

Utsjoen kunta
PI 41
99981 Utsjoki

LAUSUNTO 28.2.2023

Väylävirasto
Lausunto Lausuntopalvelu.fi

Utsjoen kunnan lausunto Valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2024-31

viite: Väyläviraston lausuntopyyntö: Valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2024-31, VÄYLÄ/150/04.00/2023

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista.

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

Yleisenä huomiona valtion väyläverkon investointiohjelmaan Utsjoen kunta toteaa, että koko Lapin maakunnan infratarpeet on valitettavan ohuesti edustettuina hankeohjelmassa.

Liikennepolitiikka on osa aluepolitiikkaa ja ne molemmat kytkeytyvät tässä mailman tilanteessa vahvasti turvallisuuspolitiikkaan. Lapin maakunnan saavutettavuutta koko Suomen huoltovarmuuden näkökulmasta on arvioitava vakavasti uudelleen Euroopan muuttuneessa ulko- ja turvallisuuspoliittisessa tilanteessa. Valtakunnallinen Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2021-32 on otettava uuteen tarkasteluun seuraavalla hallituskaudella.

Lapin maakunta pinta-alaltaan Suomen laajimpana maakuntana on keskeisessä roolissa logistisena käytävänä länteen ja pohjoiseen. Huoltovarmuuden näkökulmasta tämä korostuu mahdollisessa Suomenlahden satamien häiriötilanteessa, koska ainoat maanteitse tapahtuvat tavaraliikenteen kuljetusreitit kulkevat Lapin kautta. Tämä tarkoittaa, että Lapin väyläverkon kehittämiseen ja peruskorjaukseen on syytä panostaa aivan uudella tavalla tulevaisuudessa. Lapin tiestön liikennevirrat ovat selkeästi kasvavamassa myös matkailun kehittämisen myötä. Esimerkiksi Utsjoella infran huono kunto vaikeuttaa merkittävästi matkailun kehittämistä äkilliseen rakennemuutokseen ajautuneessa kunnassa.

Utsjoen kunta pitää tärkeänä pohjoismaisen liikenne- ja logistiikka-alan yhteistyön tiivistämistä, jotta valtioiden olisi mahdollista tehdä tiiviimpää infrasuunnittelun yhteistyötä kasvavien valtioiden rajat ylittävien liikennevirtojen tarpeisin. Erityisesti Norjassa ja Ruotsissa käynnistyneiden ja käynnistyvien valtaviin kestävän kasvun investointien imuun olisi Suomestakin syytä luoda strategisempi katse.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Lapin laajan maakunnan infratarpeet ovat hyvin ohuesti esillä hankeohjelmassa. Kaikkein pohjoisimpaan Lappiin ei ole suunniteltu käynnistettävän yhtäkään infrahanketta. Tämä on merkittävä ongelma alueiden tarpeiden tasapuolisuuden, mutta myös koko maan huoltovarmuuden näkökulmasta. Valtakunnallinen Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2021-32 on otettava uuteen tarkasteluun seuraavalla hallituskaudella.

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

Eri maakuntien infratarpeita on katsottava tasapuolisemmin eri aluiden elinvoiman kehittämisen näkökulmasta. Kasvukeskusten ulkopuolella on kriittisiä infran kehittämisen sekä perusparantamisen tarpeita muun muassa teollisuuden kuljetusten ja matkailun kehittämisen näkökulmasta.

Huoltovarmuuden ja arjen turvallisuuden näkökulmasta on tärkeää ymmärtää, että erityisesti Pohjois-Lapissa on alueita, jotka ovat vähäliikenteisiä harvan asutuksen vuoksi. Alueella ei useinkaan ole korvaavaa tiestöä yhden väylän ollessa tilapäisesti pois käytöstä. Tämä korostuu erityisesti talvikunnossapidon turvallista tasoa määriteltäessä. Kyse ei ole vain elinkeinonelämän kuljetuksista, työmatka- ja asiointiliikenteestä, vaan myös hälytysajoneuvojen kyvystä suoriutua laillisesti hälytysajoista. Tästä syystä infran kehittämisen ja perusparantamisen ainoa mittari ei voi olla liikennemäärä.

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

Laaja lausuntokierros ja vuorovaikutteiset kuulemistilaisuudet ovat erittäin kannatettavia jatkossakin. Lapin maakunnan osalta joutuu kuitenkin totemaan, ettei lukuisilla samansuuntaisilla lausunnoilla juuri ole vaikutusta hankeohjelmien lopulliseen sisältöön.

5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?

Suomen pohjoisin ja ainoa saamelaisenemmistöinen Utsjoen kunta ajautui äkillisen rakennemuutoksen tilaan keväällä 2021. Syynä tähän on Tenojoen lohestuskielto, jonka kokonaisvaltaiset vaikutukset ovat aluetaloudelle jopa -5 milj euroa vuodessa. Lohenkalastuskielto on jatkumassa nyt valtion päätöksillä kolmatta kesää.

Tilanne on pienen kunnan yritysten, asukkaiden ja kunnan talouden kannalta kestävä. Utsjoen kunta on vedonnut valtioneuvostoon pikaisen tukipaketin valmistelun käynnistämiseksi Tenojoen lohenkalastuskiellosta aiheutuvien merkittävien taloudellisten menetysten korvaamiseksi. Tähän mennessä valtion tukitoimet ovat olleet hyvinvaatimattomia, pieniä hanketukirahoja.

Kunta on päättänyt vahvistaa elinvoimaansa panostamalla kestävä matkailun kehittämiseen. Utsjoelle, Tenojoen rannalle on muun muassa valmistunut uusi kansainvälisen tason hotelli jo vuosi sitten. Myös olemassa olevia hotelleja on laajennettu ja asiakaspaikkoja lisätty.

Valtatien varrella sijaitseville hotelleille kulku ei ole kuitenkaan turvallista puuttuvien kevyen liikenteen väylien vuoksi. Kunta on laatinut yhdessä Lapin ELY-keskuksen ja Lapin liiton kanssa kevyen liikenteen investointiesityksen v 2021, jotka mahdollistavat matkailun kehittämisen ja kunnan elinvoiman vahvistamisen.

Kevyen liikenteen väylien rakentaminen taajamiin, priorisoitu esitys, jonka kustannusarvio yhteensä: 6190 000e

1) Mt 970 Utsjoen kävely- ja pyöräilytie Nuorgamin suuntaan ja Utsjoen kevyenliikenteen silta. 1880 000 e

2) Mt 970 Utsjoen kävely- ja pyöräilytie Karigasniemen suuntaan ja Äimäjoen silta. 2 190 000 e

3) Vt 4 Utsjoen kävely- ja pyöräilytien jatkaminen etelään. 800 000e (ei sisällä vielä Kirkkopahdan kallioleikkausta, josta suunnitelma työn alla)

4) Mt 970 Nuorgamin kävely- ja pyöräilytien jatkaminen Norjan rajalle. 1 320 000

Suomen ja Norjan valtioiden rajan ylittävän Karigasniemen sillan uusiminen

Suomen ja Norjan valtioiden rajalla Karigasniemen kylässä sijaitseva Inarijoen ylittävä Torvikosken silta on tullut elinkaarensa päähän. Silta on rakennettu v 1955. Siltaan on tehty yleistarkastus vuonna 2009 ja erikoistarkastus vuonna 2014, joissa on todettu, että sillassa on useita merkittäviä ja vakavia vaurioita.

Torvikosken sillan kautta kulkee kaupallinen tavaraliikenne sekä Suomen ja Norjan välinen ns. paikallinen rajakauppaliikenne ja matkailuliikenne. Suomen ja Norjan välisen EU-ulkorajan virallisista tulleiteistä Karigasniemen rajanylityspaikka on kokonaisliikennemäärältään vilkkain. Lapin ELY-keskus yhdessä Norjan Vegvesenin kanssa käynnistivät vuoden 2018 lopulla yhteisen toimenpidesuunnittelutyön Karigasniemen sillan uusimiseksi.

Lapin ELY-keskus on käynnistänyt Suomen ja Norjan valtioiden välisenä yhteishankkeena siltaurakan suunnitteluvaiheen kesällä 2022. On tärkeää, että siltahankkeen toteutukselle varataan investointimääräraha vuodelle 2024. Norja maksaa suunnittelun osalta sillasta 50% ja 100% Norjan puolen väylistä. Hanke olisi näkemyksemme mukaan mahdollista rahoittaa ns Military Mobility rahoituksella.

Valtatie 4 Kirkkopahdan kalliosortumien korjaus

Valtatie 4:n varrella noin 7km Utsjoen kirkonkylästä etelään sijaitsevan Kirkkopahdan kallioseinämien kivilohkeamien korjaus on syytä aloittaa pikaisesti. Kallion epävakauden vuoksi ajotielle irtoaa kivenlohkareita, mikä tekee tiestä hengenvaarallisen. Lapin ELY-keskus onkin tehnyt tutkimuksia alueella.

Utsjoen kunta kiirehtii ratkaisun hakemista kapealle tiealueelle niin ajoneuvoliikenteen kuin kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Karigasniemen tulliaseman liikennejärjestelyjen uusimistarve

Kunta muistuttaa edelleen myös Karigasniemen tulliaseman ja sen liikennejärjestelyjen uusimistarpeesta. Suunnittelukohteena on maantiellä 92 Utsjoen kunnassa, Karigasniemen kylässä, Suomen ja Norjan rajalla sijaitseva rajanylityspaikka. Kohde sijaitsee 0,5 km etäisyydellä rajasta, Karigasniemen kylän taajamarakenteessa.

Raja-aseman kautta kulkee Suomen ja Norjan välinen paikallinen rajakauppa,- työmatka- ja matkailuliikenne sekä kaupallinen tavaraliikenne, jonka merkitys on viime vuosina kasvanut. Rajanylityspaikka on EU- ulkorajan virallinen tullitie. Maantie 92 toimii merkittävänä tavaraliikenteen yhteytenä Norjasta kattavaan TEN-T-verkkoon kuuluvalla valtatielle 4.

Suomen ja Norjan välisen EU-ulkorajan virallisista tulleiteistä Karigasniemen rajanylityspaikka on kokonaisliikennemäärältään vilkkain. Liikennemäärän jatkuva kasvu, varsinkin raskaan liikenteen, alkaen vuodesta 2009 ja siitä seurannut tulleitehtävien lisääntyminen sekä ylityspaikan vanhentunut infra ovat tuoneet esille tarpeen selvittää ne toimenpiteet ja muutokset, joilla turvataan Suomen ja Norjan tullitoiminnan edellytykset ja varmennetaan liikenteen sujuvuus ja turvallisuus

Karigasniemem tullitoimipaikan rakennukset ovat elinkaarensa päässä ja rakenteellisesti huonokuntoisia, lisäksi niiden talo- ja laitetekninen varustus on puutteellista ja vanhentunutta. Liikennealueet ovat osoittautuneet laajuudeltaan ahtaiksi, varustukseltaan puutteellisiksi ja eriyttämättömien järjestelyiden takia turvattomiksi tullitoiminnan käytössä niin asiakkaille kuin viranomaisille.

Lapin ELY-keskus, Senaatti-kiinteistöt ja Tulli käynnistivät vuoden 2018 lopulla yhteisen toimenpidesuunnittelutyön Karigasniemen rajanylityspaikan liikennealueen ja tullitoimitilojen kehittämiseksi. Sen tuloksena syntynyt erillinen hankesuunnitelma esittää ratkaisuksi Tullin toimitilojen uudisrakentamista ja liikennealueiden uudelleenjärjestelyä.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

-

Utsjoella 28.2.2023

Taina Pieski
Kunnanjohtaja