

VÄYLÄVIRASTO

PL 33

00521 HELSINKI

KEMIJÄRVEN KAUPUNGIN LAUSUNTO VALTION VÄYLÄVERKON INVESTOINTIOHJELMASTA VUOSILLE 2022–2031

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?

Kestävyys, tehokkuus, saavutettavuus, turvallisuus ja ilmastonmuutos ovat investointiohjelmassa esitettyjen hankkeiden arvioinnin pääkriteereitä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti. Ohjelmassa on onnistumista, mutta myös korjaamisen tarvetta.

Sen sijaan muuttunut geopoliittinen turvallisuustilanne ja sen asettamat kuljetus- ja matkaketjujen, saavutettavuuden ja logistiikan tarpeet eivät ole tulleet huomioon otetuksi investointiohjelmassa. Myös vihreän siirtymän toteuttamisen mahdollistaminen liikenteen ja investointien kautta on ohjelman kriteeristöissä jäänyt vähäiselle huomioon ottamiselle. Näitä kriteereitä on tarpeen tarkastella uudelleen.

Toimintaympäristön valtavaa muutosta liikennevirtoihin on välttämätöntä tarkastella uudelleen koko Suomen kannalta hankkeiden arvioinneissa, valtion rajallisen budjetin jaossa ja painotuksissa liikennemuotojen kesken sekä CEF-rahoituksen kohteita valittaessa. Lapin tarjoamat mahdollisuudet Suomelle ovat jääneet erikoisen vähälle huomioon ottamiselle esim. kansainvälisten maayhteyksien, elinkeinoelämän kansallisten ja kansainvälisten investointien ja saavutettavuuden osalta. Esimerkiksi Lapin metsä- ja matkailuinvestoinnit, kasvava kaivosala ja energiatuotanto tuottavat huomattavan määrän yhteiskunnan tuloista sekä hyvinvointi- ja turvallisuustarpeista.

On harkittava, sijoitetaanko satoja miljoonia tai jopa miljardeja sellaisiin hankkeisiin, jotka lyhentävät matka-aikaa muutamilla minuuteille, kun samaan aikaan koko Suomessa löytyy lukuisa määrä kohteita, jotka ovat esteitä elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden sekä turvallisuuden kehitykselle, jopa siten, että kuljetukset estyvät kokonaan tai väylien pullonkaulat (esim. sillat) vaikeuttavat huomattavasti liikenteen ja kuljetusten määrää, laatua ja turvallisuutta.

Liikenneväylien investointien painotuksissa ja kohdentamisissa on valitsemissa olosuhteissa huolehdittava, että teollisuuden raaka-ainehuolto ja kansainvälinen vienti (metsät, matkailu, malmi, energia) voi toimia ja yhteiskunnalle kertyy varoja julkisten palveluiden tuottamiseen.

Investointiohjelmaa on syytä tarkastella vielä uudelleen koko Suomen osalta huoltovarmuuden, turvallisuuden, sotilaallisen liikkuvuuden, elinkeinoelämän logistiikkatarpeiden ja hyvinvointitarpeiden sekä kansalaisten perustarpeiden toteutumiseksi saavutettavuuden osalta. Tässä ehdotuksessa nämä asiat eivät tule riittävästi huomioon otetuksi Lapissa ja Itä-Suomessa. Investoinnit painottuvat etelä-, lounais- ja keskiosiin maata ja jonkin verran kaakkoiseen osaan. Pylväsdiagrammit investointiohjelmassa kuvaavat liikennemuotojen palvelun kohdentumisista ihmisille ja elinkeinoelämälle – pitäisi mitata myös alueen tuottamaa arvonlisää yhteiseen kassaan ja sen merkitystä Suomelle.

2. Ovatko investointien perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Kaikkien investointien perustelut ovat tällä tavoin toteutettuna samanlaisia, mutta miten käytännössä niiden tasapuolisuutta ja selkeyttä mitataan, otetaanko huomioon esimerkiksi jonkin investoinnin tai valtaviin raaka-ainepotentiaalien merkitystä koko yhteiskunnalle ja kohdealueelle. Pylväsdiagrammit investointiohjelmassa kuvaavat liikennemuotojen palvelun kohdentumisista ihmisille ja elinkeinoelämälle ym. – pitäisi mitata myös alueen tuottamaa arvonlisää yhteiseen kassaan ja sen merkitystä Suomelle.

Erityisasemaan investointiohjelmassa korotetut MAL-kaupungit murentavat käsitystä valtion Väyläviraston investointiratkaisujen tasapuolisuudesta. Investointiohjelman luettavuutta ja visualisuuksia olisi hyvä kehittää. Esitystavassa kuvastuu hallinnolliset kerroksellisuudet, investointien vertailun ja mittaroinnin haasteen kehitystilanne.

Tasapuolisuus lähtökohtana on kannatettava. Rajallisten resurssien kohdentamisessa valtavan korjausvelan ja väylästä kaikkien liikennemuotojen runsaiden korjaus- ja investointitarpeiden kohdatessa, tasapuolisuus voi olla vaikeaa ja osin jopa mahdotontakin. Viraston prosessien selkeys ja niiden avoin, selkeä kuvaaminen edistää vuoropuhelun sujumista viraston ja sidosryhmien kesken.

Investointiohjelmalla voidaan edistää tasapuolisuutta liikenneväylien käyttömahdollisuuksissa, kun perustienpito ja alempiasteisten teiden kunnosta huolehtiminen nostetaan keskeiseen asemaan, joka näkyy käytännössä budjettirahoituksen vahvistamisena, että investointikohteiden valintoina. Nämä alempiasteiset väylät ruokkivat pääväylien kautta teollisuutta ja vientiä, keskustaunonkeja ja rannikkoseutujen satamia ja jalostusta. Ne myös ovat tärkeimpiä väyliä alueiden huoltovarmuudelle ja elinvoimalle, hyvinvointi- ja muiden julkisten palveluiden saavutettavuudelle, kansalaisten yhdenvertaisille mahdollisuuksille elää, asua ja yrittää niin maalla kuin kaupungeissakin.

3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Esimerkiksi Itä-Suomen, Kainuun ja Lapin elinvoimaisuuden ylläpito ja kehittäminen, näiden alueiden elinvoiman merkitys Suomelle, itärajan hiljentymisen vaikutus nykyisiin ja tuleviin liikennejärjestelmätarpeisiin on arvioitava kokonaan uudelleen. Investointiaikeet muutaman minuutin matkanopeutta lisääviin miljardien ratahankkeisiin eivät ole näissä olosuhteissa perusteltuja. Alempiasteiset tiet, maantieverkostolla korjausta vaativat sillat ja perustienpito tarvitsevat nyt investointivaroja, jotta olemassa oleva liikenneverkko kaikkine osineen toimii ja palvelee käyttäjiään, varmuudella ja kattavasti koko yhteiskunnan tarpeita.

Kestävyyteen, tehokkuuteen, saavutettavuuteen, turvallisuuteen ja ilmastonmuutoksen haasteisiin vastaamiseen pystytään em. alueella vastaamaan esimerkiksi käynnistämällä Lapista esitettyjä, välttämättömiä vientiteollisuuden, huoltovarmuuden, turvallisuuden ja tasavertaisen saavutettavuuden turvaavia liikenneinvestointeja.

Lapissa investointeja tarvitaan tien huonon kunnon ja raskaan liikenteen kasvun vuoksi viipymättä vt5:lle Kuusamo-Kemijärvi-Sodankylä (kuuluu TEN-perusväyläverkkoon, CEF-rahoitus mahdollinen), tien erittäin huonon kunnon ja kasvavan raskaan liikenteen takia kt82 välillä Rovaniemi-Kemijärvi-Salla, Kemijärvi-Salla rautatieyhteyden käyttöönottoon (n. 8 miljoonaa) mm. puutavarakuljetusten, matkailun ja kaivosalan tarpeisiin. Nämä Lapin investointikohteet toteuttavat Liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetettuja tavoitteita.

Erityisesti 1960-luvulla rakennettu kt 82 Rovaniemi-Kemijärvi vaatii kiireellistä peruskorjaamista liikenneturvallisuuden ja runsaasti kasvaneen liikennemäärän vuoksi. Lappi odottaa Väylävirastolta myös päätöstä kt 82 tienluokan korottamisesta valtatieksi. Tien varrella sijaitsee Puolustusvoimien Rovajärven harjoitusalue, jonka käyttö ja liikennemäärä tulee kasvamaan. Tien 82 peruskorjausinvestointi pitäisi löytyä investointiohjelmasta 1A-korista, kiireellisistä toteutettavista (kustannus n. 30 miljoonaa, suunnitelma valmis Lapin ELY:ssä). Kemijärvellä Patokankaan teollisuusalueelle (Keiteleen vientisaha ym. puunjalostusta, puutavaran lastausasema) johtavan Pahkakummuntie (9643) liittymät vt 5:n ja teollisuusalueen kohdalla vaativat korjausta (suunnitelma valmiina) liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden vuoksi.

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?

Kehittämällä mittarointia niin, että siinä otetaan huomioon investoinnin vaikutukset kohdealueen mahdollisuuksiin tuottaa elinvoimaa ja hyvinvointia alueelle ja arvonlisää yhteiskunnalle. Näkökulmana arvioinneissa, mittaroinnissa, on perusteltua tarkastella ja vertailla asioita myös koko maan turvallisuuden, huoltovarmuuden, elinvoiman ja hyvinvoinnin kautta. Myös ajantasainen aluekehityksen tilannekuva ja kehitysnäkymä on tarpeen ottaa huomioon liikenneinvestoinneissa tasapuolisesti eri puolilta maata.

Asukkaita Lapissa on noin 176 000 mutta yli puolet vuodesta tuo läsnäolevan väestön määrää kaksinkertaistuu. Lapin vuonna 2021 koko maakunnan tuottama liikevaihto oli

15,4 miljardia euroa. Lappi tuottaa 6,2 prosenttia Suomen tavaraviennistä. Suomen malminetsinnästä 75 % tapahtuu Lapissa ja uusia kaivoksia avataan. Puun tuotantoon on käytettävissä 3,7 miljoonaa hehtaaria metsämaata, Kemiin avautuu uusi tehdas, Kemijärvellä toimii vientisaha, metsäteollisuusalueelle kehitetään puupohjaisten tuotteiden jalostusta. Lapissa investointipotentiaalia on valtavasti ja rajat ylittävällä pohjoisella alueella Pohjois- Norjassa, - Ruotsissa ja Lapissa investointipotentiaaliksi on laskettu noin 160 miljardia. Esimerkiksi tällaista edellä kuvattua tietoa pitäisi saada mukaan arviointeihin, silloin kuin investointiohjelmaan liittyviä kohteita mittaroidaan ja sijoitellaan eri koreihin. Tietoa voidaan ylläpitää ja jakaa viraston ja alueiden kesken kehittämällä yhteistyötä, esim. webinaarien avulla.

5. Mitä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tuli vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?

Kestävyyteen, tehokkuuteen, saavutettavuuteen, turvallisuuteen ja ilmastonmuutoksen haasteisiin vastaamiseen pystytään em. alueella vastaamaan esimerkiksi käynnistämällä raideyhteyden varsinainen suunnittelutyö Kainuusta Pesiökylästä Kemijärvelle, jolloin saadaan koko Suomen kattava, ruuhkia pääradalla helpottava kehärata, joka palvelee kapasiteettinsa ansiosta kaikkia Liikennejärjestelmä suunnitelman tavoitteita. Rovaniemi-Itä-Lappi maakuntakaavaan (astui voimaan 21.9.2022) on merkitty alustava varautuminen tämän yhteyden suunnitteluun ja Kainuun Liitto on tehnyt po. hankkeesta kannattavuusselvityksen, joka julkaistiin keväällä 2022. Euroopan huoltovarmuuden kannalta tärkeällä vihreänkiven vyöhykkeellä Lapissa tehdään aktiivisesti malminetsintää ja avataan uusia kaivoksia. Myös Lapin matkailukohteet Ruka, Somu, Salla, Pyhä, Luosto, sekä viisi kansallispuistoa Itä-Lapissa kasvattavat kävijämääriä 25-30% vuosivauhtia jatkuvasti ja luovat näin ollen tarpeita kestäväällä kehityksellä liikenteessä.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Väyläviraston, maakuntien alueviranomaisten ja liikennejärjestelmätyöryhmien kesken olisi hyödyllistä järjestää eri teemoilla webinaareja ja kehittää vuoropuhelua sidosryhmien kesken. Näin saadaan ajantasainen tiedontila liikenneväylien tarpeista ja tilanteista sekä rahoituksesta.

KEMIJÄRVEN KAUPUNGINHALLITUS

Marjo Sääreä
vt. kaupunginjohtaja