

7.5.2018

Liikenne- ja viestintäministeri
Anne Berner
Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

LAUSUNTO JÄÄMEREN RATASELVITYKSEN JATKOTYÖSTÄ

Jäämeren rataselvityksen julkistamispäivänä 14.3.2018 Kauppalehti ja Suomen Kuvalehti kyseenalaistivat selvitystyön sisällön ja johtopäätökset. Jatkotyön valittu linjaus Rovaniemi-Kemijärvi-Kirkkonieniemi tehdään yhteistyössä norjalaisten kanssa.

Konsulttiyhtiö Rambollin toimesta tehty yhteiskuntataloudellinen tarkastelu oli kevyt ja osin virheellinen. Työssä ei käytetty LVM:n omistamaa Frisbee -analyysiohjelmaa (tavaraliikenteen tietokonemallia) eikä v. 2014 Pöyry-yhtiöiden vetämän 4 maan konsulttiryhmän toimesta tehdyn neljän Jäämerenratavaihtoehdon selvityksen tuloksia. Näissä Salla - Kantalahti (Salka)-radan hyöty/kustannus -suhde oli peräti 1.7 kertoimella. Yleisesti Suomen radat on rakennettu alle yhden H/K-suhteella.

Lapin Liiton hallituksen kokouksessa 16.4.2018 käsiteltäessä Ylä-Lapin maakuntakaavaehdotusta Utsjoen kunta, Saamelaiskäräjät ja kaikki ratalinjauksen varrella olevat paliskunnat vastustivat ratavarauksen tekemistä. Myös saamelaisnuoret vastustavat rataa. Huoltovarmuuskeskuksen mukaan Kirkkonien radalla ei ole mitään merkitystä siviilielämän huoltovarmuuteen.

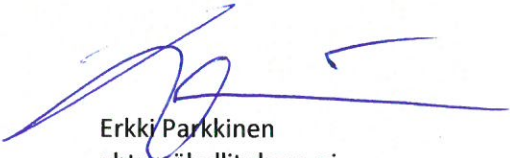
Pöyryn v. 2014 selvityksen mukaan Salla-Kantalahti radan kokonaiskustannukset ovat 1/3 Kirkkonien vastaavista ja Suomen osuus on yli 10 kertaa pienempi kuin Kirkkonien radassa. Varsinaista rataa puuttuu Suomen puolelta muutama kilometri ja Venäjällä Alakurttiin noin 70 km. Salla-Kantalahti-radon vaikutuspiirissä ei ole alkuperäiskansoja eikä korvaamattomia luontoarvoja, joten ei myöskään Saamenmaan ja Utsjoen kunnan kaltaista ehdotonta vastustusta ole odotettavissa.

Koska Jäämerenrataselvityksen julkistamisen jälkeen on tullut uusia seikkoja esiin ja epävarmuus selvityksen oikeellisuudesta on kyseenalaistettu, niin Itä-Lapin kuntayhtymä kohteliaimmin esittää seuraavia toimenpiteitä ennen lopullisten linjavaihtoehtojen valitsemista (1-3 vaihtoehtoa lopputyöhön) jatkotyötä varten;


- Varsinaiseen työryhmään kaikkien viiden linjauksen yksi edustaja eli yhteensä 5 edustajaa
- Tornio – Haaparanta - Narvik -linjaus valitaan viidenneksi vaihtoehdoksi.
- Frisbee-analyysi tehdään kaikista viidestä vaihtoehdoista.
- Frisbeen tulosten pohjalta uusi tarkastelu valittavasta/valittavista linjavaihtoehtoista.
- Otetaan vielä kerran Soklin kaivosrata tarkasteluun ja nostetaan agendalle valtion aikanaan antamat lupaukset kaivosratojen toteuttamisesta. Yaran kannalta on järkevää, että malmi menee kaikissa tapauksissa Perämeren satamiin, ei missään tapauksessa mihinkään Jäämeren satamaan, joka oli selvitystyön esitys.
- Lopullisten jatkotyön kohdelinjauksen/-linjausten valinta ja jatkotyön käynnistäminen.

Koska YLEn uutisen mukaan ministeri on sopinut Ruotsin kollegansa kanssa pikaisesta selvityksestä Tornio-Haaparata välisen ratayhteyden toteuttamisesta, niin tämäkin seikka puoltaa näkemystämme siitä, että Tornio-Narvik vaihtoehto pitäisi ottaa viidenneksi vaihtoehdoksi ja kaikki vaihtoehdot käydä läpi Frisbee-analyysillä ennen jatkotyön käynnistystä.

Mikäli ratalinjaus on Rovaniemeltä Kirkkoniemeen, radan linjaus pitää kulkea ehdottomasti Kemijärven kautta. Tämä ratavaihtoehto on vain 20 km pidempi, mutta on selvästi halvempi rakentaa, kuin suoraan Sodankylään. Tämä ratavaihtoehto palvelee ja tukee laajempaa yritysverkostoa ja Pyhä – Luoston matkailukeskuksien sekä muun seutukunnan matkailumäärää alueella. Lisäksi liikenneministeriön 30 M€:n investointi radan sähköistykseen ja terminaalin käyttöasteen nostamiseksi tukee tätä linjausta.



Erkki Parkkinen
yhtymähallituksen pj.
Itä-Lapin kuntayhtymä



Dina Solatie
kehittämispäällikkö
Itä-Lapin kuntayhtymä