

Asia: LVM/1354/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Kokonaisuutena suunnitelmaan on saatu sisällytettyä tärkeitä elementtejä liikennejärjestelmän valtakunnalliseen kehittämiseen ja myös muotoiltu visio 2050 on sisällöltään tavoiteltava.

Ehdotetun suunnitelman toimenpiteet ja rahoituksen määrä sekä priorisointi ehdotetulla tavalla eivät kuitenkaan edistä suunnitelman tavoitteiden ja 2050 vision toteuttamista yhdenvertaisesti koko maassa.

Suunnitelmassa toimenpiteet painottuvat suurimpiin kaupunkeihin ja niiden ympäristöihin. Maakunta- ja seutukuntakeskukset jäävät vähemmälle. Lapin elinkeinoelämän toimintaympäristön osalta tilannekuva on jäänyt vajaaksi, koska suunnitelma ei ota huomioon riittävästi Lapissa suunnitteilla olevia investointeja kuten Soklin ja Sakatin kaivosta ja Kemijärven biojalostamo. Samoin käsitys Lapin rajojen yli tapahtuvan liikenteen kehittymisestä on vajaa ja rajoittunut. Suunnitelma ei ota myöskään huomioon uusia pohjoisia kuljetusreittejä, kuten Koillisväylää, jonka kuljetukset lisääntyvät huomattavasti vuoteen 2032 mennessä ja saattavat aiheuttaa lisäliikennettä Luoteis-Venäjältä Lapin kautta muualle Eurooppaan.

Poikittaisliikenne ja koko maata kattavan, kiinteän laajakaistaverkon avainrooli liikenteen kehityksessä ja saavutettavuuden parantamisessa vaativat tosiasiallisen huomioon ottamisen ja riittävän rahoituksen valtiolta. Näin yhteiskunnan toiminta myös harvaan asutuilla alueilla turvataan. Kiinteän valokuituverkon rakentaminen itärajalta alkaen länttä kohti edeten on tarpeen saavutettavuuden, elinkeinoelämän, etätyön ja verkkoon siirtyneiden julkisten palveluiden saatavuuden takia. Suomen ja Venäjän keskinäinen sopimus langattoman liikenteen yhteystehoista raja-alueella on tärkeä peruste kiinteän valokuidun rakentamiselle maan itäosiin.

Kiinteän laajakaistaverkon toteuttaminen koko maahan edellyttää valtiolta omaa rahoituspanostusta Verkostojen Eurooppaa toteuttavan EU-rahoituksen lisäksi maan elinkeinoelämän, yhdenvertaisen digitaalisen saavutettavuuden ja valtion talouden tulovirtojen takia.

Harva-alueilta suunnitelmaan huomioon otetut ja mainitut asiat ovat lähinnä perusväylänpitoon suunniteltuja hienoisia tasokorotuksia ja suhteellisen vaatimattomia. Yksityisteiden kunnossapito on välttämättömyys mm. jalostavalle tuotannolle ja valtion vientituloille. Rahoituksen tasosta perusväylänpitoon on huolehdittava ja yksityisteille suunniteltua avustusten määrää on perusteita korottaa yksityistieverkoston yhteiskunnallisen merkityksen takia.

Taksipalveluihin tehdyt muutokset ovat heikentäneet tuntuvasti tai lopettaneet kokonaan maaseudulla taksiliikenteen ilta- ja yöaikaiset palvelut, mikä näkyy vakavana puutteena liikennepalvelun määrässä, laadussa ja saatavuudessa. Harva-alueen joukkoliikenne ja em. taksipalveluiden saatavuus vaatii toimenpiteitä (5.5.5.), joihin liikennesuunnitelmassa on tarpeen paneutua harva-alueen tilanteet huomioon ottaen.

Suunnitelmassa ja toimenpiteiden painotuksissa näkyy kaupunkiseutujen liikenteen sujuvuuteen ja ilmastovaikutuksiin paneutuminen sekä toimenpiteiden ja rahoituksen kohdentaminen näihin. Eurooppa-yhteyksien merkitys ja TEN-T instrumentti on otettu huomioon hyvin, mutta esimerkiksi Arktisen alueen eri toimintojen kasvavaa kansainvälisten yhteyksien merkitystä ja saavutettavuuden tarpeita ei ole selvitetty riittävästi. Arktisen alueen kansainvälisiä yhteyksiä on suunnitelmaan syytä tarkentaa elinkeinoelämän, ilmastonmuutoksen vaikutusten ja eri alueiden saavutettavuustarpeiden vuoksi.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmässä kehityskohteen vaikutusten kannattavuutta on perusteltua arvioida laajemmin yhteiskunnan kannalta esim. jalostus- ja vientituotoilla, vaikutuksella työllisyyteen, maankäyttöön, turvallisuuteen, monipaikkaisuuteen ja valtion sekä kuntien talouteen. Liikennejärjestelmän toimenpiteitä, aikatauluja ja rahoituksen prioriteetteja määriteltäessä on tarpeen ottaa huomioon myös harva-alueiden tiedossa olevat investoinnit ja investointipotentiaalit (metsä, kaivokset, matkailu, transitoliikenne) sekä esimerkiksi Itä-Lapin kansainvälisten yhteyksien hyvinvointi- ja elinvoimavaikutukset. Suunnitelmassa todetaan mahdollisuus arvioida ja muuttaa suunnitelmaa hallituskausittain. Pelkkä mahdollisuus ei välttämättä johda tulokselliseen liikennejärjestelmän kehitykseen, vaan suunnitelmassa on hyvä todeta, että sen tuloksellisuutta arvioidaan jatkuvasti ja tilannekuvaa selvitetään em. kattavammilla kriteereillä ja mittareilla.

Alueellisten erityispiirteiden huomioon ottaminen saavutettavuudessa / Itä-Lappi

Itä-Lapin kuntayhtymän alueen osalta voidaan suunnitelmassa pitää merkittävänä puutteena, ettei siinä ole aidosti otettu huomioon Itä-Lapin erityispiirteitä kuten etäisyyttä pääkaupunkiin ja satamaan sekä valtion talouden tulojen kannalta merkittävää investointi- ja raaka-ainepotentiaalia (matkailu, metsät, malmit). Itä-Lappi sijaitsee Venäjän naapurina, Barentsin ja Aasiaan yhteydet tarjoavana kansainvälisenä raja-alueena, keskellä itä-länsi ja pohjoinen-etelä saavutettavuuskäytäviä.

On tarpeellista, että voimassa olevassa pääväyläasetuksessa olevia puutteita korjataan. Elinkeinoelämän kasvavien kuljetustarpeiden takia vt5 status on perusteltua muuttaa valtakunnalliseksi pääväyläyhteydeksi Helsingin ja Sodankylän välillä (5.2.1.2).

Vt5 soveltuu myös koko matkaltaan vaihtoehtoisen käyttövoiman valtakunnallisen verkostopilotoinnin väyläksi. Kartalta tarkastellen voi havaita, että sähköautojen latauspisteet sijaitsevat nyt eteläisessä Suomessa, pääkaupungissa ja nelostien länsipuolella. Viitostien käyttövoimaverkoston pilotointia voidaan perustella myös biopolttoainetuotannolla, jota suunnitellaan 5-tien vaikutusalueelle. Verkostopilotin toteuttaminen vt 5:llä on tie päättömämpään liikenteeseen, joten se palvelee suunnitelman ilmasto- ja tuloksellisuustavoitteita ja siksi se on perusteltua sisällyttää suunnitelman toimenpiteisiin ja rahoitusohjelmaan.

Itä-Lapin alueen liikenteellinen päätie on kt 82 Vikajärveltä (vt 4) Sallaan kansainväliselle raja-asemalle Venäjän rajalla. Kantatie 82 on rakennettu 1960-luvulla. Ymmärrettävästi 1960-luvun normeilla rakennettu tie ei vastaa tämän päivän, saatikka tulevaisuuden tarpeita. Tie on liikenneturvallisuudeltaan hengenvaarallinen, se on rakenteellisesti heikko ja liikennesujuvuudeltaan huono. Akuuteimmat tarpeet ovat välillä Vikajärvi-Kemijärvi ja Sallan keskusta - Sallan raja-asema. Kantatie 82:n varrella sijaitsee Euroopan suurin ampu- ma-alue, Rovajärven harjoitusalue. Puolustusvoimat järjestää Rovajärvellä vuosittain useita ampumaleirejä. Ampumaleirien aikana raskas liikenne kasvaa monikertaiseksi, kun joukko-osasto- ja erikoiskalustokuljetukset kuormittavat kantatietä. Pitkät 60 km:n nopeusrajoitukset hidastavat muuta liikennettä merkittävästi. Ympärivuotisten harjoitusten aikana raskas liikenne moninkertaistuu ja on ympärivuorokautista. Sallan rajanylityspaikan ylitysmäärä oli ennen pakotteita ja koronaepidemiaa 250 000 vuodessa ja kasvu oli vuosittain kovaa. Itä-Lapin kuntayhtymä pitää tärkeänä, että kt 82 status nostetaan vt 82:ksi (Vikajärvi-Kemijärvi). Samalla tien korjaamiseen varataan toimenpideohjelmassa tie- ja liikenneturvallisuuden vuoksi viipymättä tarvittava korjausmääräraha (5.2.1.2).

Suunnitelman mukaan tärkeimpiä toimenpiteitä ovat alueiden saavutettavuuden parantaminen, alueiden kytkeytyminen suoraan globaaliin liikennejärjestelmään, alueiden erityiskysymysten huomioon ottaminen sekä kestävyystavoitteen saavuttamiseen liittyvät toimenpiteet. Suunnitelmassa ehdotetuin perustein (5.2.1.1) on sen vuoksi tarpeen tarkastella myös Kemijärvi-Salla väliltä käytöstä poistetun ratayhteyden uudelleen käyttöön- ottoa elinkeinoelämän tiedossa olevien ja tulevien kuljetustarpeiden vuoksi.

Rautatieyhteys palvelisi Kemin ja Kemijärven metsäteollisuutta, Kemin satamaa, Itä-Lapissa sijaitsevan viiden matkailukeskuksen ja kansallispuistojen yhteystarpeita, kaivosliikenteen ja transitoliikenteen tarpeita. Soklin kaivosoikeudet siirtyivät taksisin Suomen valtiolle Suomen Malmijalostus Oy:lle. Maantien peruskorjaussuunnitelma on juuri tekeillä Soklin päässä. Ratalinja Soklista Sallan Kelloselkään olevan rautatien päähän on lainvoimaisessa maakuntakaavassa. Kaivoksen suunniteltu kuljetustarve aluksi on vajaat 2 miljoonaa tonnia vuodessa. Rata takaa kaivostoiminnan kannattavuuden myös sen jälkeen, kun rikkain malmio on louhittu. Soklin kaivoksen rakentaminen edellyttää myös Isokylä-Kelloselkä-välin radan peruskorjauksen. Kemijärvi-Salla radan varrella sijaitsee helposti käyttöön otettavia raskaan liikenteen tarvitsemia lastaus- ja purkupaikkoja. Kestävän matkailun saavutettavuustavoite perustettavan Sallan kansallispuiston ja Itä-Lapin muun matkailun osalta edellyttää toimivaa raideyhteyttä Kemijärveltä Sallaan. Kunnostuksen jälkeen Suomen päärata on n. viiden kilometrin päässä valtakunnan rajasta. Ratayhteys on kustannustehokkain, ekologisin ja liikenneturvallisuuden kannalta paras vaihtoehto sekä tavaralla, että henkilöliikenteelle. Kuljetusyhteys Sokli –Kemijärvi parantaminen osana Soklin kaivoshanketta sisältyy Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040:een.

Kansainväliset yhteydet

Itä-Lapin elinkeinoelämän toimintaympäristössä on tapahtunut merkittäviä muutoksia, jotka edellyttävät alueen rataverkon ja raideliikennejärjestelmän uudelleenarviointia ja kehittämistä. Nykyinen rataverkko ja raideliikennejärjestelmä käsittää ratayhteyden Patokankaan raakaputerminaalista ja Keitele Group Oy:n tehtaalta Kemijärven asemalle ja edelleen Rovaniemelle ja Kemiin. Raideliikennejärjestelmän nykyinen toiminta kattaa Itä-Lapin raakapuun kuljetuksen Metsä Groupin ja Stora Enson Kemin ja Oulun tehtaille ja Keitele Group Oy:n sahatuotteiden kuljetuksen Oulun satamaan ja Mussalon satamaan Porvooseen.

Soklin kaivosoikeudet ovat siirtyneet Sokli Oy:n omistukseen, joka on Suomen Malmijalostus Oy:n tytäryhtiö. Suomen Malmijalostus Oy on valtion kokonaan omistama erityistehtäväyhtiö, joka kehittää Suomen kaivos- ja akkutoimialaa. Soklin kaivoksen malmirikasteen kuljetustarve on vajaa 2 miljoonaa tonnia vuodessa. Itä-Lapin maakuntakaavassa on varaus Soklin malmiradan rakentamiseen.

Stora Enson ja Metsä Groupin metsäbiotalous investoinnit Oulussa ja Kemissä lisäävät raakapuun kysyntää ja kuljetustarvetta Itä-Lapista. Uusiutuvan energian lisääntyvä tarve edellyttää toimivan raideliikennejärjestelmän kehittämistä energiapuuhakkeen logistiikan parantamiseksi. Kemijärven biojalostamo hanke on siirtynyt uuteen vaiheeseen ja investointia viedään vahvasti eteenpäin. Itä-Lapin poikki kulkeva, Kemistä Murmansiin kulkeva Murmanskin käytävä on yksi Lapin liiton Lapin Tulevaisuuskuva 2040:n kehittämisvyöhykkeistä. Murmanskin käytävälle on ohjattavissa rahtiliikennettä Venäjältä Kemi-Tornion kaksoissatamaan, koska Murmanskin ja Pietarin välinen ratayhteys on ylikuormittunut Kantalahdesta etelään johtavalla osalla. Raideliikennejärjestelmän kehittäminen edellyttää Isokylä-Kelloselkä raideyhteyden perusparantamista ja Kelloselkä-Sokli sivuradan rakentamista.

Rautatien toteuttaminen Sallan kautta Alakurttiin Venäjälle (Rail Arctica) on kannattavuusselvityksissä todettu taloudellisesti edullisimmaksi ja kannattavimmaksi investoinniksi pohjoisista raideyhteysvaihtoehdoista Jäämerelle ja Aasiaan. Salla-Kantalahti- rata (Rail-Arctica) sisältyy Lapin Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040:een pitkän aikavälin liikennehankkeena.

Sallan kansainvälinen rajaylityspaikka on yhteys Suomen / EU:n ja Venäjän välillä. Tieyhteys on merkittävä Kuolan alueen investointien ja sen kautta avautuvien kansainvälisten meri ja maaliikenneyhteyksien näkökulmasta. Kansainvälistä rajanylityspaikkaa ja sekä tie- ja lentoväyläyhteyksiä tulee kehittää raideliikenneyhteyksien lisäksi.

Sisäisen saavutettavuuden kehittäminen

Täysimittaisen Itä-Suomen radan kehittäminen Kajaanista Kuusamoon ja Kemijärvelle, sekä edelleen Sodankylään edistäisi pitkien etäisyyksien alueella sekä henkilö- että tavaraliikenteessä ilmastoystävällisempiä kuljetuksia, helpottaisi ruuhkaa länsiradalla. Tätä mahdollisuutta olisi hyvä tarkastella valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä tavoiteltaessa visiota 2050.(5.2.1.1). Maakuntakeskukset ja seutukeskukset ovat kansallisesti merkittäviä liikenteen solmukohtia ja niiden väliset yhteydet tulee luokitella merkittäviksi, kunnossapidettäväksi yhteysvälyksi elinkeinoelämän, yhteiskunnan palveluiden saavutettavuuden ja huoltovarmuuden vuoksi. Kun nyt näin ei ole suunnitelmaan kirjattu, saavutettavuutta koskevia tavoitteita ei saavuteta Itä- ja Pohjois-Suomen osalta lausunnolla olevalla suunnitelmaluonnoksen perusteella.

Rahoituksen suuntaaminen raamin sisällä

Rahoituksen osalta suunnitelmaan kirjattu ehdotus kuntien rahoitusvastuun kasvattamisesta niin sanotuilla valtion ja kuntien yhteisrahoitusmallilla ei ole käytännössä mahdollista vaan kohtuutonta kuntien taloudellisen- ja muun kehitystilanteen takia. Saavutettavuuden kehittämisessä keskeisin rooli on valtiolla ja Verkkojen Eurooppa ohjelmaa toteutavilla rahastoilla (CEF, JFT, EAKR, ESR), joiden aktiivisempaa hyödyntämistä varten pitäisi myös alueille varautua ohjaamaan riittävästi osaavia resursseja.

Heli Knutars
yhtymähallituksen pj.
Itä-Lapin kuntayhtymä

Dina Solatie
johtaja
Itä-Lapin kuntayhtymä