

## Jäämeren ratahanke lienee vuosisadan huijaus

Liikenneviraston Jäämeren rataselvityksen mukaan Rovaniemeltä Kirkkoniemeeseen suunniteltua ratalinjaa on yhteensä 520 km. Mukaan tulee pitkiä tunneleita Saariselän kohdalla sekä Ivalon ja Inarin välillä, lopuksi vielä kaksi tunnelia Norjan puolella. Niiden pituus on arviolta 60 km. Radan hinnaksi on arvioitu 2,9 miljardia euroa.

Hinta-arvio on täysin alimitoitettu.

Otetaanpa tuore esimerkki tunneleista. Länsimetro Matinkylään maksoi lopulta yli 1,2 miljardia euroa. Ja tämä luku on tällä hetkellä vielä alustava arvio. Arvioilla on tapana kasvaa matkan aikana.

Metrotunnelia syntyi 12 kilometriä. Sen hinta oli siis 100 miljoonaa euroa jokaiselta kilometriltä. Oletetaan että Jäämeren tunneliosioden hinta olisi vain puolet Länsimetrosta. Tunneleita on tarkoitus rakentaa Saariselän kohdalle, sekä pelkästään Ivalon ja Inarin välille lähes 40 kilometriä. Näiden lisäksi Norjan puolelle tulee kaksi tunnelia, joten tunneleiden osuus tulee olemaan ainakin 60 kilometriä. Pelkästään tunneliosuuksien hinta olisi siten vähintään 3 miljardia euroa.

Pannaanpa lisää vertailua: Suomen viime vuosikymmenten suurin ratahanke oli Pohjanmaan radan perusparantaminen 2007-17. Seinäjoen ja Oulun välinen rataosuus, yhteensä 330 km, maksoi 880 miljoonaa. Ja huomatkka, itse ratapohja oli valmiina eikä rataosuudella ole käytännössä ainoatakaan mainittavaa korkeuseroa.

Kokonaan pohjustamattomana uutena ratana Jäämeren rata ei todellakaan maksa samaa hintaa kuin Pohjanmaan rataparannus. Sen on oltava ilman tunneleita yli 2,5 miljardia, mutta tarkkaa hintaa tuskin kukaan osaa arvioida. Tavallisesti hankkeiden hinta-arviot karkaavat pilviin. Koko radan kustannukset olisivat tunneliosuuksineen silloin vähintään 5,5 miljardia, mutta kokemusten perusteella mahdollisesti jopa 10 miljardia euroa.

Entäpä sitten radan tarve ja kannattavuus?

Kirkkoniemien radan tärkeimmiksi kuljetuskäyttäjiksi on oletettu kaivosteollisuuden kuljetukset sekä pieneltä osin myös metsätalouden. Selvitys olettaa, että kuljetuksia olisi yhteensä 2,7 miljoonaa tonnia vuodessa.

Tästä 1,8 tonnia oletetaan olevan fosfaattia ja rautamalmia Soklin kaivoksesta Yaran Glomfjordin tehtaaseen. Glomfjord sijaisee hiukan Narvikin eteläpuolella.

Yara Soklin vastaava projektipäällikkö Eero Hemming toteaa, että Soklin malmi tultaneen viemään pääosin Etelä-Norjan Porsgrunniin ja muihin Länsi-Euroopan laitoksiin Kemin tai Oulun kautta, ei siis Glomfjordiin kuin pieneltä osin. Lisäksi itse Soklin kaivoshanke on toistaiseksi jäissä. Kaivoshankkeen uudelleen aktivointi tulee kysymykseen jos ja kun valmisteilla oleva ympäristölupa ehtoineen sen sallii.

Miten sitten muut kaivokset?

Selvityksen mukaan Kevitsan malmirikastetta kuljetettaisiin noin 0,3 miljoonaa tonnia vuodessa. Kevitsan rikasteet menevät rekoilla Kemiin, josta ne kuljetetaan laivalla Poriin ja sieltä rautateitse Harjavallan tehtaille. Jonkin verran rikasteita menee muihinkin Itämeren satamiin, joten Jäämeren rata on Kevitsan kaivokselle täysin tarpeeton.

Ruotsin Pajalan ja mahdollisen Hannukaisen rautamalmia ei tulla milloinkaan kuljettamaan Rovaniemen ja Krikkoniemen välillä, nehän on joka tapauksessa kuljetettava silloin Kemin kautta, jossa on järkevämpää lastata ne laivaan.

Jäljelle jää selvityksessä enää raakapuun vienti – sitä on arveltu olevan 0,2 miljoonaa tonnia vuodessa, sekä Norjan kuljetukset toiseen suuntaan joita arvioidaan olevan 0,4 miljoonaa tonnia. Loppusaldo on siis 0,2 miljoonaa tonnia Suomesta Kirkkoniemeen ja takaisin 0,4 miljoonaa tonnia vuodessa. tonnia.

Se on siten noin 12 % selvityksen luvuista. Loput 88 % on täyttä hölynpölyä, vailla edes spekulatiivista tarvetta. Liikennevirasto on jo aiemmin todennut junarahdin olevan Jäämeren hankkeissa tappiollista.

Entäs se henkilöliikenne?

Selvitys katsoo henkilöliikenteen tulevan kannattavaksi mikäli molempiin suuntiin kulkee 300 000 henkilöä vuodessa. Laskelma ei suoraan kerro pitääkö näin monta matkustajaa olla keskimäärin koko välin, mutta näin on syytä olettaa.

Liikenne olisi siis kannattavaa jos joka päivä väliä kulkisi 800 henkilömatkustajaa molempiin suuntiin. Junia kulkisi silloin yksi molempiin suuntiin päivässä.

Tämä ei tällä hetkellä onnistu edes Oulun ja Rovaniemen välillä, eli aika paljon enemmän kiinalaisia kaivattaisiin – ja miksi he tulisivat kaikki junalla, varsinkin kun komeimpien maisemapaikkojen läpi mentäisiin maan alla?

On siis yhteenvedon aika. Se on lyhyt. Koko ratahanke on lähinnä humpuukia.

Kaikki ne, jotka ovat ehtineet tuntea angstia ratahankkeen vuoksi, voivat huoahata helpotuksesta. Ratahankkeen toteuttamisessa ei ole näillä näkymin järjen hiventä.

Miksi tällaisia hankesuunnitelmia sitten ylläpidetään? Tietenkin sen vuoksi, että valtio haluaa antaa ymmärtää jotakin valtavaa ja vaikeasti käsitettävää hyvää olevan tulossa, ja ainakin 12 000 työpaikkaa Lappiin jne. Ja lisäksi sen vuoksi että yksittäiset poliitikot voivat jankuttaa seuraavat 50 vuotta kaiken tulevan paremmaksi jos vain se ratahanke olisi toteutettu, ja pääsevän sillä eduskuntaan. Niinpä niin, kun se Vuotoksen allaskaan ei...

Vesa Luhta