

Ostoliikenteen alueellisia kehitys- ja lisäysvaihtoehtoja

Alustavia luonnoksia ja pohdintoja
mahdollisista uusista ostoliikennereiteistä

09/2021

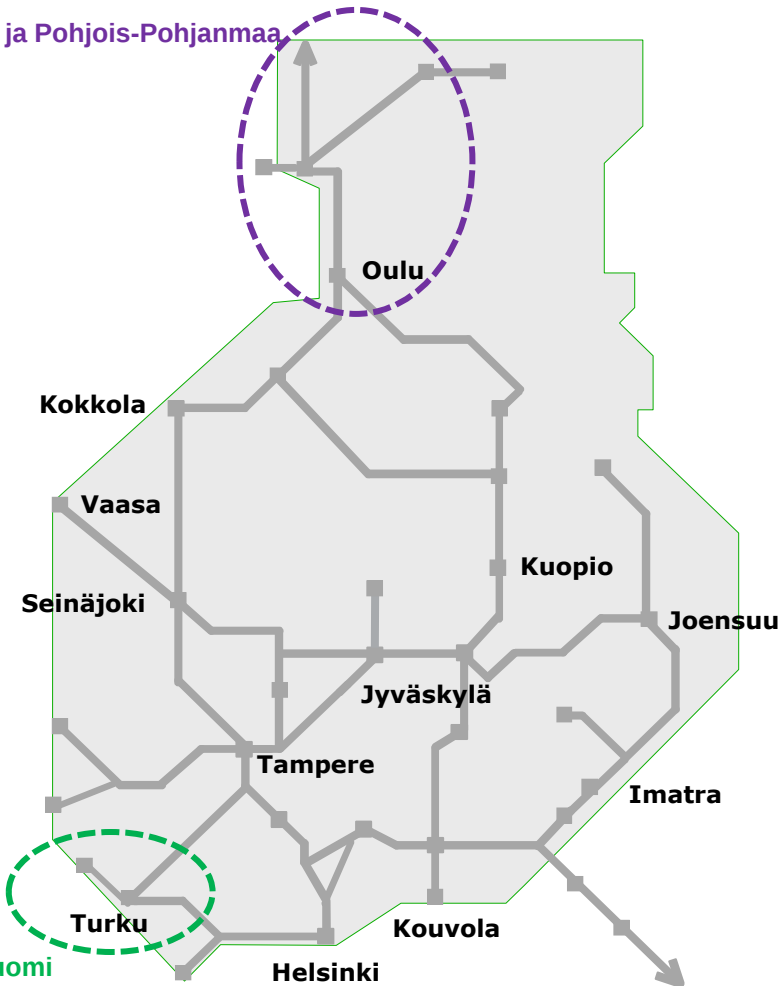
VR on tunnistanut uusia lisäliikennemahdollisuuksia, jotka on mahdollista toteuttaa pääosin jo nykykalustolla ja -raiteilla

- Tässä materiaalissa on esitetty alustavia ajatuksia Suomen junaliikenteen tarjonnan kehittämisen vaihtoehtoista 2020-luvulle.
- Mahdollinen lisäliikenne ei sisälly perustason liikenteen sopimukseen, vaan sille tulee osoittaa erillinen lisärahoitus.
- Osa reiteistä on teknisesti käynnistysvalmiita jo 2022 ja niille on haettu ratakapasiteetti. Osa vaatii esimerkiksi investointeja matkustajalaitureihin, mikä vie joitain vuosia.
- Materiaalissa on nostettu esille kehittämiskohteet / mahdolliset infran nykyrajoitteet, joiden kehittäminen on edellytys liikennetarjonnan laajentamiselle.
- Materiaali ei ota kantaa liikennetarjonnan kehittämisen rahoitustarpeeseen, joka riippuu vahvasti mm. junien kulkupäivistä, vuoromääristä, pysähdyksistä ja käytettävästä kalustosta.
- Olisi tärkeää päästä keskustelemaan tarkemmista alueellisista tarpeista ja liikenteen reunaehdoista, joiden puitteissa VR voi laskea alustavan tarjoushinnan.

Mahdolliset kehitysaihiot ostoliikenteen laajentamiselle



2. Lappi ja Pohjois-Pohjanmaa



1. Varsinais-Suomi



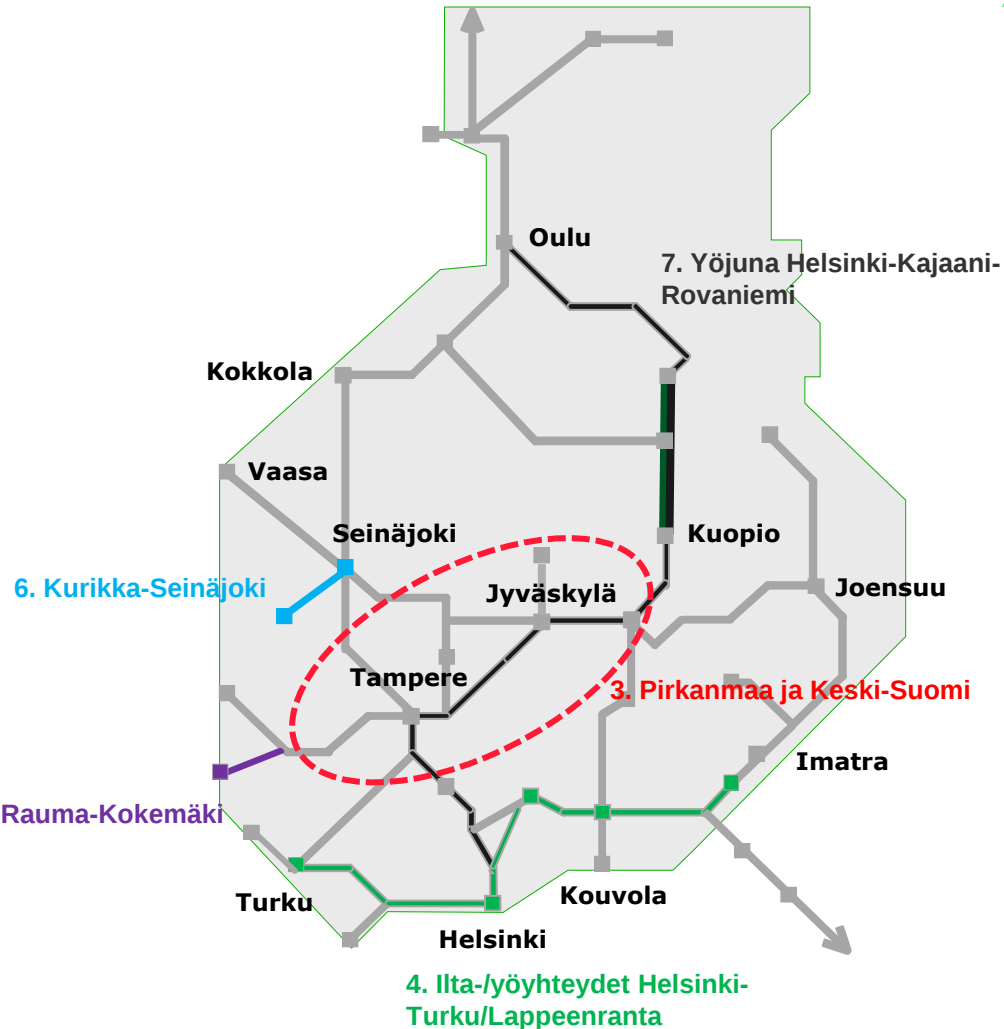
1. Varsinais-Suomi:

- **Loimaa-Turku:**
 - Yksittäiset lisävuorot mahdollisia
 - Lähiliikennemäinen tiheä liikenne vaatii lisää ratakapasiteettia
- **Naantali-Turku**
 - Kesäliikenne – yksittäiset vuorot: matkustajalaituri Naantaliin sekä pienet infraparannukset
 - Useiden Helsingin vuorojen jatkaminen Naantaliin
 - Vaatii ainakin matkustajalaiturit Naantaliin
 - Sr3-veturin dieselkäyttö sähköttömällä rataosalla vaatii lisäselvityksiä
 - Saattaa aiheuttaa aikataulumuutostarpeita ainakin Helsinki-Turku
- **Turun-alueen lähiliikenne**
 - esim. 1-2 tunnin vuorovälit Naantaliin, Uuteenkaupunkiin, Loimaalle ja Saloon
 - tarvitaan merkittäviä infraparannuksia
 - kalusto: lyhyellä aikavälillä nykyistä Sm-kalustoa Eil-kaluston elinkaaren jatkamisella, mutta pidemmällä aikavälillä vaatii oman kalustonsa (esim. SmX-optioina)

2. Lappi ja Pohjois-Pohjanmaa

- **Enemmän päiväjunia (Helsinki-)Oulu-Rovaniemi**
 - Kaluston saatavuus ja ratakapasiteetti selvitettävä tarkemmin (riippuu aikataulurakenteesta)
- **Haaparanta-Oulu**
 - **Vanha (ns. sininen) makuuvaunu Haaparantaan**
 - lyhyellä aikavälillä nykykalustolla, mutta jo lähitulevaisuudessa kalustokysymys
 - vaatii matkustajalaiturit Tornioon ja Haaparantaan (tarkennettava)
 - **Yksittäisten Helsinki–Oulu-vuorojen jatkeet**
 - infrastruktuuri: tarvitaan sähköistys Kemi-Haaparanta ja matkustajalaiturit Haaparantaan ja Tornioon
 - ratakapasiteetti Oulu-Tornio haastava tavaraliikenteen kasvaessa
 - **Työmatkaliikennettä palveleva vuorotarjonta**
 - infrastruktuuri: tarvitaan sähköistys Kemi-Haaparanta ja matkustajalaiturit Haaparantaan ja Tornioon
 - ratakapasiteettia tarvinnee lisää Oulu-Tornio tavaraliikenteen kasvaessa
 - kalusto: lyhyellä aikavälillä nykyistä Sm-kalustoa Eil-kaluston elinkaaren jatkamisella, mutta pidemmällä aikavälillä tarvitsee oman kalustonsa (esim. SmX-optioina)
- **Oulun-alueen lähiliikenne esim. 1 tunnin vuoroväli**
 - tarvitaan merkittäviä infraparannuksia
 - kalusto: lyhyellä aikavälillä nykyistä Sm-kalustoa Eil-kaluston elinkaaren jatkamisella, mutta pidemmällä aikavälillä tarvitsee oman kalustonsa (esim. SmX-optioina)

Mahdolliset kehitysaihiot ostoliikenteen laajentamiselle



3. Pirkanmaa ja Keski-Suomi

- **Äänekoski-Jyväskylä**
 - Yksittäiset markkinaehtoiset liikenteen jatkeet vaativat yhteensovitusta tavaraliikenteen kanssa
 - Lähiliikennemäinen tiheä liikenne erittäin haastavaa ilman ratakapasiteetin kasvattamista
 - Laituri Äänekoskelle (ja Laukaaseen & Suolahteen) tarvitaan jokaisessa vaihtoehdossa
- **Vammala-Tampere – lähiliikenteen lisävuorot (M-junan jatkeet)**
 - Haastavaa vilkkaan tavaraliikenteen takia, mutta riippuu aikataulutoiveista
- **Laajempi tarjonta Tampere-Vilppula/Mänttä**
 - kiskobussikaluston vapautuessa muilta rataosilta sähköistykseen myötä

4. Ilta-/ yöyhteydet Helsinki-Turku/Lappeenranta

- Toteutettavissa

5. Rauma-Kokemäki (syöttöliikenne Porin junille)

- matkustajalaituri ainakin Raumalle
- vaatii yhteensovitusta tavaraliikenteen kanssa
- kalusto: lyhyellä aikavälillä nykyistä Sm-kalustoa Eil-kaluston elinkaaren jatkamisella, mutta pidemmällä aikavälillä tarvitsee oman kalustonsa (esim. SmX-optioina)

6. Kurikka-Seinäjoki

- **Työmatkaliikennettä palveleva vuorotarjonta tai yksittäiset Jyväskylä–Seinäjoki-vuorojen jatkeet**
 - vaatii matkustajalaiturin ainakin Kurikkaan
 - kalustotarve riippuu aikataulurakenteesta, helpottuu kiskobussikaluston vapautuessa
 - *Vaihtoehtoisesti vapautuvat kiskobussit voi käyttää myös poikittaisliikenteen parantamiseen tihentämällä nykyistä Joensuu-Varkaus-Pieksämäki-linjan tarjontaa (josta yhteydet Jyväskylään, Tampereelle, Turkuun, Poriin)*

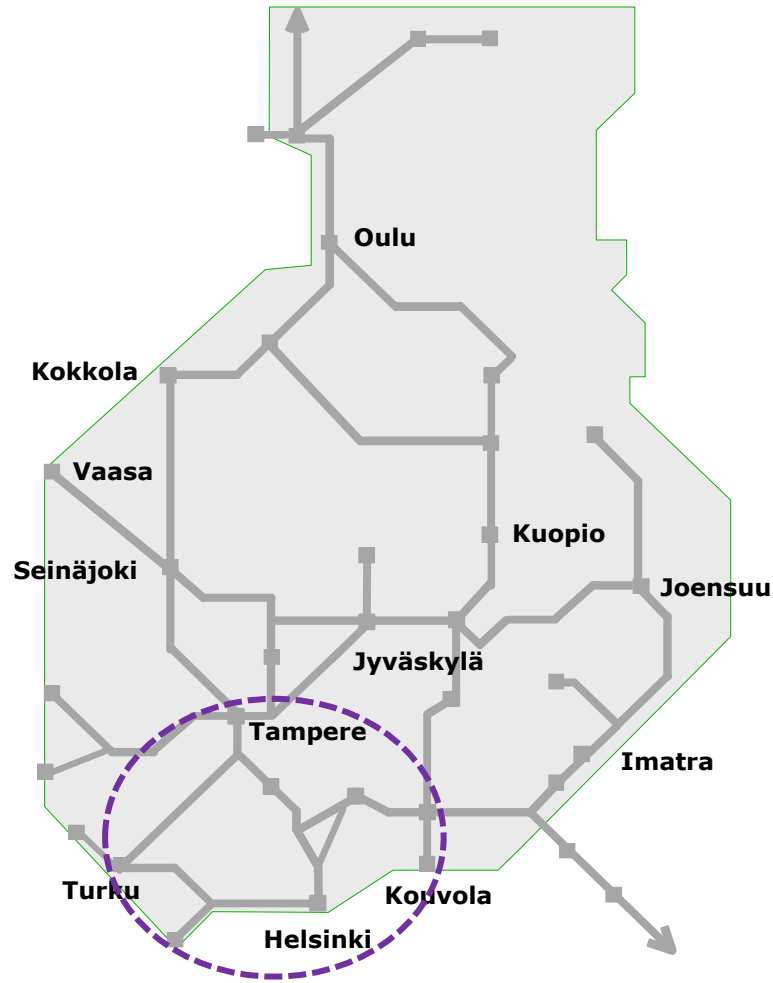
7. Yöjuna Helsinki-Kajaani-Rovaniemi

- Teknisesti toteutettavissa

8. (Helsinki)-Kuopio-Kajaani

- Ennen pandemia Kuopio-Kajaani -osavälillä (Helsingistä lähtöiset tai Helsinkiin päättyvät vuorot) liikennöi 4 vuoroa päivässä (ostoliikennevuorojen lisäksi). Jos kysyntä ei palaudu ennen pandemiaa edeltävälle tasolle - on olemassa selkeä riski tämän liikenteen lakkauttamiselle kunnes kysyntätilanne paranee.

Mahdolliset kehitysaihiot ostoliikenteen laajentamiselle



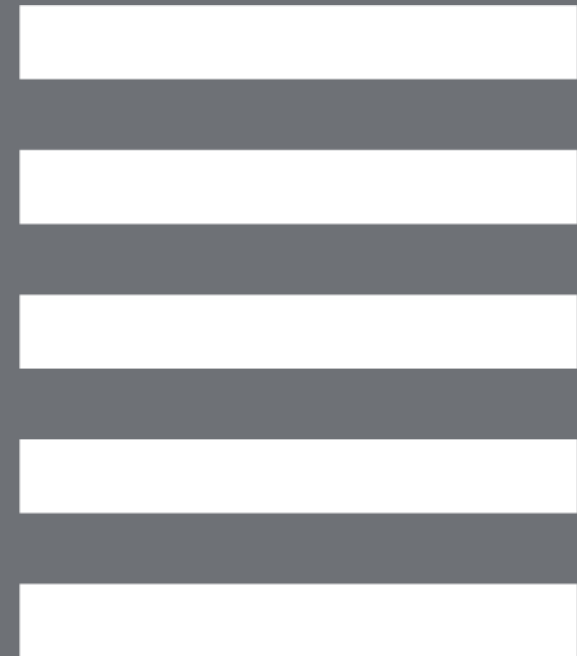
9. Etelä-Suomen ja Pirkanmaan lähijunaliikenne



9. Etelä-Suomen ja Pirkanmaan lähijunaliikenne

- **Helsinki-Riihimäki**
 - Nykyisen 30 min vuorovälin tihentäminen 20 minuuttiin ruuhka-aikojen ulkopuolella sekä viikonloppuisin
 - Onnistuu nykykalustolla
- **(Helsinki-)Karjaa-Hanko**
 - Suorat Helsingin-vuorot mahdollisia, mutta yhteensovitus muun liikenteen kanssa haastavaa ainakin ennen ESA-rataa
- **Riihimäki-Lahti-Kouvola**
 - G-junan jatkaminen Kouvolaan
- **Riihimäki-Hanko**
 - Kesäliikennekaudella 1 vuoropari /pvä Riihimäki - Hanko - Riihimäki
- **M-junien tarjonnan laajentaminen (Tampere-Nokia, Tampere-Toijala)**
 - Kohti aitoa Tampereen seudun lähiliikennettä
 - Junavuorot läpi päivän sekä viikonloppuisin
 - Onnistuu nykykalustolla

Varsinais-Suomi



Turun-alueen lähiliikenne

Vaatii merkittäviä investointeja rata-, asemainfrastruktuuriin ja pidemmällä aikavälillä investointeja myös kalustoon

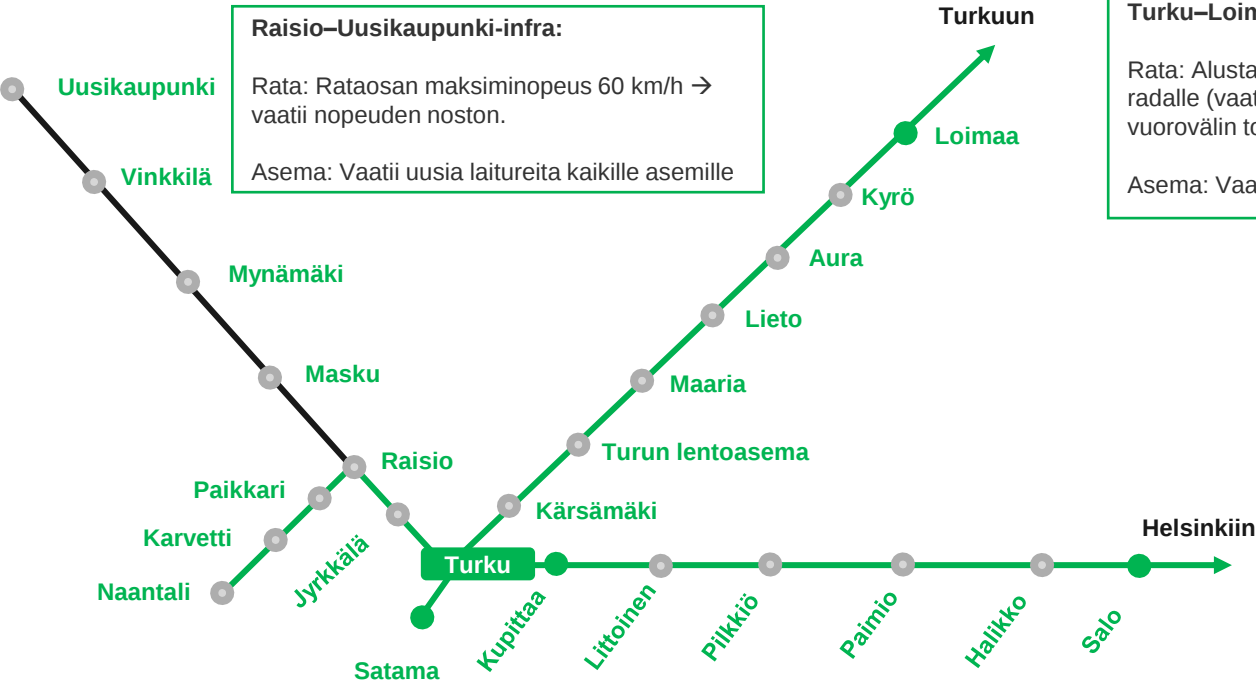
Alustava luonnos keskustelun pohjaksi – ei sitova, tarkentuu

Julkinen

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

- 1 h vuoroväli arkena
- 2 h vuoroväli arkena
- Olemassa oleva asema/seisake
- Uusi asema/seisake

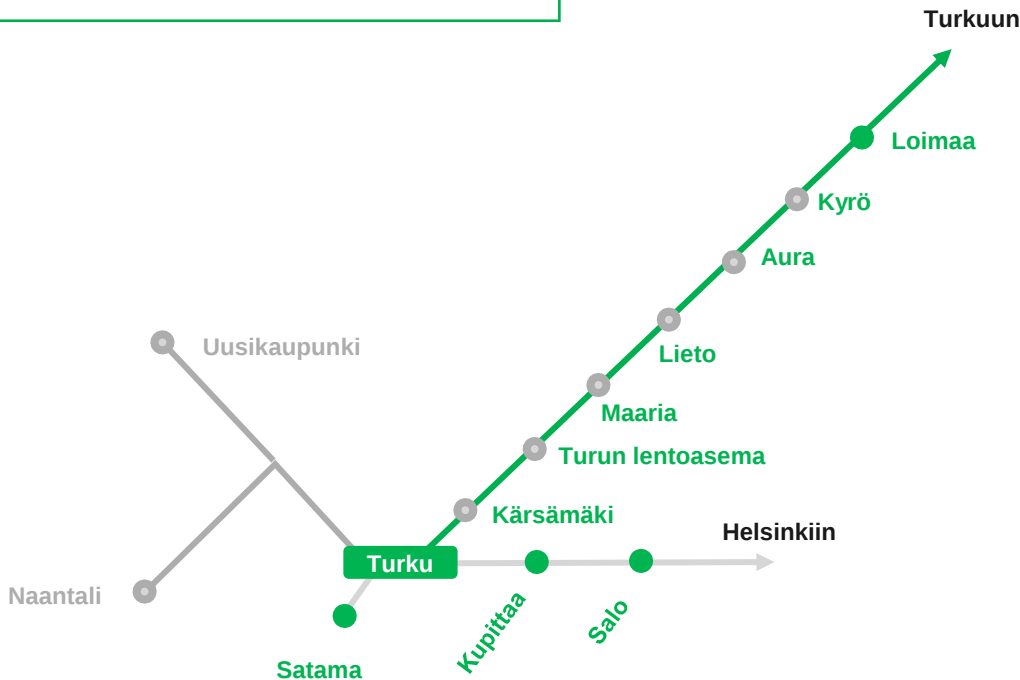


Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

Yksittäiset vuorot kaukoliikennekalustolla; 2h vuoroväli arkena (Osan päivästä 1h vuoroväli kun huomioidaan myös nykyiset markkinaehtoiset vuorot)

-  tai
-  Lähiliikennemäinen tiheä liikenne lähiliikennekalustolla 1h vuoroväli arkena
-  Olemassa oleva asema/seisake
-  Uusi asema/seisake



Turku-Loimaa -infra:

Yksittäiset vuorot

Rata: Alustavien arvioiden mukaan n.2 tunnin vuoroväli/suunta nykyisellä infralla mahdollinen (ilman uusia välipysähdyksiä), muutaman uuden välipysähdyksen lisääminen on mahdollista.
Asema/Laituri: Vaatii uusia laitureita osavälille

Lähiliikennemäinen tiheä liikenne

Rata: Alustavien arvioiden mukaan lisävuorot mahtuvat radalle (vaatii liikenteen yhteensovittamista) – on kuitenkin todennäköistä, että tiheä liikenne voisi vaatia lisää ratakapasiteettia
Asema: Vaatii laajan laituri-infran rakentamisen

Naantali–Turku

Alustava luonnos keskustelun pohjaksi – ei sitova, tarkentuu

Julkinen

Yksittäisten vuorojen ajaminen kesäaikana teoriassa mahdollista, laajempi liikennöinti ilman merkittäviä investointeja ratainfrastruktuuriin on erittäin haastavaa/mahdotonta nykyisellä kalustolla

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

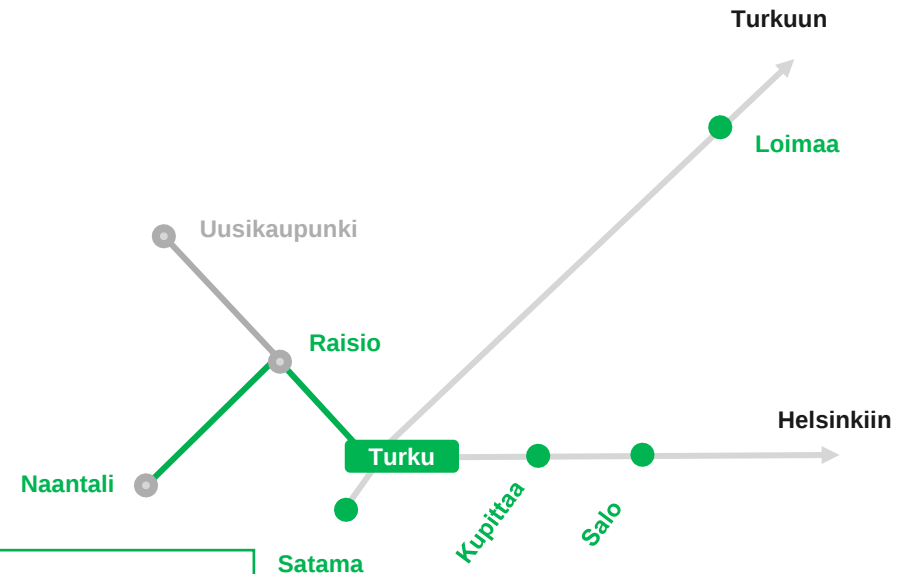
Liikennöintimalli

Kesäliikenne muutama vuoro päivässä (operatiivisten riskien minimoimiseksi voi vaatia aikataulumuutoksia Helsinki-Turku-osavälillä)

— tai

Useiden Helsingin vuorojen jatkaminen Naantaliin kesällä (voi vaatia merkittäviä aikataulurakennemuutoksia Helsinki-Turku-välillä)

- Olemassa oleva asema/seisake
- Uusi asema/seisake



Turku-Naantali:

Suppea kesäliikenne

Rata: Raisio–Naantali-rataosalla puuttuu sähköistys ja kulunvalvonta, lisäksi rataosan maksiminopeus on 50 km/h.

Asema: Naantaliin tarvitaan laitur

Laaja kesäliikenne

Rata: Raisio–Naantali-rataosalla puuttuu sähköistys ja kulunvalvonta, lisäksi rataosan maksiminopeus on 50 km/h.

Asema: Naantaliin tarvitaan laitur ja suositellaan laituria myös Raisioon

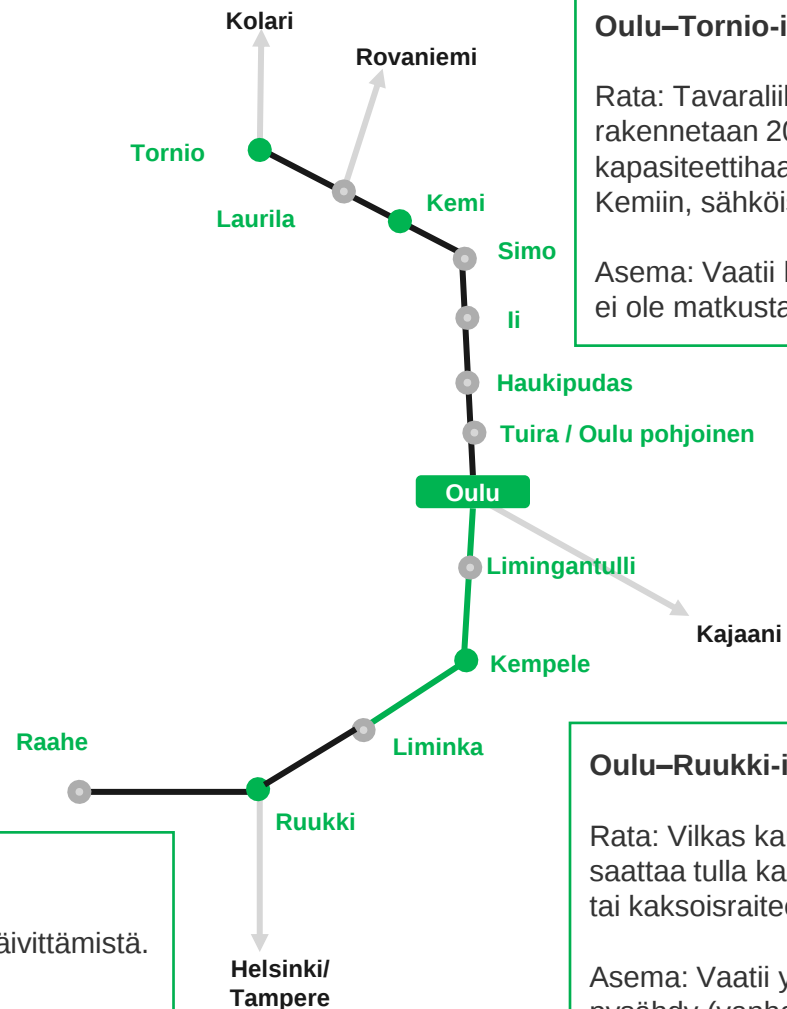
Lappi ja Pohjois-Pohjanmaa

Vaatii merkittäviä investointeja rata-, asemainfrastruktuuriin ja pidemmällä aikavälillä investointeja myös kalustoon

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

- 1 h vuoroväli arkena
- 2 h vuoroväli arkena
- Olemassa oleva asema/seisake
- Uusi asema/seisake



Oulu–Tornio-infra:

Rata: Tavaraliikenteen vaikutus on iso kysymysmerkki. Osavälille rakennetaan 2022 aikana uusia kohtaamispaikkoja – mikä vähentää kapasiteettihaasteita. Kemi-Tornio tarvitaan sähköistystä – jos alue päättyy Kemiin, sähköistystä ei tarvita.

Asema: Vaatii laajan laituri-infran rakentamisen. Tornion keskustan asema ei ole matkustajakäytössä – vaatii mahdollisesti kunnostusta.

Oulu–Ruukki-infra:

Rata: Vilkas kaukoliikenne ja tavaraliikenne. Ruuhkaisimpina aikoina saattaa tulla kapasiteettihaasteita ja saattaa vaatia lisää kohtaamispaikkoja tai kaksoisraiteen.

Asema: Vaatii yksittäisiä laitureita – paikoille, joissa nykyiset vuorot eivät pysähdy (vanha laituri-infra ei ole käyttökelpoinen)

Raahe–Ruukki-infra:

Rata: Tarvitaan mahdollisesti turvalaiteinfran päivittämistä.

Asema: Laituri Raaheen

Lisävuorot (Helsinki–)Oulu–Rovaniemi

Kaluston saatavuus ja ratakapasiteetti selvitetävä tarkemmin (riippuu aikataulurakenteesta)

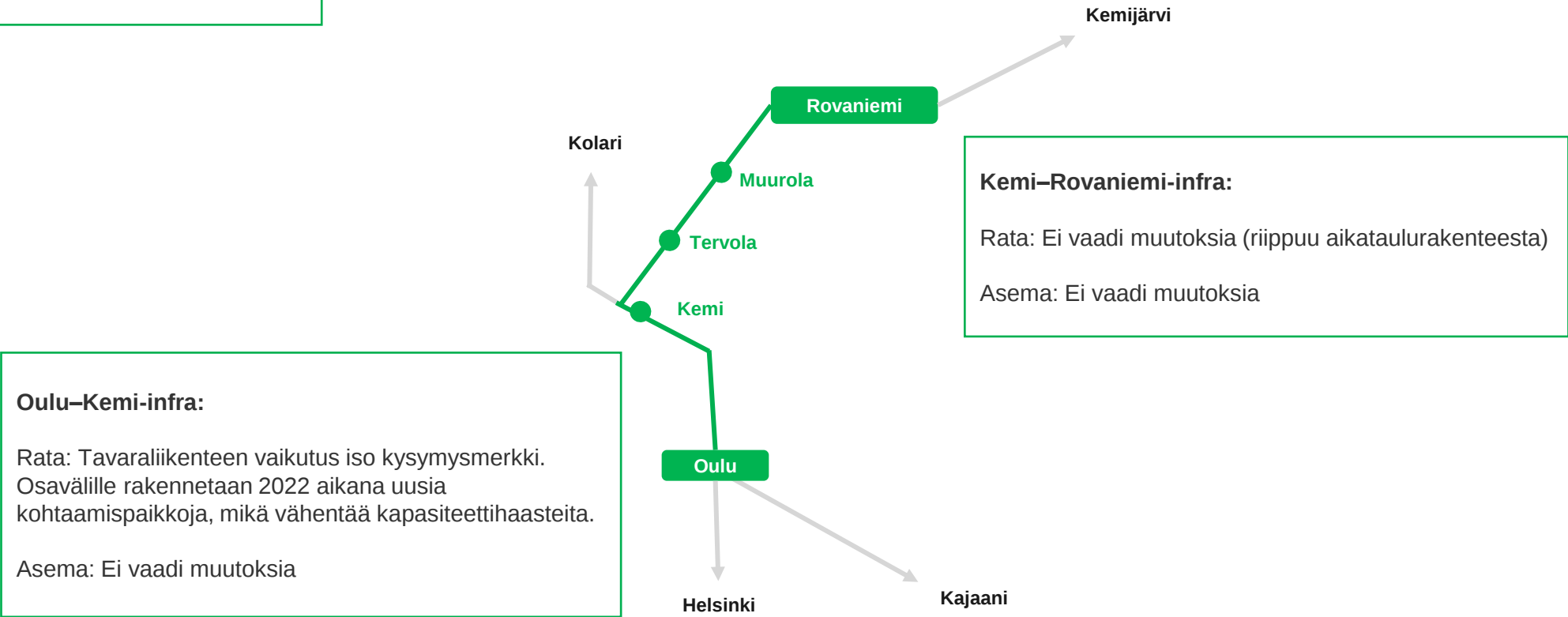
Alustava luonnos keskustelun pohjaksi – ei sitova, tarkentuu

Julkinen

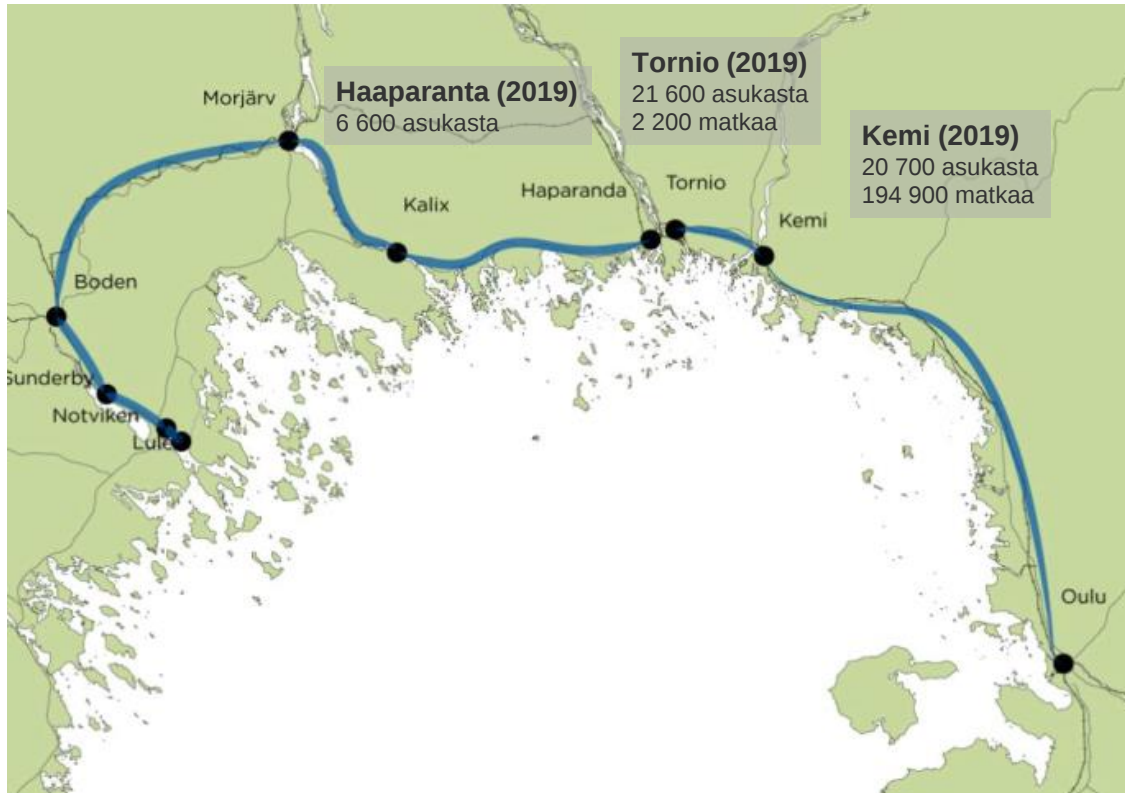
Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

- 4 nykyistä vuoroa arkena per suunta
+ 1 uusi vuoropari Ma-Pe ja Su
- Olemassa oleva asema/seisake

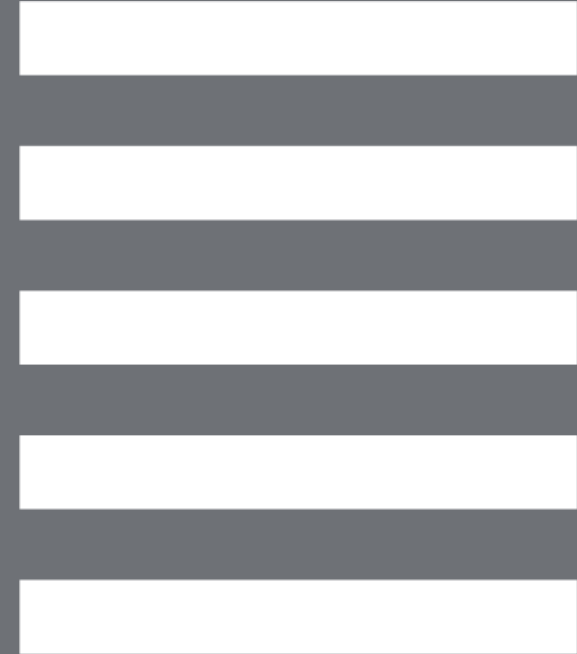


Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys



- Ruotsin puolella huhtikuussa 2021 alkanut liikenne on ostoliikennettä
- Myös Suomen puolella kaikki nykyinen matkustajajunaliikenne Oulun pohjoispuolella on liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikennettä
- Sekä sähköttömällä että sähköistetyllä radalla on mahdollista ostoliikenteenä ajaa matkustajaliikennettä Suomesta Haaparantaan
 - vaihtoehtojen määrä kasvaa kuitenkin huomattavasti, jos rata on sähköistetty: jopa suorat Helsingin-junat mahdollisia
- Liikenteen tarvitaan siis rahoitusta joko valtiolta tai muilta julkisilta tahoilta
- Lisätietoja Väylävirastolla hankkeista tähän liittyen: vayla.fi/kaikki-hankkeet/laurila-tornio-haaparanta

Pirkanmaa ja Keski-Suomi



Laajempi tarjonta Tampere–Vilppula/Mänttä

Kapasiteetin tai vuorojen määrän tuplaaminen välillä Tampere–Vilppula ja Mäntän liittäminen osaksi ostoliikenteen tarjontaa

Alustava luonnos keskustelun pohjaksi – ei sitova, tarkentuu

Julkinen

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

16 vuoroa / arkipäivä

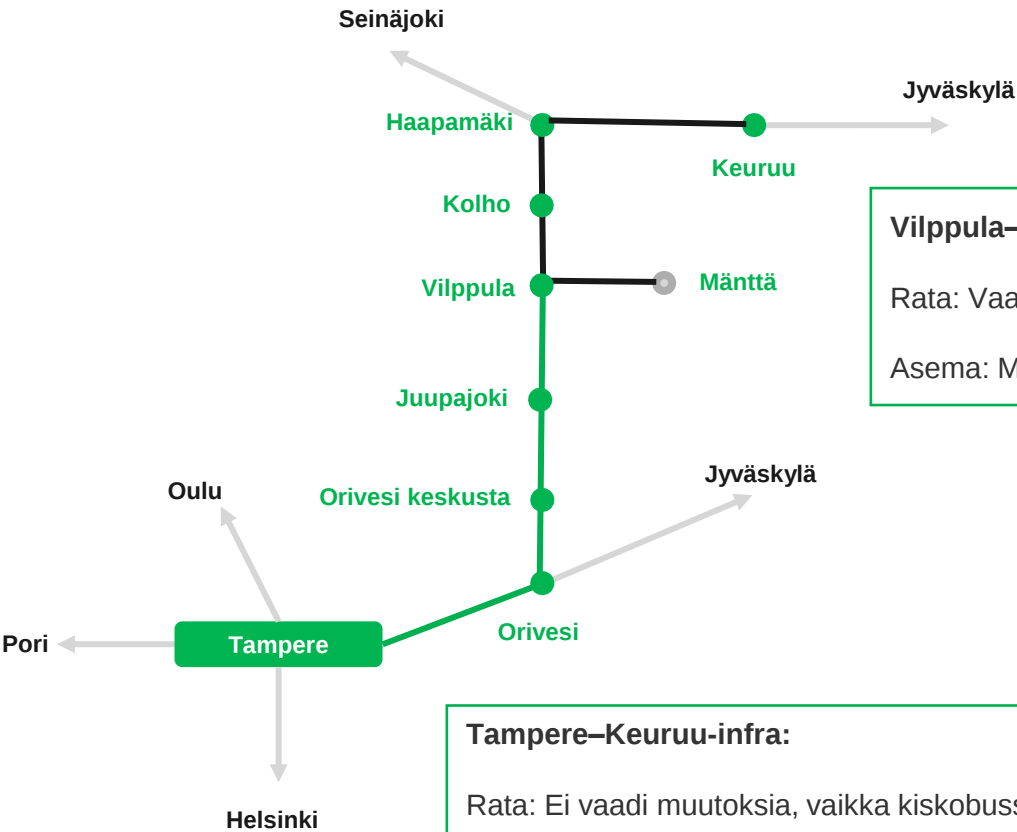
8 vuoroa / arkipäivä

tai

Vaihtoehtona myös kaksinajo kahdella kiskobussilla Vilppulaan saakka, jossa toinen kiskobusseista jatka Mänttään ja toinen Keuruulle (8 vuoroa/arkipv)

Olemassa oleva asema/seisake

Uusi asema/seisake



Vilppula–Mänttä-infra:

Rata: Vaatii päivitystä kulunvalvontaan

Asema: Mänttään tarvitaan laitur

Tampere–Keuruu-infra:

Rata: Ei vaadi muutoksia, vaikka kiskobussivuorojen vuoromäärä tuplaantuisi

Asema: Ei vaadi muutoksia

Äänekoski–Jyväskylä

Vaatii investointeja seisakkeisiin / asemalaitureihin.

Yksittäiset vuorot nykyisten kaukoliikennevuorojen jatkeena mahdollisia, laajempi lähiliikennemäinen liikenne vaatii oman kaluston.

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

Yksittäiset markkinaehtoiset liikenteen jatkeet vaativat yhteensovitusta tavaraliikenteen kanssa

tai

2h vuoroväli arkena (vaatii yhteensovittamista tavaraliikenteen kanssa – teoriassa mahdollinen)



Olemassa oleva asema

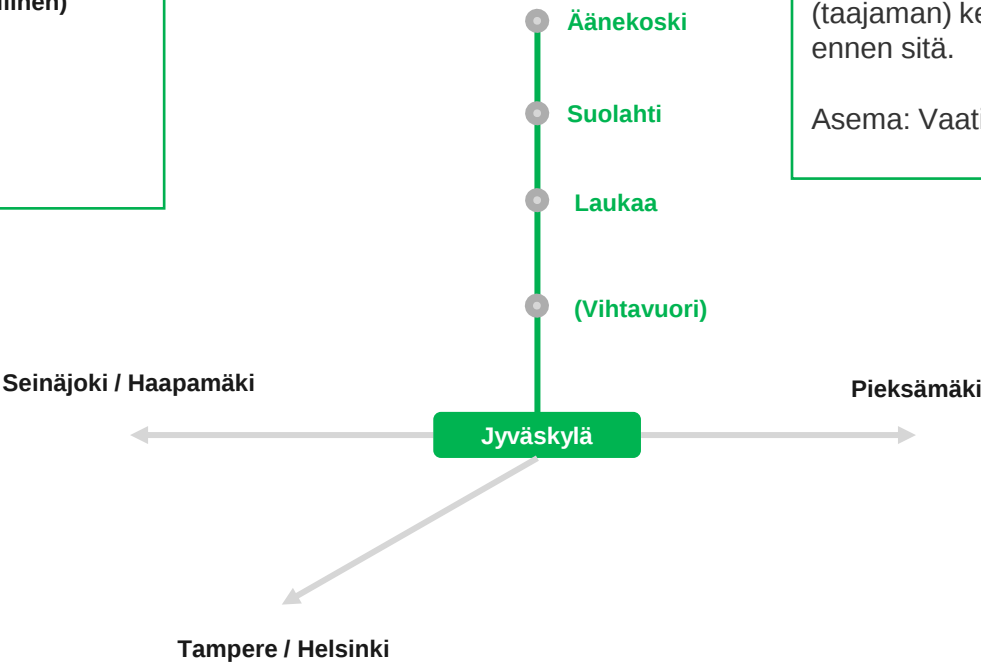


Uusi asema/seisake

Äänekoski–Jyväskylä-infra:

Rata: Rataosalla kulkee merkittäviä määriä tavarajunia, liikenne on kuitenkin teoriassa yhteensovittavissa. Jos junavuoroa halutaan liikennöidä Äänekosken (taajaman) keskusta – pitää huomioida, että radan sähköistys päättyy n. 2-3 km ennen sitä.

Asema: Vaatii laajan laituri-infran rakentamisen



Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

.....

Nykyiset 7 vuoroa (M-linja) per suunta arkisin (M-lähiliikennelinja)

————

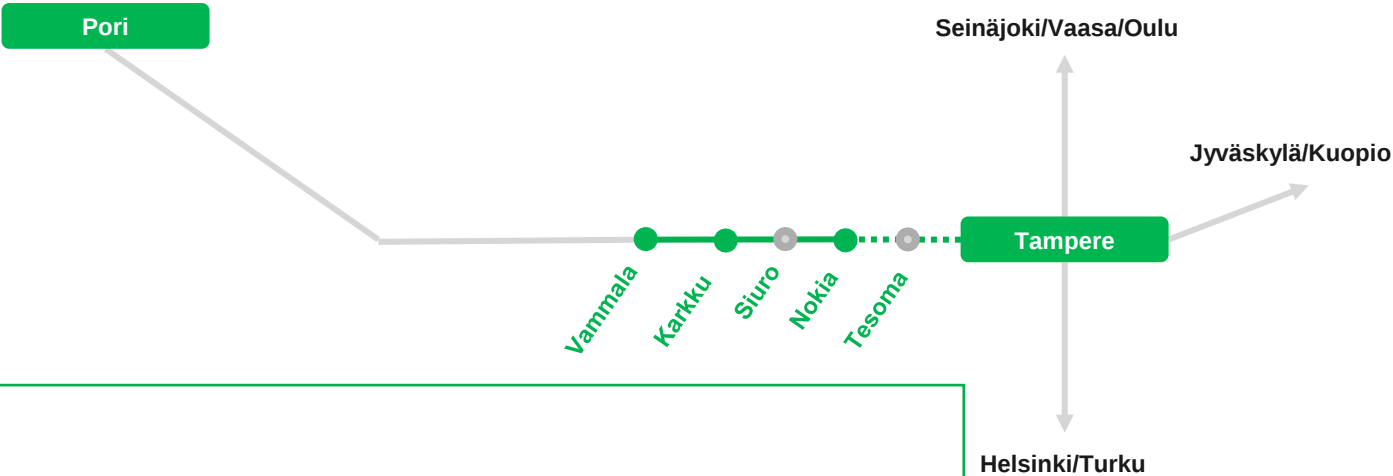
M-vuorojen jatkeet Vammalaan (Nokia-Vammala)

●

Olemassa oleva asema/seisake

●

Uusi asema/seisake



Nokia-Vammala –infra:

Rata: Merkittäviä liikenteen yhteensovitusongelmia – jos M-junien aikataulurakenne pidetään säännöllisenä. Pahimmillaan haasteet eivät olisi ratkaistavissa yhteensovituksella tai edes uusilla kohtaamispaikoilla → saatetaan tarvita lisää ratakapasiteettia.

Asema: uusi laiturit Siuroon

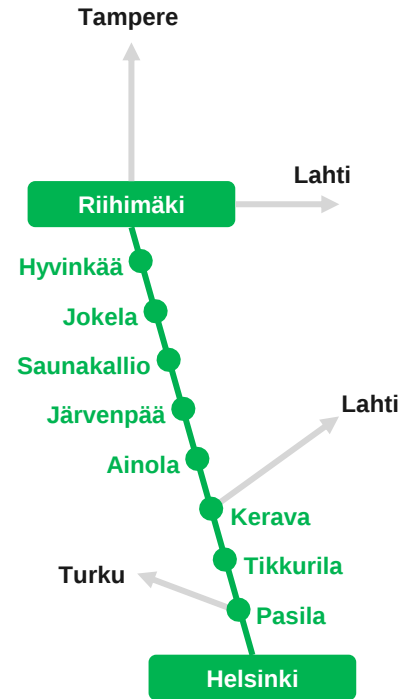
Etelä-Suomen ja Pirkanmaan lähijunaliikenne

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

Nykyisen 30 min vuorovälin tihentäminen 20 minuuttiin ruuhka-aikojen ulkopuolella sekä viikonloppuisin

● Olemassa oleva asema



R-junien vuoroväliä voidaan tihentää kumpaankin suuntaan ruuhka-aikojen ulkopuolella

30 min
vuoroväli nyt



20 min
jatkossa

Sekä vastasuuntaan ruuhka-aikana

30 min
vuoroväli nyt

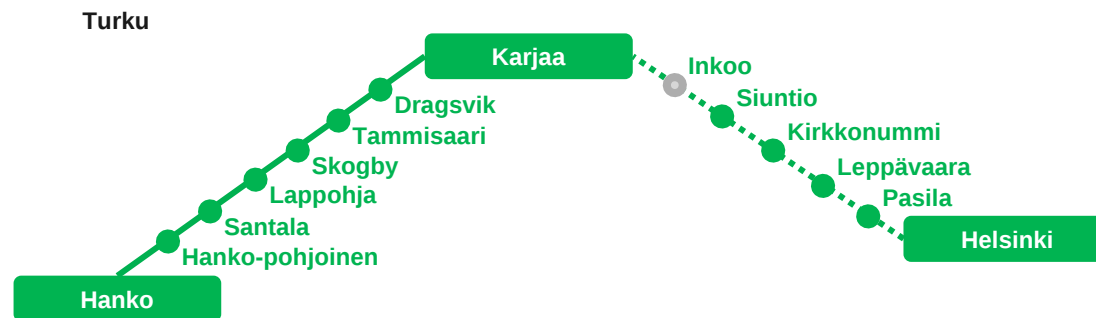
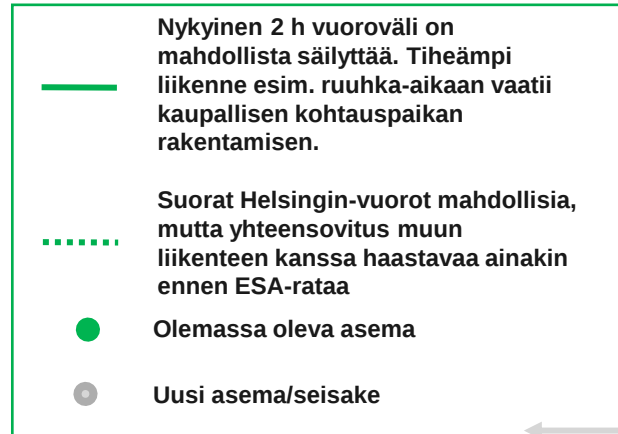


20 min
jatkossa

- Mahdollista nykyisellä kalustolla ja infralla
- Lisävuorot palvelevat Ainolaa, Järvenpää, Saunakalliota, Hyvinkäätä ja Riihimäkeä
- HSL-alueella Keravaa, Jokelaa & Tikkurilaa
- Ruuhka-aikana jo nyt ruuhkasuuntaan n. 15 min vuoroväli

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli



- Väylävirasto sähköistää Hanko–Karjaa–Hyvinkää-rataosuuden 2021–2024
- Jatkossa Hangosta voidaan edelleen ajaa syöttöjunina tai vaihtoehtoisesti hyödyntää mahdollisuus jatkaa reittiä

VR suunnitellut tarkempia aikataulumalleja

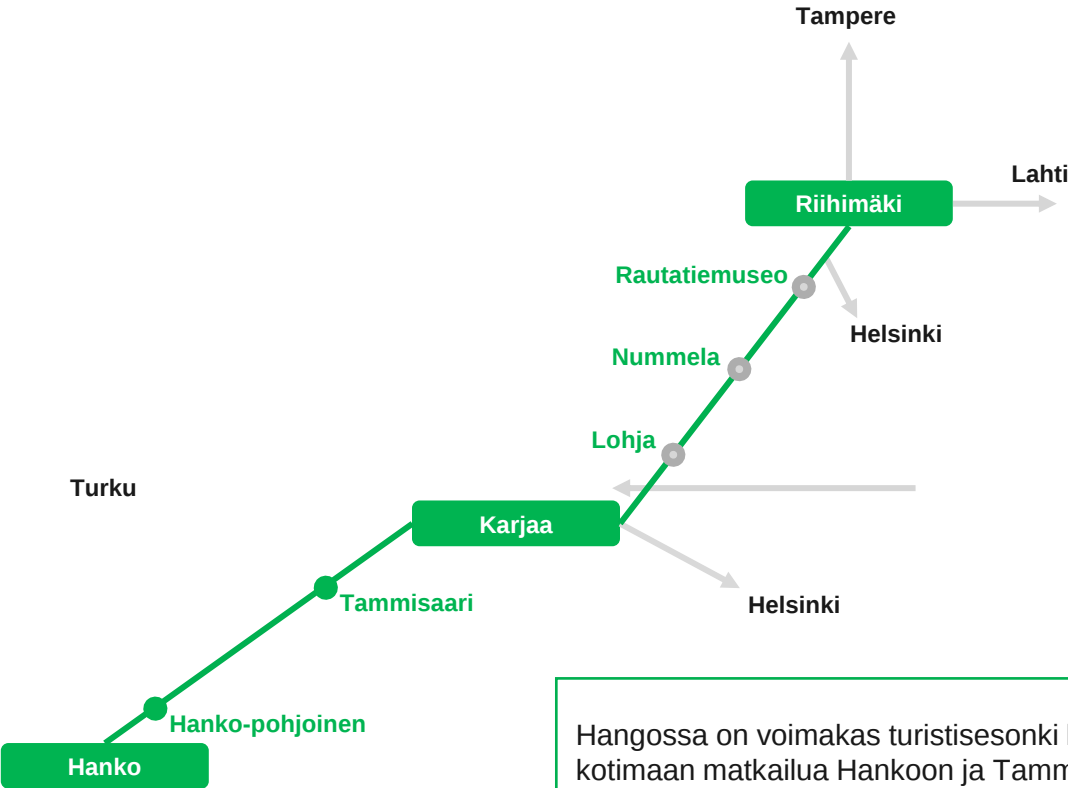
- Hyödynnetään pääosin Turun-junien ”slottia” Helsingin-päässä niinä tunteina, kun Helsinki–Turku-junia ei ole kulussa
- Vasta laajemmissa liikennemalleissa viikonloppuilltaisiin käytettäisiin myös muita aikatauluviivoja
- Kesäisin voisi liikennöidä myös Hanko–Karjaa–Riihimäki vaihtoyhteytenä Pääradan junilla (vain 1 vaihto nykyisen 2:n sijaan)

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

Kesäliikennekaudella 1 vuoropari /pvä Riihimäki - Hanko - Riihimäki kuvassa näkyvin pysähdyksin. Kääntö Hangossa hotellien ulos- ja sisäänkirjautumisten välissä (n. klo 12-14). Riihimäellä synkronoidut vaihdot pohjoisen suunnan kaukojunien kanssa.

- Olemassa oleva asema
- Uusi asema/seisake



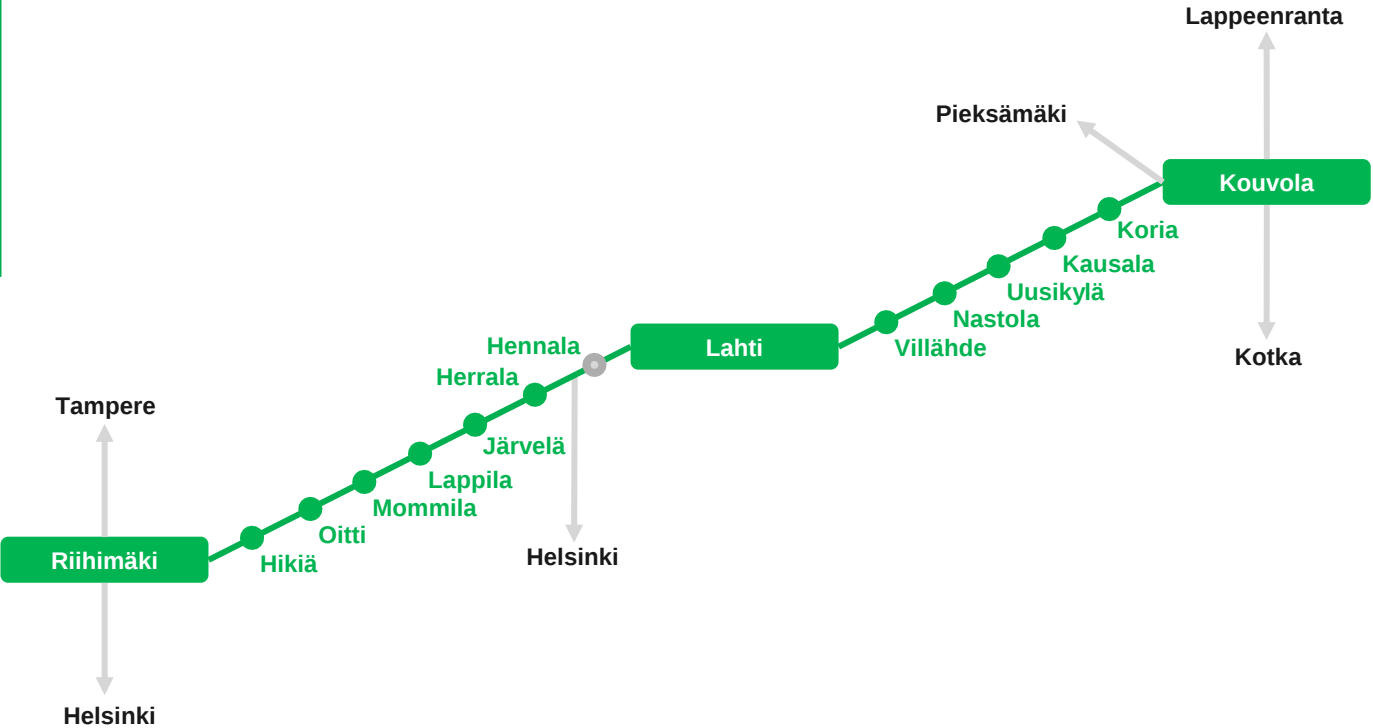
Hangossa on voimakas turistisesonki kesällä. Tällä yhteydellä edistettäisiin kotimaan matkailua Hankoon ja Tammisaareen pk-seudun ulkopuolelta. Hyvinkään rautatiemuseolle, Lohjalle ja Nummelaan voisi rakentaa kevytrakenteiset puulaiturit, joita myös museoliikenne voisi hyödyntää. Hyvinkää–Karcjaa-osuuden nopeustason nosto 80 km/h → 100 km/h parantaisi matka-aikaa n. 15 min ja täten nostaisi houkuttelevuutta.

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

Tasaisin 1 h vuorovälein kulkeva lähijuna Riihimäki-Lahti-Kouvola. Tahdistetut vaihdot Z-junien kanssa Lahdessa. Uusi Hennalan seisake mahdollinen G- ja Z-junille.

- Olemassa oleva asema
- Uusi asema/seisake



Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

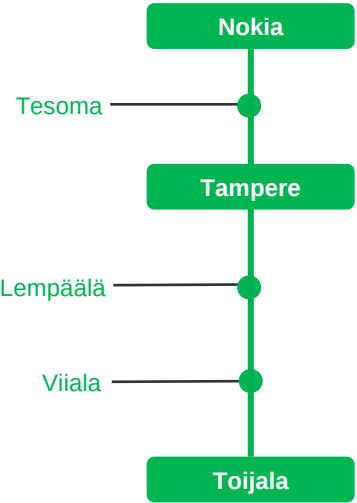
Liikennöintimalli

Vuorotarjonnan lisäys arkeen ja viikonloppuun. Tasaisemman ja houkuttelevamman tarjonnan saamiseksi.

Tampere-Nokia välille 1 tunnin vuoroväli.

R-juna täydentää Tampere-Toijala välisen liikenteen vuoroväliä lisäliikenteen lisäksi.

- Olemassa oleva asema
- Uusi asema/seisake

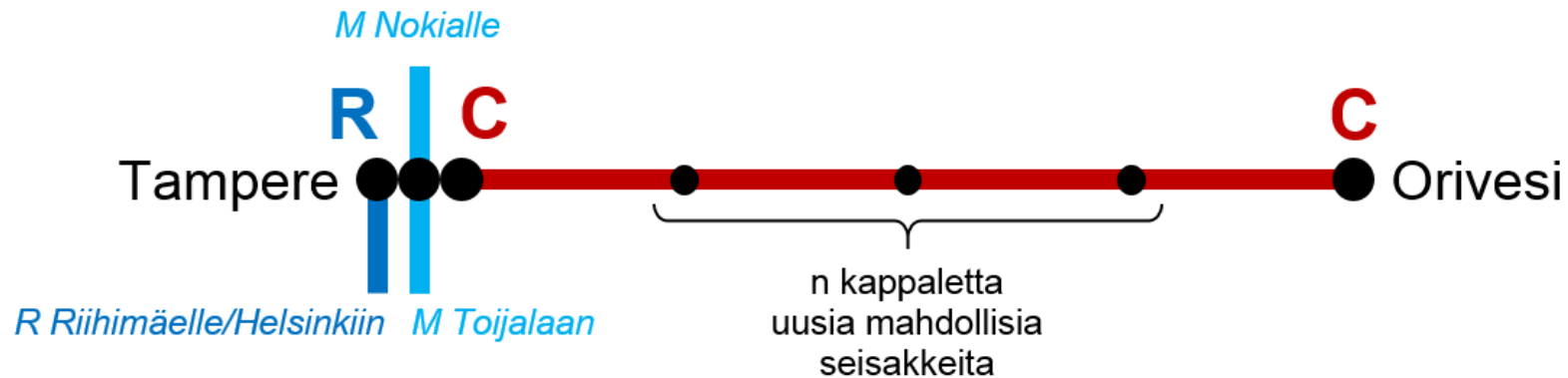


- Tunnittainen juna Nokian ja Toijalan välillä on iso askel kohti aitoa Tampereen seudullista lähiliikennettä
- Helpompi hahmotettavuus ja tasaisempi palvelutaso matkustajille, mikä lisää liikenteen houkuttelevuutta
- Helpompi hallittavuus poikkeustilanteissa
- Tasainen vuoroväli M-juniin viikonlopuille 8-22/24 (nyt ei ajeta ollenkaan)
- Työmatkayhteydet paranevat huomattavasti nykyisestä
- Aikataulurakenne mahdollistaa n. 1–2 uuden seisakkeen (esim. Rantaperkiö, Lakalaiva, Sääksjärvi, Vanattara) avaamisen Tampereen eteläpuolelle ilman, että rakennetta tarvitsee muuttaa perusteellisesti

Nysse-alue	Tampere–Nokia	Nyt 14 + 0 Vuoroa arkena + viikonloppupäivänä Epätasainen vuoroväli nyt	»	32 + 30 + 4 Vuoroa arkena + viikonloppupäivänä + pe/la yönä (22-24) 1 tunnin vuoroväli jatkossa
	Tampere–Lempäälä–Toijala	Nyt 4 + 0 Vuoroa arkena + viikonloppuna	»	12 + 10 + 2 Vuoroa arkena + viikonloppupäivänä + pe/la yönä (22-24)

Pidemmän aikavälin alustava ajatus: Tampereen lähiliikenteen laajentaminen Oriveden suuntaan

- Alustavana ajatuksena Tampereen lähijunajärjestelmän laajentaminen **uudella linjalla C Tampere–Orivesi**.
- Mahdollinen vasta, kun VR:n uusi SmX-kalusto on ainakin osittain liikenteessä (2024–2026)
- Tällä hetkellä reitillä ei ole mahdollista tehdä välipysähdyksiä, mutta aktiivisia suunnitelmia uusien lähijunaseisakkeiden avaamiseksi on olemassa.
 - väliasemat vaativat uusien matkustajalaiturien rakentamisen uusille pysähdyspaikoille (Väylävirasto)
- Tavoitteena **tunnin vuoroväli** (esimerkiksi nykyistä G-junaa Riihimäki–Lahti vastaavalla tarjonnalla 16 vuoroparia arkisin ja la & 14 vuoroparia su)
- Vaatii runsaasti ratakapasiteetin yhteensovitusta kauko- ja tavaraliikenteen kanssa.



Muut kehityssaihiot

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Kahdella olemassa olevalla sesonkiyöjunarungolla, joita käytetään Rovaniemen ja Kolarin liikenteessä lähinnä hiihtosesongin ruuhkapäivinä, voisi ajaa lisää junavuoroja muilla reiteillä muina aikoina

Nopeasti toteutettavina vaihtoehtoina

- Uusi junavuoro Kajaanin kautta n. 5 päivänä viikossa
- Päivittäinen liikennöinti mahdollista kesällä ja syksyllä
- Reittinä joko entinen Mikkelin kautta kulkeva vaihtoehto tai ennustetusti enemmän matkustajia keräävä uusi reitti Tampereen ja Jyväskylän kautta

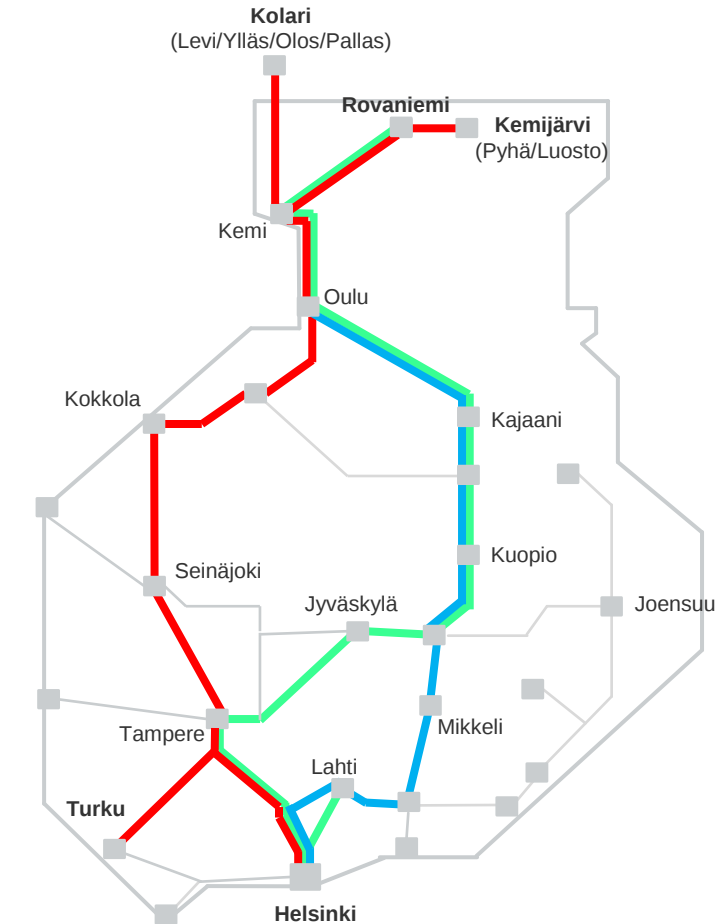
Jos valitaan Tampereen kautta kulkeva reitti, voi olla mahdollista myös yhdistää nykyiset Rovaniemen sesonkijunat ja uusi Kajaanin-juna

- Alustavasti mahdollistaisi päivittäisen liikennöinnin ympäri vuoden vain muutamien poikkeuksin
- Aiheuttaisi matka-aikaheikennyksen nykyiseen Rovaniemen sesonkiyöjunavuoroon, joka on siis saman illan 3. yöjuna (kahdella muulla hyvä ja toisistaan poikkeava aikataulu)

Savon-radon pienempien pysähdyspaikkojen laiturit eivät kaikilta osin ole riittävän pitkiä yöjunan pysähdystä varten.

Sekä Kouvolan että Tampereen kautta kulkevalla reitillä junan kulkusuunta vaihtuu matkan aikana, joten tulee ratkaista, millä tavalla varmistetaan autovaunun sujuva lastaus ja purku, mikäli autovaunu olisi mukana kokoonpanossa (Kainuussa tai Savossa ei ole valmiina autolastauksen tarvitsemaa infrastruktuuria).

Reitillä on myös runsaasti tavaraliikennettä, jonka kanssa yöjuna olisi sovitettava yhteen.



- Nykyiset yöjunareitit
- Ennen Lahden Oikorataa kulkenut yöjuna syyskuuhun 2006 asti
- Mahdollinen uusi Itä-Suomen yöjunan reitti

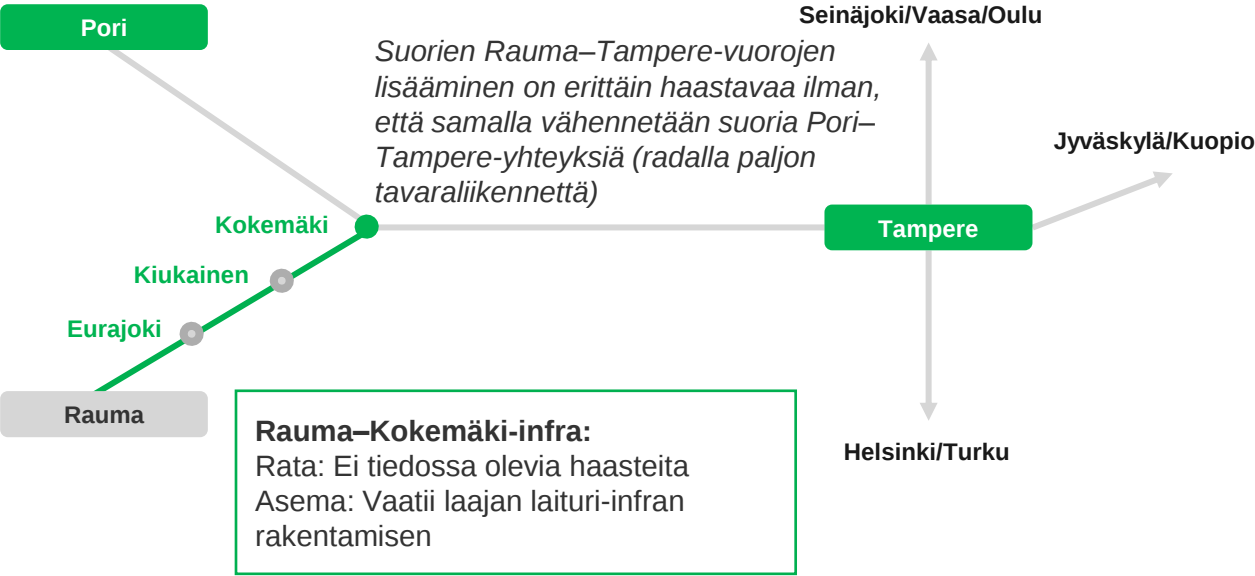
Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

2 h vuoroväli arkena – syöttöliikenne Pori-Tampere-kaukoliikennevuoroihin (saattaa vaatia yhteensovittamista tavaraliikenteen kanssa)

Olemassa oleva asema/seisake

Uusi asema/seisake



Kurikka–Seinäjoki

Kaksi vaihtoehtoista mallia: tiheä liikenne ja asiakaslähtöinen liikenne (sitoo yhden kiskobussin) tai 2-3 vuoroa per suunta perustuen kaluston saatavuuteen Seinäjoella

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

- 1 h vuoroväli arkena – syöttöliikenne Seinäjoen kautta kulkeviin kaukoliikenteen vuoroihin (vaatii erillisen kiskobussin)
- Olemassa oleva asema/seisake
- Uusi asema/seisake

Kurikka–Seinäjoki-infra:

Rata: Turvalaitteet pitää mahdollisesti päivittää, lisäksi maksiminopeuden nosto 80 km/h.
Huom. Rataosa on erittäin vähäisessä käytössä (2-4 tavarajuna/pv) → uhka että rataosa lopetetaan.

Asema: Vaatii laajan laituri-infran rakentamisen

