Alueella on meneillään ja suunnitelmissa olevia mittavia investointeja mm. metsäteollisuudessa-, matkailussa ja energiasektoreilla. Kaidin suunnitteluvaiheessa olevan biodiesel-laitoshankkeen lisäksi Metsä-Group suunnittelee sellu- ja kartonkitehtaan uudistamista ja toisena vaihtoehtona Äänekosken tyyppistä suurinvestointia.

Meri-Lapin alueella on runsaasti koulutustarjontaa mm. Lapin AMK: n yksiköt Kemissä ja Torniossa toisen asteen koulutuksen lisäksi. Meri-Lapissa on kaksi vientisatamaa Kemin Ajoksessa ja Tornion Röyttässä sekä Kemi-Tornion lentokenttä. Tornio-Haaparanta raja on Suomen vilkkain kansainvälinen maaraajojen rajanylityspaikka (n. 14 milj. rajanylittäjää vuodessa) ja Suomen toiseksi vilkkain kansainvälinen rajanylityspaikka Helsinki-Vantaan lentoaseman jälkeen.

Meri-Lapin seudun näkemykset liikkumistarpeista ja kiinnostus pilottiyhteistyöhön osallistumisesta uuden ostoliikennesopimuksen ja velvoitepäätöksen valmistelussa.

Valitettavasti nopean vastausajan puitteissa emme voi antaa Meri-Lapin seudun osalta yksityiskohtaisia vastauksia tai selvityksiä maankäyttö, pendelöintilukuihin tai pilottihankkeen henkilö- ja rahalliseen resurssointiin. Meri-Lappi on kiinnostunut lähijunaliikenteen kehittämisestä yhdessä Oulun seudun kanssa, mikä olisi synergiaetujen ja kustannusten jakamisen vuoksi järkevää. Oulun seudun ja Meri-Lapin väestömäärä on yhteensä n. 400 000 asukasta. Alustavien keskustelujen perusteella Oulun seudulla on myös kiinnostusta kehittää lähijunaliikennettä.

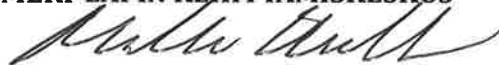
Meri-Lapin näkökulmasta haluamme tuoda esille kehitystoimenpiteitä, jotka palvelevat koko Pohjois-Suomen henkilö- ja tavaraliikenteen kehittämistä:

- Oulu-Kemi-Tornio-Haaparanta-Rovaniemen, joiden asukasmäärä on yhteensä lähes 500 000 asukasta, henkilöjunayhteyksiä kehittämällä luodaan edellytyksiä koko Pohjois-Suomen ja sen maakuntakeskusten väliselle työvoiman liikkuvuudelle, opiskelijoiden henkilöliikenteelle sekä myös alueen saavutettavuuden kehittämiseksi elinkeinoelämän ja voimakkaasti kasvavan matkailun näkökulmasta. Vuorojen määrän ja aikataulujen tulee vastata pendelöivien matkustajien tarpeita. Tällä hetkellä vuorot palvelevat lähinnä runkoreittiliikenteen Helsinki-Rovaniemi tarpeita. Maakuntakeskusten välisiä junaliikenteen matka-aikoja tulee myös pystyä merkittävästi lyhentämään rataverkkoa parantamalla ja peruskorjauksin, tasoristeyksiä vähentämällä ja junien nopeustasoa nostamalla vastaamaan esim. Lahti-Helsinki välin nopeustasoa.
- Suomen rataverkko tulee yhdistää Ruotsin ja Euroopan rataverkkoon osana TEN-T ydinverkkoa, joka palvelee henkilö- ja tavaralogistiikan kehittämistä Perämeren kaarella sekä myös huoltovarmuutta Narvikin ratayhteyden avautuessa. Suomen yhdistäminen eurooppalaiseen rataverkkoon edellyttää rataosuuden Laurila-Tornio sähköistämistä nopealla aikataululla. Em. rataosuuden investointi on ainoastaan noin 15 miljoonaa euroa. Haaparandabanan myötä henkilöjunaliikenne Luulajasta Haaparannalle käynnistyy aikavälillä 04/2020- 04/2021. Ruotsi investoi ja on käynnistänyt Norrbothnia bana-radana, Uumaja-Luulaja välin rakentamisen. Em. investoinnin arvo on n. 3 miljardia euroa. Hankkeen toteuttaminen mahdollistaa matka-ajan puolittamisen.
- Meri-Lapin kannalta nykyisen kansallisen henkilöjunaliikenteen merkittävät puutteet ovat yhteysvälillä Kemi-Kolari. Yhteysväli on sähköistämätön, jossa liikennöidään paljolti sesonkiloontoisesti ja vanhalla kalustolla. Matkailupalvelujen tarjoaminen ja kehittäminen vaatisi säännöllistä liikennöintiä, myös muulloin kuin sesonkina. Länsi-Lappi on myös Meri-Lapin metsäteollisuuden tärkeä puunhankinta-alue ja pääosa puukuljetuksista tapahtuu rautateitse. Kolarin Hannukaisen kaivoksen toteutuessa rautarikastekuljetukset ovat arvioiden mukaan 2-3 milj. tn vuodessa. Rataverkko tulee sähköistää myös ja erityisesti teollisuuden tavaralogistiikan ja kilpailukyvyn turvaamiseksi.
- Sote- ja maakuntauudistuksen myötä palvelut keskittyvät entistä enemmän maakuntiin, mikä lisää tulevaisuudessa tarvetta nopeammille yhteyksille maakuntakeskuksiin, Meri-Lapin osalta Rovaniemelle ja Ouluun.
- Pohjois-Suomen henkilöjunaliikenteen kehittäminen edistää myös Suomen ympäristö- ja ilmastotavoitteiden toteuttamista, vähentää valtatie neljän Oulu-Kemi välin ylikuormitusta ja parantaa liikenneturvallisuutta.

- Tarve junien liikennöinnille myös iltaisin ja viikonloppuisin korostuu Lapissa, jolloin muu joukkoliikennetarjonta on vähäistä tai jopa olematonta.
- Meri-Lapin rautatieasemien opastusta tulee parantaa sekä lisätä yhteistyötä ja vuoropuhelua eri toimijoiden välillä toimivien juna-bussi -yhteyksien luomiseksi. Myös liityntäpysäköintiä (autot, pyörät) asemilla tulisi kehittää. Oma auto on usein ainoa mahdollinen kulkuväline kotoa tai työpaikalta rautatieasemalle, mutta Lapin pakkasissa ei autoa voi pysäköidä vähänkään pidemmäksi aikaa ilman lämmitystolppapaikkaa.

Pohjois-Suomen maakuntakeskusten välisen henkilö- että erityisesti myös tavaraliikenteen osalta on olemassa merkittävä kehityspotentiaali. Tästä huolimatta Suomen valtion panostukset Pohjois-Suomen rataverkon ja yhteyksien kehittämiseen ovat olleet esim. Ruotsin valtion Pohjois-Ruotsin miljardien eurojen rataliikenteen kehityshankkeisiin verrattuna erittäin niukat ja marginaaliset. Perusteet kehitystoimenpiteille ovat ilmeiset ja ne hyödyttävät koko kansantaloutta ja Pohjois-Suomea ja ne tulisi ottaa huomioon määrärahojen kohdentamisessa.

MERI-LAPIN KEHITTÄMISKESKUS



Markku Hukkanen
Seutupäällikkö

