

Kolarin ja Soklin kaivoshankkeiden liikennehankkeiden arviointi





Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Puheenjohtaja: Juhani Tervala LVM		Julkaisun laji Työryhmän raportti	
Sihteerit: Risto Murto LVM, Ilkka Korhonen		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
TEM		Toimielimen asettamispäivämäärä 1.10.2008	
Julkaisun nimi Kolarin ja Soklin kaivoshankkeiden liikennehankkeiden arviointi			
Tiivistelmä Kolari-Pajalan ja Soklin kaivoshankkeet sekä niihin liittyvät investoinnit ovat yhteiskuntataloudellisesta näkökulmasta erittäin kannattavia. Selvitysten mukaan hankkeiden työllisyysvaikutukset sekä vaikutukset valtion ja kuntien verotuloihin ovat merkittävät. Kolari-Pajalan ja Soklin kaivoshankkeissa keskeisin haaste on se, että sekä valtio että yritykset ovat riippuvaisia toisen osapuolen päätöksistä ennen omia päätöksiään. Valtio ei voi sitoutua hankkeisiin ennen kuin voi saada takuut yritystoiminnan alkamisesta ja sen pitkästä kestosta ja yritysten näkökulmasta taas ne eivät voi tehdä investointipäätöksiä ennen kuin ne tietävät omat logistiset kustannuksensa sisältäen osallistumiset liikenneinfrastruktuurihankkeiden kustannuksiin. Työryhmä ehdottaa seuraavia jatkotoimenpiteitä hankkeiden edistämiseksi: 1. Valtio ja yritykset käynnistävät välittömästi neuvottelut hankesopimuksista, joissa sovitaan, miten: - yritykset sitoutuvat pitkäaikaiseen kaivostoimintaan - valtio sitoutuu väyläinvestointien toteuttamiseen - yritykset osallistuvat väyläinvestointien kustannuksiin 2. Väylähankkeiden rahoitusmallin valtio päättää myöhemmin erikseen 3. Väylähankkeiden esisuunnittelun (yleissuunnittelu+rata/tiesuunnittelu) kustannukset jaetaan tasan valtion ja yritysten kesken 4. Suomen ja Ruotsin valtiot jatkavat yhteistyötä Kolari-Pajala hankkeen edistämiseksi			
Avainsanat (asiasanat) Kaivoshankkeet, liikennehankkeet, Kolari-Pajala, Sokli			
Muut tiedot Lisätietoja: Juhani Tervala, LVM			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 29/2009		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-243-069-4 (painotuote) 978-952-243-070-0 (verkkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote) 40	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Ordförande: Juhani Tervala, KM		Typ av publikation Arbetsgruppens rapport	
Sekreterare: Risto Murto, KM, Ilkka Korhonen,		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
ANM		Datum då organet tillsattes 1.10.2008	
Publikation Utvärderingsgrupp för trafikprojekt i anslutning till gruvprojekten i Kolari och Sokli			
Referat <p>Gruvprojekten i Kolari-Pajala och Sokli och investeringarna som hänger samman med dem är mycket lönsamma ur den samhällsekonomiska synvinkeln. Enligt utredningarna är projektens sysselsättande effekter och effekter på statens och kommunernas skatteintäkter betydande.</p> <p>Den största utmaningen i gruvprojekten i Kolari-Pajala och Sokli är att både staten och företagen är beroende av den andra partens beslut innan de kan fatta sina egna beslut. Staten kan inte förbinda sig i projekten förrän den kan få garantier på att företagsverksamheten inleds och att verksamheten är långsiktig. Företagen anser att de inte kan fatta investeringsbeslut förrän de vet sina egna logistiska kostnader som innehåller deltagande i kostnaderna för trafikinfrastrukturprojekten.</p> <p>Arbetsgruppen föreslår följande fortsatta åtgärder för att projekten kan främjas:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Staten och företagen inleder omedelbart förhandlingar om projektavtal där det avtalas om hur<ul style="list-style-type: none">- företagen förbinder sig i långsiktig gruvverksamhet- staten förbinder sig att verkställa trafikledsinvesteringar- företagen deltar i kostnaderna för trafikledsinvesteringar2. Staten bestämmer senare om finansieringsmodellen för trafikledsprojekten.3. Kostnaderna för förplaneringen av trafikledsprojekten (allmän planering + planering av ban/väg) delas jämnt mellan staten och företagen.4. Finska och svenska staterna fortsätter samarbetet för att främja Kolari-Pajala-projektet.			
Nyckelord Gruvprojekt, trafikprojekt, Kolari-Pajala, Sokli			
Övriga uppgifter Ytterligare upplysningar lämnas vid kommunikationsministeriet av Juhani Tervala			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 29/2009		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-243-069-4 (trycksak) 978-952-243-070-0 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak) 40	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution Kommunikationsministeriet		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Chair: Juhani Tervala, Ministry of Transport and Communications		Type of publication Working Group report	
Secretaries: Risto Murto, Ministry of Transport and Communications, Ilkka Korhonen, Ministry of Employment and the Economy		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed October 1, 2008	
Name of the publication Evaluation of the transport projects of the Kolari and Sokli mining projects			
Abstract <p>The Kolari–Pajala and Sokli mining projects and related investments are socioeconomically very profitable. According to studies, employment effects and impacts of projects on state and municipal tax revenues are significant.</p> <p>The most essential challenge of the Kolari-Pajala and Sokli mining projects is that both the state and companies are dependent on the decisions of the other party before they can make their own decisions. The state cannot be committed to the projects before it can be guaranteed of the beginning and long duration of company operations. From the viewpoint of companies, they cannot make investment decisions before they know their own logistic costs including participation in the costs of transport infrastructure projects.</p> <p>The Working Group proposes the following further measures for promoting the projects:</p> <ol style="list-style-type: none">1. The state and companies will immediately start negotiations on project agreements, which specify how:<ul style="list-style-type: none">• companies will be committed to long-term mining industry• the state will be committed to the implementation of transport infrastructure investments• companies will participate in the costs of transport infrastructure investments.2. The financing method of transport infrastructure investments will be decided separately by the state at a later date.3. The costs of preliminary planning of transport infrastructure investments (general planning+railway/road engineering) will be divided equally between the state and companies.4. The states of Finland and Sweden will continue cooperation in promoting the Kolari-Pajala project.			
Keywords Mining projects, transport projects, Kolari–Pajala, Sokli			
Miscellaneous Contact person / Ministry of Transport and Communications: Juhani Tervala			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 29/2009		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-243-069-4 (printed version) 978-952-243-070-0 (electronic version)
Pages, total (printed version) 40	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 1.10.2008 työryhmän tekemään Kolarin ja Soklin kaivoksien liikenneyhteyksistä erillisselvityksen, jossa arvioidaan kaivoshankkeiden yhteiskuntataloudelliset hyödyt ja riskit sekä periaatteet, miten valtion tulisi investoida hankkeisiin.

Kolari-Pajalan ja Soklin kaivoshankkeet sijaitsevat Pohjois-Suomessa ja niiden taustalla on eri yritykset. Kaivoshankkeiden ja niihin liittyvien liikenneinvestointien kustannusarvio on lähes 3 miljardia euroa.

Työryhmä teetti työnsä aikana useita aiheeseen liittyviä selvityksiä: Kaivoshankkeiden väyläinvestoinnit (Elron Oy), Pajala-Kolarin ja Soklin kaivoshankkeisiin liittyvien rautatie- ja tieinvestointien ja Kemin satamainvestointien aluetaloudelliset vaikutukset (Ruralia-instituutti), Pajala-Kolarin ja Soklin kaivosten rata-, satama- ja meriväyläinvestointien sekä kaivosten toiminnan vaikutukset valtion ja kuntien verotuloihin (Ruralia-instituutti). Kolari-Pajala hankkeessa työryhmä on tehnyt yhteistyötä Ruotsin elinkeinoministeriön (näringsdepartementet) kanssa ja teettänyt yhteistyössä selvityksen, Joint Finnish-Swedish infrastructure (Report to the governments), jossa selvitettiin kaivoshankkeeseen liittyvän liikenneinfrastruktuurin kehittämistarpeita. Lisäksi työryhmä on hyödyntänyt työssään Ruralia-instituutin selvitystä ”Suomen kaivosalan aluetaloudelliset vaikutukset elinkeinorakenteeseen ja työllisyyteen”.

Työryhmä teki työn aikana kaksi tutustumismatkaa kaivosalueille: toisen Itä-Lappiin, jossa kuultiin Soklin hankkeen asianosaisia ja toisen Länsi-Lappiin ja Ruotsin Pajalaan, jossa kuultiin Kolari-Pajalan hankkeen asianosaisia. Lisäksi työn aikana järjestettiin Kolari-Pajala hankkeen liikenneinvestointien yhteistyöseminaari yhdessä Suomen ja Ruotsin viranomaisten kanssa Haaparannassa.

Työryhmän kokoonpano on esitetty liitteessä 1 olevassa asettamiskirjeessä. Varsinaisten jäsenten ja sihteerien lisäksi työssä on toiminut asiantuntijoina yli-insinööri Petteri Katajisto ympäristöministeriöstä, johtaja Keijo Kostianen Merenkululaitoksesta, teollisuusneuvos Alpo Kuparinen työ- ja elinkeinoministeriöstä, tiejohtaja Tapani Pöyry Tiehallinnon Lapin tiepiiristä, investointijohtaja Kari Ruohonen Ratahallintokeskuksesta ja liikenneneuvos Tuomo Suvanto liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Kolari-Pajalan kaivoshankkeen esiintymät jakaantuvat sekä Suomen (Kolarin kunta) että Ruotsin puolelle (Pajalan kunta) ja kaivostoiminnasta on vastuussa Northland Resources Inc. niminen yritys. Soklin kaivoshanke sijaitsee Savukosken kunnan alueella ja kaivostoiminnasta vastaa Yara Finland Oy. Kumpikin kaivoshanke vaatii toteutuakseen investointeja tie- ja raideverkkoon ja lisääntyvien kuljetusmäärien johdosta Kemin sataman meriväylä vaatineen syventämisen.

Kaivannaisala työllisti vuonna 2007 noin 4700 henkilöä ja malmien ja metallien tuonti ja vienti olivat vuonna 2008 runsaat 8 miljardia euroa. Kolari-Pajalan ja Soklin hankkeiden taloudelliset ja työvoimapolitiittiset vaikutukset olisivat merkittävät ja ne kohdentuisivat pääosin Pohjois-Suomen lisätyöpaikkoja tarvitseville työmarkkinoille.

Kolari-Pajalan ja Soklin kaivoshankkeiden vaatimat liikenneinfrastruktuuri-investoinnit ovat mittavat, yhteensä n. 600-700 miljoonaa euroa. Kolari-Pajala hankkeesta aiheutuisi Suomen

puolella n. 280-340 miljoonan euron investointitarve rata-, tie- ja vesiväyliin. Lisäksi kaivosyhtiö on esittänyt toimintansa kannalta välttämättömäksi ratayhteyden rakentamisen Ruotsin puolen kaivosalueille. Tämän uuden ratayhteyden (Äkäsjoki-Kaunisvaara) arvioidut kustannukset ovat n. 120 miljoonaa euroa. Työryhmän lähtökohtana on ollut, että Kolari-Pajala kaivoksen kuljetukset toteutetaan Kemin sataman kautta. Tehdyn selvityksen perusteella muut vaihtoehdot eivät ole liikennetaloudellisesti kilpailukykyisiä.

Soklin hankkeeseen liittyy kokonaan uuden ratayhteyden rakentaminen ja tieyhteyksien parantaminen. Kaikista ratavaihtoehdoista ei ole vielä olemassa kustannusarvioita, mutta arviolta ratayhteyksien parantaminen tulee maksamaan n. 260-350 miljoonaa euroa. Lisäksi tulee vielä tieyhteyksien parantaminen, n. 25 miljoonaa euroa.

Raportissa esitetyillä perusteilla työryhmä esittää seuraavaa:

Työryhmän teettämien selvitysten perusteella voidaan todeta, että Kolari-Pajalan ja Soklin kaivoshankkeet ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattavia ja varsinkin alue- ja yritystaloudellisesti. Kaivokset luovat huomattavan määrän uusia työmahdollisuuksia. Kolari-Pajalan ja Soklin kaivoshankkeissa suurimman työvoimatarpeen aikana investointivaiheessa työllisyys parantuisi neljän vuoden aikana lähes 12 000 henkilötyövuodella normaalikehitykseen verrattuna. Tuotantovaiheessa kaivoshankkeet voisivat luoda kerroinvaikutuksineen yli 3600 pysyvää työpaikkaa, joista osa sijoittuisi Ruotsin puolelle Pajalaan.

Selvitysten mukaan kaivoshankkeiden vaikutukset valtion ja kuntien verotuloihin ovat myös merkittävät. Kolari-Pajalan kaivoksen arvioidaan tuovan Suomen ja Ruotsin valtioille yhteensä n. 374 miljoonan euron verotulojen lisäyksen vuosina 2008-2020. Suomen osuus olisi tästä n. 200 miljoonaa euroa. Soklin kaivos toisi valtiolle samana ajanjaksona n. 180 miljoonan euron verotulojen lisäkertymän. Jos kaivokset jatkaisivat tämän jälkeen toimintaansa tasaisella kapasiteetilla, valtio saisi verotuloja lähes 50 miljoonaa euroa vuosittain. Lisäksi Lapin kuntien verotulot kasvaisivat yhteensä yli 40 miljoonalla eurolla vuoteen 2020 mennessä ja sen jälkeen noin 2,5 miljoonalla eurolla vuosittain.

Toteutuakseen kaivoshankkeet edellyttävät kuitenkin mittavia väyläinvestointeja. Yhteensä näiden kustannuksiksi Suomen puolella on arvioitu olevan noin 600-700 miljoonaa euroa. **Kummassakin hankkeessa keskeisin haaste on se, että sekä valtio että yritykset ovat riippuvaisia toisen osapuolen päätöksistä ennen omia päätöksiään.** Valtio ei voi sitoutua hankkeisiin ennen kuin voi saada takuut yritystoiminnan alkamisesta ja sen pitkästä kestosta ja yritysten näkökulmasta taas ne eivät voi tehdä investointipäätöksiä ennen kuin ne tietävät omat logistiset kustannuksensa sisältäen osallistumiset liikenneinfrastruktuurihankkeiden kustannuksiin.

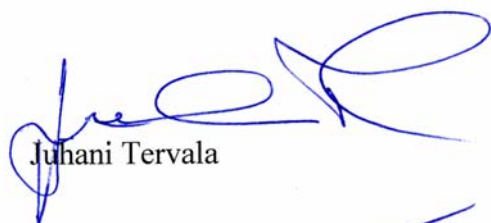
Valtio on jo toteuttamassa Tornion ja Kolarin radan peruskorjausta nykyisten liikennetarpeiden johdosta, mutta ei kaivostoiminnan kannalta riittävällä tavalla. Soklin kaivoksen ratayhteys tulee olemaan ainoastaan kaivosyhtiön käytössä. On selvää, että valtion näkökulmasta kaivosyritysten tulee osallistua liikenneinvestoinnin kustannuksiin. Investoinnit ovat kuitenkin suuruusluokaltaan niin merkittäviä, että niillä olisi merkitys yritysten investointipäätöksiin.

Työryhmä ehdottaa seuraavia jatkotoimenpiteitä hankkeiden edistämiseksi:

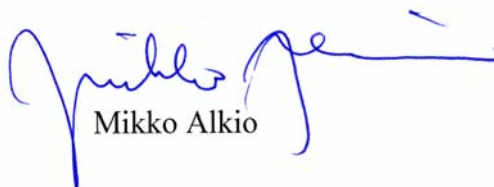
1. Valtio ja yritykset käynnistävät välittömästi neuvottelut hankesopimuksista, joissa sovitetaan, miten:
 - yritykset sitoutuvat pitkäaikaiseen kaivostoimintaan
 - valtio sitoutuu väyläinvestointien toteuttamiseen
 - yritykset osallistuvat väyläinvestointien kustannuksiin
2. Väylähankkeiden rahoitusmallin valtio päättää myöhemmin erikseen
3. Väylähankkeiden esisuunnittelun (yleissuunnittelu+rata/tiesuunnittelu) kustannukset jaetaan tasan valtion ja yritysten kesken
4. Suomen ja Ruotsin valtiot jatkavat yhteistyötä Kolari-Pajala hankkeen edistämiseksi

Saatuaan tehtävänsä päätökseen työryhmä luovuttaa yksimielisen raporttinsa kunnioittavasti liikenneministerille.

Helsingissä 15. päivänä kesäkuuta 2009



Juhani Tervala



Mikko Alkio



Kari Jääskeläinen



Kalle J. Korhonen



Juha Majanen



Esko Tainio



Ilkka Korhonen



Risto Murto

Sisällysluettelo

ESIPUHE	5
1 VALTION OSALLISTUMINEN KAIVOSHANKKEISIIN	7
1.1 Valtion hyödyt ja riskit kaivoshankkeissa	7
1.2 Valtion rahoitusperiaatteet kaivoshankkeiden liikenneinvestoinneissa.....	7
1.3 Valtion rahoituslinjaukset kaivoshankkeiden tukemisessa.....	8
1.4 Valtion osallistuminen liikenneinfrastruktuuri-investointeihin	8
1.5 Kaivoshankkeiden lupaprosessi	9
1.6 Väylähankkeiden eteneminen	10
2 KOLARI-PAJALAN JA SOKLIN KAIVOSHANKKEET	12
2.1 Hankkeiden sijainti	12
2.2 Kolari-Pajalan hanke	13
2.2.1 Kaivosyhtiö Northland Resources Inc.....	13
2.2.2 Hankkeen toteuttamissuunnitelma	14
2.2.3 Tarvittavat liikenneinfrastruktuuri-investoinnit	14
2.2.4 Kaivoshankkeen vahvuudet ja heikkoudet	16
2.2.5 Suomen valtion päätöksenteon edellytyksiä	17
2.3 Soklin hanke.....	17
2.3.1 Kaivosyhtiö Yara Finland Oy	17
2.3.2 Hankkeen toteuttamissuunnitelma	17
2.3.3 Tarvittavat liikenneinfrastruktuuri-investoinnit	18
2.3.4 Hankkeen vahvuudet ja heikkoudet	20
2.3.5 Suomen valtion päätöksenteon edellytyksiä	20
3 HANKKEIDEN YHTEISKUNTATALOUDELLISET VAIKUTUKSET.....	22
3.1 Aluetaloudelliset vaikutukset talouskasvuun, verotuloihin ja työllisyyteen.....	22
3.2 Liikenneinvestointien ja satamainvestointien aluetaloudelliset vaikutukset.....	23
3.3 Kaivoshankkeiden ja liikennehankkeiden yhteisvaikutus työllisyyteen	24
4 TYÖRYHMÄN SUOSITUKSET	25
5 LIITTEET.....	26

ESIPUHE

Suomessa oli käynnissä voimakas kaivosbuumi vielä vuonna 2008 ja kaivannaisalalla oli vireillä useita hankkeita. Maailmanlaajuinen lama on kuitenkin hidastanut ja pysäyttänyt toistaiseksi suurimman osan näistä hankkeista. Mikäli kaikki hankkeet olisivat toteutuneet, olisi arvioiden mukaan metallikaivosten louhintamäärä noussut 50 miljoonaan tonniin vuodessa.

Suomessa on seitsemän toiminnassa olevaa metallikaivosta. Viimeiseksi on avattu Kittilässä kultakaivos ja Talvivaaran nikkeli-kaivos. Malmia näissä kaivoksissa louhitaan 20 miljoonaa tonnia vuodessa.

Kaivannaisala työllisti vuonna 2007 noin 4700 henkilöä ja malmien ja metallien tuonti ja vienti olivat vuonna 2008 runsaat 8 miljardia euroa. Kolari-Pajalan ja Soklin kaivoshankkeiden taloudelliset ja työvoimapolitiittiset vaikutukset olisivat merkittävät ja ne kohdentuisivat pääosin Pohjois-Suomen lisätyöpaikkoja tarvitseville työmarkkinoille.

Kolari-Pajalan ja Soklin kaivoshankkeet loisivat Lappiin huomattavan määrän uusia työmahdollisuuksia. Suurimman työvoimatarpeen aikana, jolloin rakennetaan sekä liikennehankkeita että kaivosalueiden infrastruktuuria, olisivat työllisyysvaikutukset neljän vuoden aikana lähes 12 000 henkilötyövuotta. Tuotantovaiheessa kaivoshankkeet voisivat luoda kerroinvaikutuksineen yli 3600 pysyvää työpaikkaa, joista osa sijoittuisi Ruotsin puolelle Pajalaan.

Kolari-Pajalan kaivoksen arvioidaan tuovan Suomen ja Ruotsin valtioille yhteensä 374 miljoonan euron verotulojen lisäyksen vuosina 2008-2020. Suomen osuus olisi tästä n. 200 miljoonaa euroa. Soklin kaivos toisi valtiolle samana ajanjaksona n. 180 miljoonan euron verotulojen lisäkertymän. Jos kaivokset jatkaisivat tämän jälkeen toimintaansa tasaisella kapasiteetilla, valtio saisi verotuloja lähes 50 miljoonaa euroa vuosittain. Lisäksi Lapin kuntien verotulot kasvaisivat yhteensä yli 40 miljoonalla eurolla vuoteen 2020 mennessä ja sen jälkeen noin 2,5 miljoonalla eurolla vuosittain.

Osa kaivoshankkeista sijaitsee paikoissa, joissa ei ole olemassa riittävää liikenneinfrastruktuuria. Osassa hankkeista kuljetusmäärät ovat merkittäviä ja ne tulevat tarvitsemaan sekä maantie- että raidekuljetuksia. Lisäksi satamissa ja niiden merivälissä tullaan tarvitsemaan investointeja.

Kaivoshankkeiden kuljetusmäärät riippuvat kaivoksessa louhittavasta tuotteesta. Perussääntö on, että mitä arvokkaampi tuote, sitä vähemmän rikastetta kuljetetaan. Esimerkiksi Kolari-Pajalan kaivoksesta kuljetaan rautamalmia useita tavarajunia päivässä, kun taas Suurikuusikon kultakaivoksesta kuljetukset hoidetaan yksittäisillä kuljetusautoilla.

Kaivoshankkeiden tarpeet liikenneinfrastruktuurin kannalta ovat moninaiset. Toisille kaivoshankkeille riittää parannetut tieyhteydet työntekijöiden työmatkoihin

ja tuotantoprosessin raaka-ainekuljetuksiin, kun taas toisissa hankkeissa näiden lisäksi on tarve kuljettaa rikasteita myös raskaina rautatiekuljetuksina.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta otti kantaa kaivoshankkeisiin (16.9.2008) ja totesi, että jokainen liikenneinfrastruktuuri-investointi harkitaan erikseen omana yksityistapauksenaan. Isommista hankkeista liikenne- ja viestintäministeriö velvoitettiin laatimaan yhdessä asianomaisen viraston kanssa erillisen ja laaja-alaisen hyöty/kustannusselvityksen.

Lisäksi ministerivaliokunta velvoitti LVM:ä ja TEM:ä tekemään Kolarin ja Soklin kaivoksien liikenneyhteyksistä erillisselvityksen, jossa otetaan huomioon Pohjois-Suomen muut elinkeinopoliittiset tarpeet.

Liikenneministeri Anu Vehviläinen asetti 1.10.2008 työryhmän tekemään Kolarin-Pajalan ja Soklin kaivoksien liikenneyhteyksistä erillisselvityksen. Keskeisenä tavoitteena oli arvioida kaivoshankkeiden yhteiskuntataloudelliset hyödyt ja riskit sekä periaatteet, miten valtion tulisi investoida hankkeisiin. Työryhmä ei ota kantaa hankkeiden suunnittelussa esiinnousseille kuljetusmuoto- eikä linjausvaihtoehtoihin.

Työnsä aikana työryhmä teetti useita aiheeseen liittyviä selvityksiä, mm. kaivoshankkeiden yhteiskuntataloudelliset ja liikennetaloudelliset vaikutukset sekä analyysin liikennehankkeisiin soveltuvista hankintamalleista. Näitä selvityksiä työryhmä käytti hyväkseen omissa johtopäätöksissään ja suosituksissaan. Liitteessä 2 on mainittu työryhmän teettämät selvitykset.

1 VALTION OSALLISTUMINEN KAIVOSHANKKEISIIN

1.1 Valtion hyödyt ja riskit kaivoshankkeissa

Valtion näkökulmasta suunnitellut Kolari-Pajalan ja Soklin kaivoshankkeet tuovat paljon alueellisia hyötyjä, mutta niihin liittyvät liikenneinfrastruktuuri-investoinnit aiheuttavat menoja ja sisältävät riskejä. Hankkeesta aiheutuu valtiolle ainakin seuraavia hyötyjä:

- verotulojen lisääntyminen
- alueen bkt:n ja tulotason nousu
- työllisyyden parantuminen
- alueellisen tasapainon parantuminen (vaikeasti työllistettävät alueet)

Verotulojen lisääntymistä ja työllisyyden parantumista sekä muita alueellisia hyötyjä on tarkasteltu Helsingin yliopiston Ruralia-instituutissa tehdyillä laskelmilla.

Suurimmat riskit ja haasteet hankkeissa liittyvät liikenneinfrastruktuuri-investointeihin:

- investointien suuruus (n. 600-700 miljoonaa euroa), rahoituksen saatavuus hankkeille
- kaivostoiminnan jatkuvuuteen liittyvät riskit
- ympäristöön liittyvät kysymykset
- vaikutukset porotalouselinkeinon

1.2 Valtion rahoitusperiaatteet kaivoshankkeiden liikenneinvestoinneissa

Jo toteutuneissa tai alustavasti sovitussa kaivoshankkeisiin liittyvissä tiehankkeissa on sovellettu jälkirahoitusmallia. Kaivosyhtiö maksaa investoinnin ja valtio maksaa sen takaisin kaivosyhtiölle sovitun aikataulun mukaisesti ja ehtona on, että kaivostoiminta on edelleen käynnissä. Valtio ei maksa korkoa rahoitukselle.

Talvivaaran kaivoshankkeessa on tehty sopimus kaivosyhtiön kanssa radanrakentamisen siten, että yhtiö rakentaa ja maksaa radan ja valtio maksaa radan takaisin vuosina 2010 ja 2011 sillä edellytyksellä, että kaivostoiminta on edelleen käynnissä. Kaivoshankkeen tieyhteyksissä on vuoden 2007 valtion II talousarviossa on annettu 8,8 miljoonan euron valtuus maantien 870 välin Mustolanmutka-Viinämäki ja maantien 8714 Lehtovaara-Valkealampi suunnittelun ja rakentamisen rahoittamisesta. Sittemmin päätöstä on täydennetty vuoden 2008 II lisätalousarviossa niin, että maantien 870 em. osuus toteutetaan Kainuun kehittämisrahamentille myönnettyllä rahoituksella, jonka katto on 3,484 miljoonaa euroa. Kaivosyhtiön toteutettavaksi (suunnittelu ja rakentaminen) jäi maantien 8714 em. osuus. Kaivosyhtiölle on valtion budjetissa yhteensä 5,3 miljoonan euron myöntövaltuutus vuosille 2010 ja 2011. Oulun tiepiiri teki kaivosyhtiön kanssa teiden suunnittelua ja rakentamista koskevan sopimuksen. Sekä tiepiiriin että kaivosyhtiön vastuulla olevien teiden parantaminen saatiin tehdyksi lokakuussa 2008.

1.3 Valtion rahoituslinjaukset kaivoshankkeiden tukemisessa

Kaivoshankkeiden tukemisessa on 2000-luvulla käytetty useita valtion rahoitusmuotoja. Suomen Teollisuussijoitus Oy (Tesi) on tehnyt pääomasijoituksia vuosina 2003-2007 viiteen kaivosyhtiöön yhteensä noin 25 miljoonaa euroa. Finnvera Oyj on rahoittanut 2006-2009 kolmea kaivoshanketta yli 50 miljoonalla eurolla.

Kauppa- ja teollisuusministeriö/työ- ja elinkeinoministeriö on myöntänyt 2000-luvulla investointi- ja kehittämisavustuksia kuuden kaivoshankkeen toimintaympäristön infrastruktuuri-investointeihin (kaivoksen vinotunnelit, sähkö- ja vesilinjat) yhteensä 9,5 miljoonaa euroa. Viimeisin tukipäätös koskee Ilomantsin Pampalon kulta-kaivosta, TEM myönsi helmikuussa 2009 Endominex Oy:lle 2,5 miljoonaa euroa kehittämisavustusta infrastruktuuri-investointeihin.

Tekes on rahoittanut joidenkin hankkeiden rikastusteknologian tutkimus- ja kehitystyötä noin 200 000 eurolla. Lisäksi työ- ja opetushallinto ovat järjestäneet parin viime vuoden aikana yhdessä kaivosalan yritysten kanssa eri oppilaitoksissa yhteensä sadoille henkilöille kaivosalaan suoranaisesti tai välillisesti liittyvää koulutusta ja kurssitusta.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta (Talpo) linjasi 16.9.2008 tekemässään päätöksessä valtion rahoituslinjaukset kaivoshankkeiden tukemisessa. Käytännössä päätös vahvisti jo aikaisemmin työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalalla noudatetut rahoitusmenettelyt.

Talpon päätöksen mukaan malminetsinnän loppuvaiheen ja kaivoshankkeen kehittämisvaiheen rahoitukseen valtio voi osallistua pääomasijoitusten (Tesi) sekä lainojen ja takausten muodossa (Finnvera Oyj). Kaivosteknologian ja rikastusmenetelmien kehittämiseen on mahdollista käyttää Tekesin avustuksia tai lainoja. Varsinaisissa kaivosinvestoinneissa vastuu on kaivosyhtiöllä itsellään. Valtio voisi osallistua tarvittaessa rahoitukseen mm. pääomasijoitusten sekä lainojen ja takausten muodossa.

Kaivosten toimintaympäristöön liittyviin infrastruktuuri-investointeihin (mm. vinotunnelit, sähkö- ja vesilinjat) valtio voi osallistua investointi- ja kehittämisavustusten muodossa, kun hankkeen yhteiskuntapoliittiset hyödyt ovat kustannuksiin verrattuna koko hankkeen kestoajalta merkittävät. Tällöinkin valtion rahoituksen määrä ja sen ehdot harkitaan jokaisessa tapauksessa erikseen. Kaivosten tarvitseman henkilöstön koulutukseen valtio voi osallistua merkittäväällä osuudella.

1.4 Valtion osallistuminen liikenneinfrastruktuuri-investointeihin

Valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa eduskunnalle (27.3.2008) on määriteltävä tavoitteeksi vuonna 2020, että liikenneverkko tarjoaa maan eri osille mahdollisuudet kehittyä ja pysyä elinvoimaisina. Kaivoshankkeisiin liittyvien liikenneinvestointien osalta todetaan, että jälkirahoitusmalli sopii parhaiten kaivoshankkeisiin.

Tulevissa kaivoshankkeisiin liittyvissä liikenneinfrastruktuuri-investoinneissa keskeinen kysymys on investoinnin takaisinmaksu: pitääkö valtion maksaa investointi vai osallistuuko kaivosyritys myös kustannuksiin. Valtion osuus voisi määräytyä mm. sen perusteella, mitä hyötyjä (esim. työllisyys, verotulot) valtio saa hankkeesta. Raideinvestoinneissa kriteerinä voisi olla mm. onko radalla muuta tavaraliikennettä tai henkilöliikennettä.

Merkittävä seikka on myös kaivoshankkeiden vaikutukset koko liikenneverkolle. Parannustarpeita tulee myös muulle rataverkolle, esim. kantavuuden nostosta aiheutuvia kustannuksia. Kustannuksia lisää, jos tavaraa siirretään rataverkolla pidempiä matkoja. Lisäksi useassa tapauksessa satamatiet ja –radat vaativat lisäinvestointeja.

Valtio perii rautatieliikenteen harjoittajilta ratamaksua, joka koostuu perusmaksusta ja rataverosta. Lisäksi ratamaksuun kuuluu investointivero, joka koskee rataosaa Kerava-Lahti ja siellä tapahtuvaa liikennöintiä. Samanlainen investointivero olisi mahdollista kohdistaa myös uusille kaivosradoille. Ratamaksulla katetaan kunnossapitokustannukset eli n. 10-15 % radanpidon menoista.

Laivaliikenteen harjoittajilta peritään väylämaksua. Väylämaksun yksikköhinta lastialuksesta ja matkustaja-aluksesta määräytyy aluksen jääluokan mukaan. Kun matkustaja-aluksesta tai suurnopeusaluksesta on suoritettu 30 väylämaksua ja lastialuksesta 10 väylämaksua, alus on vapautettu saman kalenterivuoden aikana enemmistä väylämaksuista. Väylämaksulla katetaan meriväylien pidon kustannukset sisältäen myös jäänmurrosta aiheutuvat kustannukset.

Vuosaaren satamahankkeen yhteydessä valtio osallistui liikenneyhteyksien tekemiseen yhteishankkeessa, jossa osapuolina olivat valtio ja Helsingin kaupunki. Sataman liikenneväylien toteuttamisesta vastasi valtion perustama erillisprojekti, johon kuuluivat Tiehallinto, Ratahallintokeskus ja Merenkululaitos.

1.5 Kaivoshankkeiden lupaprosessi

Kaivoslain (503/1965) 40 §:n mukainen kaivoskivennäisten hyödyntäminen edellyttää kaivosoikeuden perustamista. Kaivosoikeus rakentuu kaivoslain mukaan vaiheittain. Toiminnanharjoittajan on aluksi haettava kaivospiirin muodostamista työ- ja elinkeinoministeriöltä. Jos ministeriö hyväksyy tätä tarkoittavan hakemuksen, antaa ministeriö maanmittaustoimistolle toimeksiannon kaivospiiritoimituksesta. Tästä vaiheesta käytetään nimitystä kaivospiirin määräyspätös. Kun kaivospiiritoimitus on tullut muilta kuin korvauksia koskevilta osin lainvoimaiseksi, lähettää maanmittaustoimisto toimitusasiakirjat takaisin ministeriöön, joka tekee asiasta merkinnän kaivosrekisteriin. Samalla hakijalle annetaan kaivoskirja kaivosoikeuden voimassaolon merkiksi. Kaivosoikeus tulee voimaan vasta kaivoskirjan antamisella. Kaivosoikeuden materiaaliset edellytykset sekä luonnonsuojelulain (1996/1096) edellytykset harkitaan jo määräyspäätöstä tehtäessä.

Tähän päätökseen kytkeytyy myös asianosaisten ja muiden kuuleminen sekä lausuntokierros ennen päätöksentekoa. YVA-lainsäädännön mukaisesti päätöstä tehtäessä

käsillä tulee tarvittaessa olla myös YVA-selostus ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto. Kuva kaivoshankkeen etenemisprosessista on esitetty liitteessä 3.

Ennen kaivostoiminnan aloittamista tulee kaivostoiminnalle saada yleissuunnitelmaa koskeva hyväksyntä Turvatekniikan keskukselta (Tukes).

Kaivostoimintaa varten kaivosyhtiön tulee hakea ympäristölupaa kaivoksen ja rikastamon toimintaan sekä oheistoiminnoille kuten sivukiven, pintamalmin, pintamaiden ja rikastushiekan läjitykselle sekä jäteveden johtamiselle. Usein tarvitaan myös vesilain (264/1961) mukaista lupaa raakaveden ottamiseen sekä alueiden muuttamiseksi vesivarastoaltaaksi ja lupaa louhoksen kuivanapitovesien aiheuttamaan pohjaveden muuttamiseen. Vesien pilaantumista koskeva ympäristölupahakemus sekä samaa toimintaa koskeva vesilain mukainen hakemus on käsiteltävä yhdessä ja ratkaistava samalla päätöksellä.

Kaivoslain mukaan kaivosaluetta muodostettaessa on otettava huomioon alueiden käytön suunnittelun tarpeet. Tämä tarkoittaa maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) mukaisen kaavajärjestelmän huomioimista. Valmistelussa selvitetään kaavan vaikutukset ja mahdollistetaan laajasti eri tahojen osallistuminen. Kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä on mahdollista hakea muutosta. Kaivoshankkeeseen sisältyvien rakennusten rakentamiseen on oltava rakennusluvut. Rakennusluvan myöntää kunnan rakennusvalvontaviranomainen.

Kaivostoiminnalta edellytetään myös lain vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta (309/2005) 23 §:n mukaista lupaa vaarallisen kemikaalin laajamittaiseen teolliseen käsittelyyn ja varastointiin. Luvan myöntää Tukes.

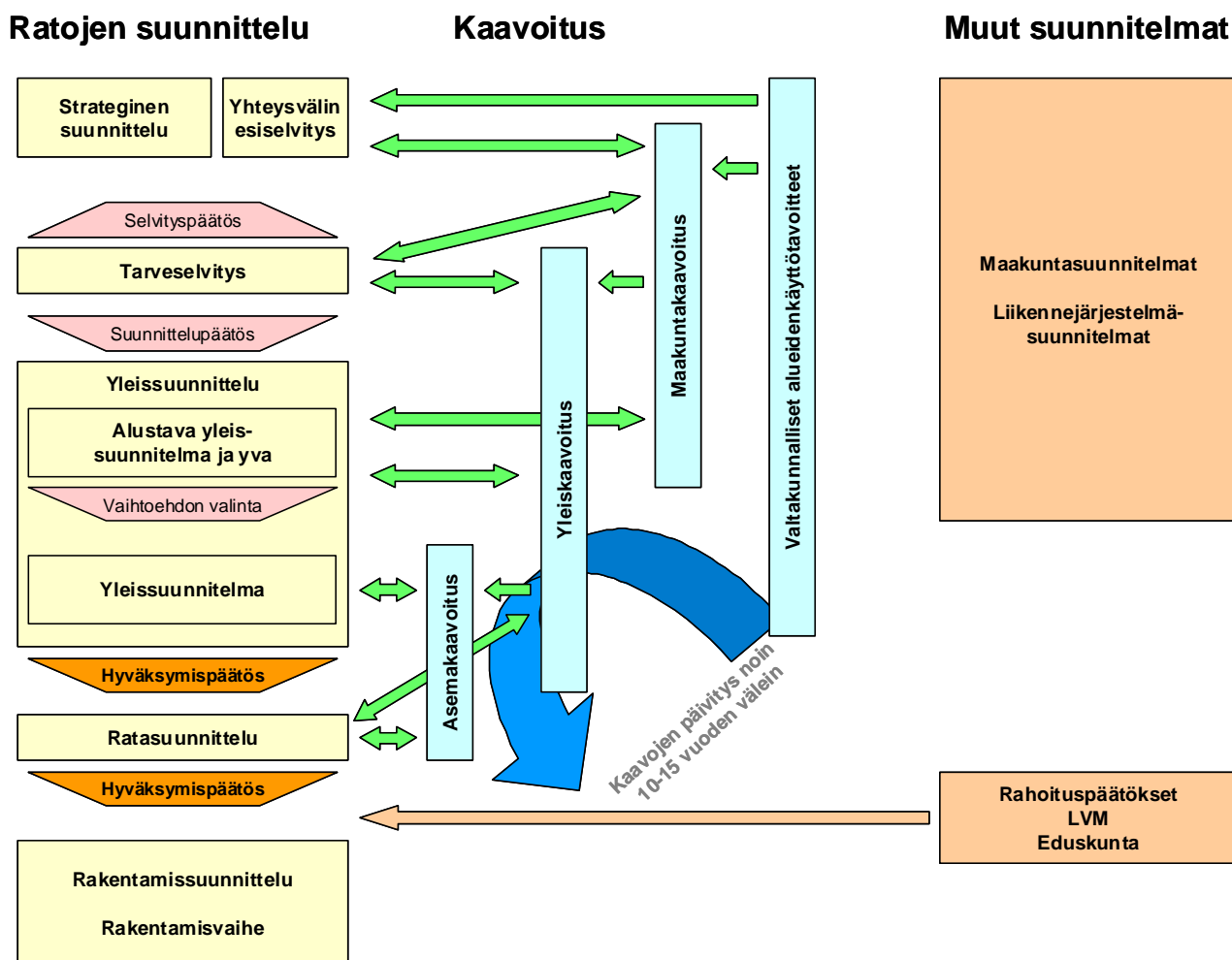
1.6 Väylähankkeiden eteneminen

Väylähankkeiden suunnitteluprosessi ennen toteuttamista jakaantuu kolmeen vaiheeseen, joihin liittyy oleellisesti maankäytön suunnittelu eli kaavoitus. Väylähankkeen suunnitteluvaiheet ovat:

- tarveselvitys (esiselvitys)
- yleissuunnittelu
- tie/ratasuunnittelu

Tarveselvitys on yleispiirteistä suunnittelua, jonka perusteella tehdään päätös hankkeen varsinaisen suunnittelun käynnistämisestä. Yleissuunnitteluvaiheessa toteutetaan merkittävässä hankkeissa ensin alustava yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi (YVA) ja valitusta vaihtoehdosta tehdään tarkempi yleissuunnitelma. Ennen hankkeen toteuttamista tehdään tie/ratasuunnittelu, jonka tarkoituksena on tarkentaa suunnittelun tarkkuutta ja hankkeen kustannusarviota.

Ratojen suunnittelussa huomioitavaa on, että rataa ei voi rakentaa ennen kuin sillä on olemassa oikeusvaikutteinen kaava.

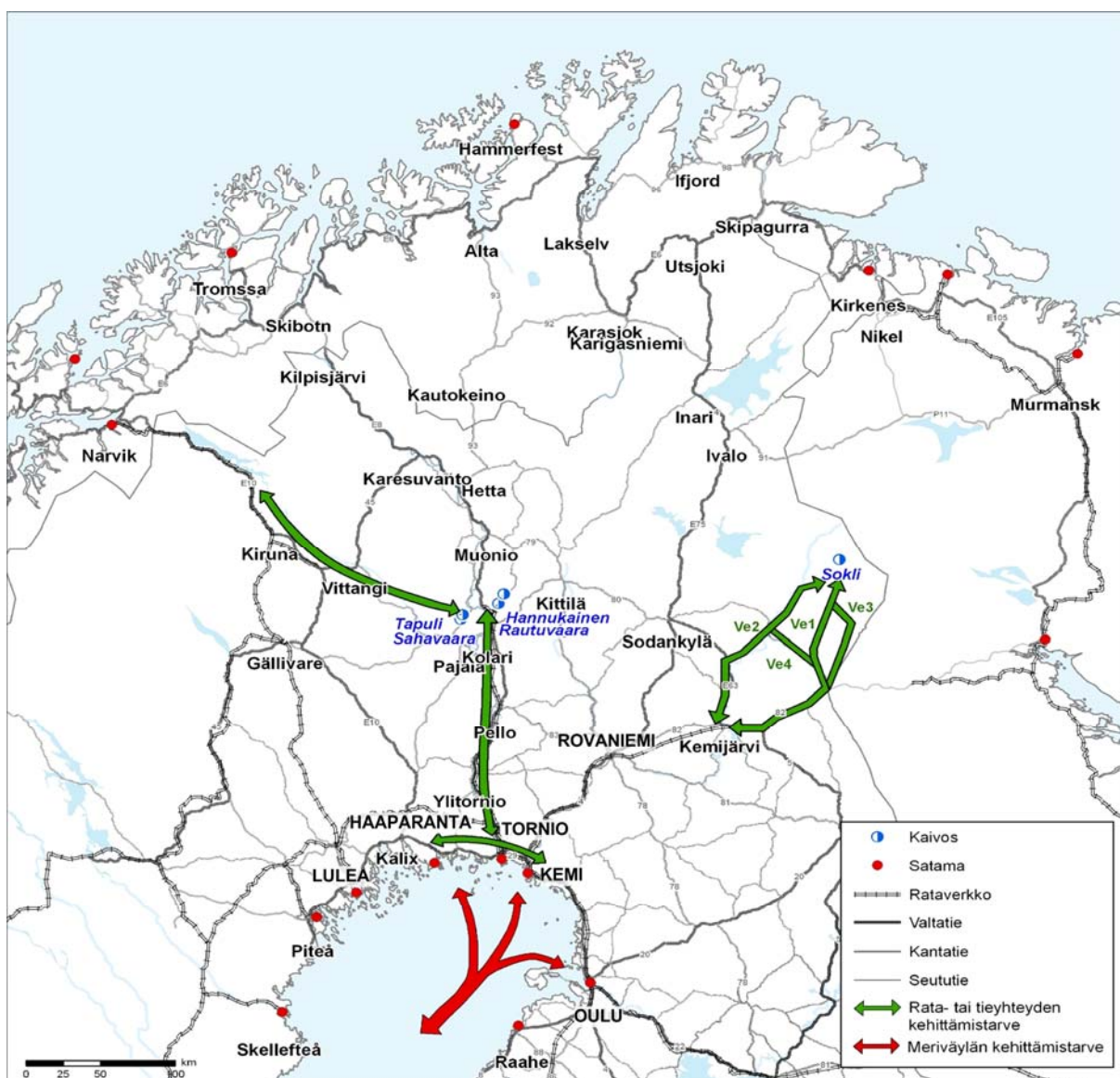


Kuva 1. Liikennehankkeen etenemisprosessi.

2 KOLARI-PAJALAN JA SOKLIN KAIVOSHANKKEET

2.1 Hankkeiden sijainti

Kolari-Pajalan ja Soklin kaivoshankkeet sijaitsevat Pohjois-Suomessa ja niiden taustalla on eri yritykset. Kolarin kaivoshankkeen esiintymät jakaantuvat sekä Suomen (Kolarin kunta) että Ruotsin puolelle (Pajalan kunta) ja kaivostoiminnasta on vastuussa Northland Resources Inc. niminen yritys.



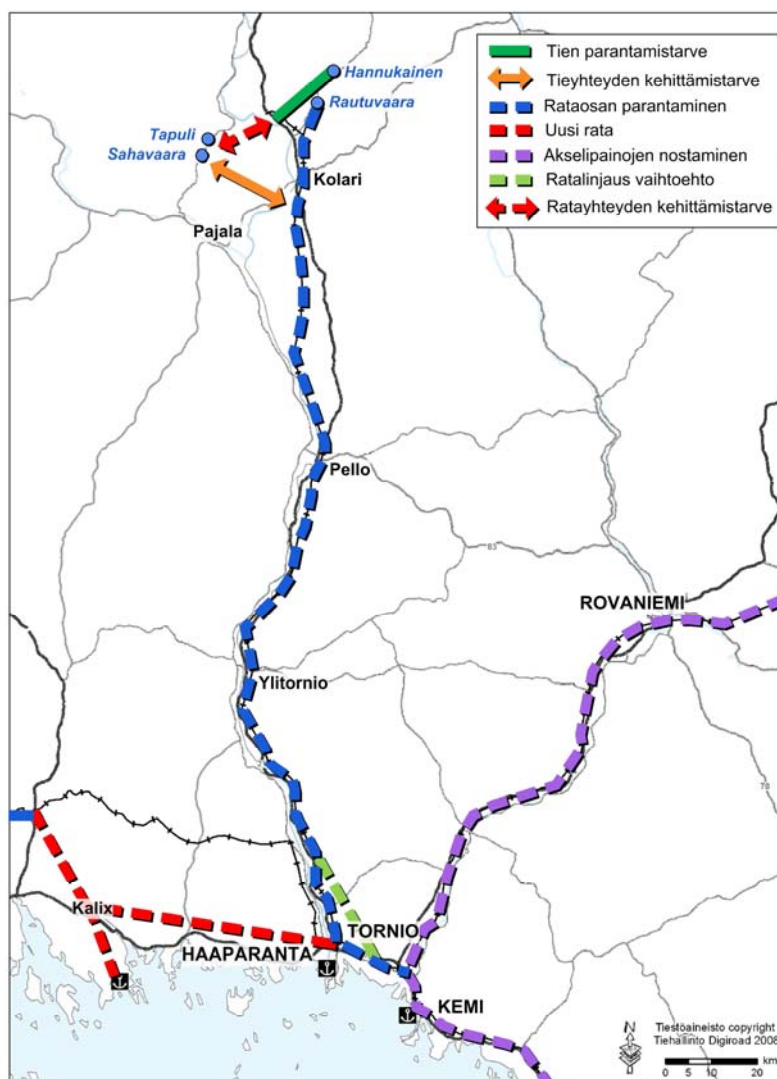
Kuva 2. Hankkeiden sijainti.

Soklin kaivoshanke sijaitsee Savukosken kunnan alueella ja kaivostoiminnasta vastaa Yara Finland Oy. Kumpikin kaivoshanke vaatii toteutuakseen investointeja tie- ja raideverkkoon ja Kolarin kaivoshanke vaatii vielä investoinnin meriväylään.

2.2 Kolari-Pajalan hanke

2.2.1 Kaivosyhtiö Northland Resources Inc.

Yhtiö on kanadalainen kaivosyhtiö, jolla on sekä pidemmälle vietyjä että alkuvaiheissa olevia rauta-, kupari- ja kultakaivosprojekteja Suomessa ja Ruotsissa. Yhtiö on kuitenkin tiedottanut, että se keskittyy jatkossa ainoastaan Kolari-Pajala – hankkeeseen. Yhtiö ei harjoita tällä hetkellä kaivostoimintaa ja tuotantoa.



Kuva 3. Kolari-Pajalan kaivoshanke ja siihen liittyvät liikenneinvestoinnit.

Kaivoshankkeen myötä yhtiön tavoitteena on saada tuotanto käyntiin ja asiakkaita takaamaan kassavirran ja toiminnan kehittymisen. Strategiana sillä on paikallisen

suunnittelu- ja insinööriosaimisen käyttö ja kaivuu- ja louhintasuunnitelmien optimointi.

Yhtiö haluaa parantaa hankkeen kannattavuutta pellettituotannolla, mutta se tarkoittaa pellettitehtaan rakentamista, joka vie aikaa n. 18 kuukautta. Tehtaan sijainti on vielä avoin ja se rakennetaan todennäköisesti vasta 2. vaiheessa, kun Hannukainen tai toinen Ruotsin puolen kaivos avataan. Tehtaalalle tarvitaan uusi sähkölinja ja koko kaivoshankkeen investointikustannukset ovat n. 1 200 miljoonaa euroa.

2.2.2 *Hankkeen toteuttamissuunnitelma*

Alustavien suunnitelmien mukaan kaivostoiminta käynnistyisi Tapulivuoman esiintymän hyödyntämisellä ja kuljetusmäärät olisivat tällöin 3 miljoonaa tonnia/vuosi. Kaivosten tuotannon on tarkoitus kasvaa toiminnan kehittymisen myötä ja arvioitu maksimikapasiteetti olisi n. 10 miljoonaa tonnia/vuosi. Kaivostoiminta synnyttää huomattavan kuljetustarpeen, mutta aloitustilanteen kuljetukset pystyttäisiin hoitamaan parantamalla alueen tieverkkoa ja toteuttamalla Kolari-Tornio –ratayhteyden jo käynnissä oleva perusparannus.

Kolari-Pajala alueella on lukuisia esiintymiä ja arvioitu mineraalivaranto on 500 Mt, mutta voi olla enemmänkin. Nyt todennetut esiintymät riittävät vähintään 20-25 vuoden kaivostoimintaan. Hanke vaatii tieyhteyksien kehittämistä kaivosalueilla, rataosuuden Kolari-Tornion kehittämisen, Kemin sataman laajennuksen ja meriväylän syventämisen.

Northland Mines Oy:llä, Northland Exploration Finland Oy:llä tai Northland Resources Ab:llä ei ole kaivospiirialueita tai niitä koskevia hakemuksia. Valtaosuuksia Northland –konsernilla on sen sijaan noin 120 km² ja varattuja alueita saman verran.

Vaikuttaisi siltä, että suurprojekti on pilkottu pienempiin etappeihin lupakäsittelyn nopeuttamiseksi. Ruotsin puolella oleva Tapuli lähtee ensimmäisenä liikkeelle. Kysymysmerkkinä on mm. pelletöintilaitosten rakentaminen. Taloudellisen suhdanteen vuoksi suunnitelmia on muutettu viime aikoina. Suomen puolella oleva Hannukainen ei voi käynnistyä vielä useaan vuoteen.

2.2.3 *Tarvittavat liikenneinfrastruktuuri-investoinnit*

Vaikutukset rataverkkoon

Työryhmän työn yhteydessä on toteutettu yhteinen tarkastelu Suomen ja Ruotsin väyläviranomaisten kanssa liikenneinfrastruktuurin kehittämisestä hankkeen yhteydessä. Raportin johtopäätösten mukaan ensisijaisesti tulee lähteä kehittämään Kolarin ja Kemin sataman välistä rautatieyhteyttä.

Raportissa on tutkittu myös muita vaihtoehtoisia kuljetusreittejä kuten reitti Kalixin satamaan Ruotsissa ja Narvikiin Norjassa. Nämä vaihtoehdot eivät kuitenkaan toteudu hankkeen ensimmäisessä vaiheessa.

Valtio on jo tehnyt aiemmin päätöksen Tornio – Kolari radan (182,5 km) peruskorjauksesta, joka alkoi vuonna 2008. RHK on korvaamassa vanhat kiskot uudella raskaalla kiskotuksella, koska alun perin suunniteltuja kierrätyskiskoja ei ole saatavissa. Peruskorjaus kestää 3-4 vuotta ja maksaa 95 miljoonaa euroa.

Kolari – Äkäsjoki rata on sen huonon kunnan johdosta suljettu liikenteeltä. Se voidaan korjata liikenteelle 1 miljoonan euron kunnostuksella ja se kestää vuosittaisella tehostetulla noin 1 M€kunnossapidolla 3-4 vuotta, jonka jälkeen rata on peruskorjattava kaivosliikennettä varten. Karkea kustannusarvio radan peruskorjauksesta sähköistyksineen on 20 miljoonaa euroa.

Kaivosyhtiön tavoitteena oleva 10 miljoonan vuotuinen kuljetus tarkoittaa useita parannuskohteita Kolari-Kemin sataman välillä. Kolari-Tornio välin rakenteita tulee parantaa ja rakentaa kohtauspaikkoja. Yhteensä kustannukset 25 tonnin akselipainolla ovat noin 210 miljoonaa euroa. Tornion ja Kemin Ajoksen välisen ratayhteyden parantamisen kustannukset 25 tonnin akselipainolle ovat n. 23 miljoonaa euroa, joten yhteensä koko väli Kolarista Kemin satamaan on noin 235 miljoonaa euroa.

Kaivosyhtiö on ilmoittanut, että se tarvitsee toimintaansa varten ratayhteyden myös Ruotsin puolen kaivosalueille. Äkäsjoki-Kaunisvaara yhteyden arvioidut rakentamiskustannukset ovat noin 120 miljoonaa euroa. Hanke ei voi toteutua ilman kiinteää yhteistyötä Suomen ja Ruotsin valtioiden välillä.

Kolari-Pajala -hankkeeseen liittyvissä ratahankkeissa on mahdollista, että niihin tulaa tekemään YVA-menettely.

Vaikutukset tieverkkoon

Kaivostoiminnan 1. vaiheen kuljetusreitti kulkee Ruotsin puolelta Kolarin rajasillan kautta Suomeen. Kaivosyhtiö todennäköisesti parantaisi rautatien varteen kulkevaa yksityistietä (Teuravuoman yksityistie). Tällöin maantiestölle aiheutuva kuormitus koskisi Suomen puolella maantietä 943 Kolari-Ruotsinraja ja 9381 Havela-Kolari noin kahden kilometrin matkalla. Tie voidaan pitää liikennöitävässä kunnossa normaalein ylläpitotoimin ja -rahoituksella.

Stora Sahavaaran ja Hannukaisen kaivokset vaativat rikastamon ja pelletöintilaitoksen. Todennäköistä on, että kummallekin rakennetaan oma rikastamo, mutta pelletöintilaitos voi olla yhteinen. Hannukaisen esiintymän hyödyntäminen edellyttänee sitä, että rikaste/pelletti kuljetetaan kuorma-autoilla rautatien varteen Äkäsjoen maantietä 19722 pitkin. Parannettava tieosuus on noin 14 km pitkä ja sen parantaminen maksaa noin 5 miljoonaa euroa.

Kemin satama ja vesiväylähankkeet

Kemin Ajoksen satamaan tulevilla aluksilla tulee olla jääluokka 1A super tai 1A. Rautamalmikuljetuksissa käytettävillä aluksilla on muutamia erityispiirteitä:

- Suuria bulk-aluksia ei voida ottaa jäänmurtajan hinaukseen

- Alusten suuri leveys n. 30 m saattaa aiheuttaa ongelmia ränniajossa
- Suurikaan liikennemäärä ei kasvata aluskäyntien frekvenssiä merkittävästi (13 Mt/v vastaa 1-2 alusta/pv aluskoosta riippuen)
- Alusten odotusajat pidentyvät ja lisääntyvät

Kaivosyhtiön tavoitteena on kuljettaa rautamalmia mahdollisimman suurilla aluksilla, jotka kuitenkin vaatisivat Kemin Ajoksen meriväylän syventämisen. Meriväylän syventämisen kustannukset ovat arvioitu seuraaviksi:

- 12 metriä, 19 miljoonaa euroa
- 12,5 metriä, 38 miljoonaa euroa
- 13 metriä, 80 miljoonaa euroa
- 14 metriä, 132 miljoonaa euroa

Työryhmän työn yhteydessä tehdyn selvityksen mukaan lisääntyneet kuljetukset Kemin satamasta eivät edellytä lisäjäänmurtokapasiteettia, mutta Suomen ja Ruotsin välistä jäänmurtoon liittyvää yhteistyötä on syytä kehittää.

Maankäytön suunnittelu

Kolari-Pajala –hankkeen liikenneinfrastruktuuri-investoinnit sijoittuvat Suomen puolella Tunturi-Lapin ja Länsi-Lapin maakuntakaava-alueilla. Tunturi-Lapin maakuntakaava on ehdotusvaiheessa, ja se on tarkoitus hyväksyä Lapin liitossa vuoden 2009 loppupuolella, minkä jälkeen se saatetaan ympäristöministeriön vahvistettavaksi. Länsi-Lapin maakuntakaavan laatiminen ei ole tällä hetkellä vireillä, mutta Lapin liitolla on suunnitelmia kaavoituksen käynnistämiseksi.

Yhteenveto kaivoshankkeen ja liikennehankkeiden kustannuksista

Kolari-Pajalan kaivoshankkeen ja siihen liittyvien liikennehankkeiden arvioidut kustannukset on esitetty taulukossa 1.

Taulukko 1. Kaivoshankkeen ja siihen liittyvien liikennehankkeiden kustannukset.

Kaivosalue	Liikennehankkeet, Suomi	Liikennehankkeet, Ruotsi
Tapuli, 147 milj. €	Rata, Kolari-Kemi, 235 milj. €	Rata, Äkäsjoki-
	Rata, Kolari-Äkäsjoki, 20 milj. €	Kaunisvaara, 120 milj. €
Stora Sahavaara, 500 milj. €	Tieyhteydet, 5 milj. €	
Hannukainen, 550 milj. €	Meriväylä, Ajos, 19-80 milj. €	
Yhteensä, n. 1200 milj. €	Yhteensä, n. 280-340 milj. €	Yhteensä, 120 milj. €

2.2.4 Kaivoshankkeen vahvuudet ja heikkoudet

Kaivoshankkeen kriittiset tekijät ovat mm. seuraavat:

- hankkeen rahoituksen saaminen pääomamarkkinoilta
- suunniteltujen kuljetusten toteuttaminen edellyttää huomattavaa investointia rataverkkoon
- rautamalmin maailmanmarkkinahinnat

Hankkeen vahvuudet:

- nykyisellä rataosuudella ja jo päätetyillä korjausinvestoinneilla saadaan kaivostoiminta liikkeelle
- mineraalivarannot vähintäänkin 20-25 vuotta

2.2.5 *Suomen valtion päätöksenteon edellytyksiä*

- Kolari-Pajalan kaivos sijaitsee Ruotsissa ja Suomessa. Keskeisiä kaivoksiin liittyviä päätöksiä tekevät kaivosyhtiö sekä Ruotsin ja Suomen valtiot
- Kaivosyhtiö voi toteuttaa omilla päätöksillään ja omalla rahoituksellaan kaivostoiminnan 1. vaiheen, joka sisältää tieyhteyden toteuttamisen Pajalasta Torniojoen yli Kolarin radan lastauspaikalle. Kaivosyhtiö katsoo tämän tiekapasiteetin riittävän 3 milj. tonnin kuljettamiseen autolla Kolarin radan lastauspaikalle
- Kaivosyhtiö pitää välttämättömänä, että päätös ratahankkeesta on olemassa ennen ensimmäisen vaiheen aloittamista, jotta on varmuus kaivostoiminnan kapasiteetin nostamisesta 10 milj. tonniin
- Kaivosyhtiö on tehnyt Kemin sataman kanssa aiesopimuksen 3 milj. tonnin malmin kuljettamisesta sataman kautta. Kemin satama suorittaa tarvittavat satama-aluejärjestelyt. Valtion meriväylän syväys ja jäänmurtokapasiteetti riittävät 3 milj. tonnin liikenteen toteuttamiseen

2.3 **Soklin hanke**

2.3.1 *Kaivosyhtiö Yara Finland Oy*

Yara on maailman johtava typpilannoitteiden valmistaja ja se on tehnyt strategisen päätöksen laajentaa myös fosforin ja kaliumin perustuotantoon. Yara omistaa EU-alueen ainoat fosfaattiesiintymät (Siilinjärvi+Sokli). Soklin kaivoksen avaaminen on Yaralle strateginen kysymys lannoitetuotannon raaka-aineen turvaamiseksi. Yara on globaalisti toimiva yritys ja Soklin lisäksi sillä on myös muita fosfaattiesiintymiä. Kaivostuotannon käynnistäminen perustuu aina taloudellisiin laskelmiin ja arviointeihin.

2.3.2 *Hankkeen toteuttamissuunnitelma*

Kyseessä on vanha esiintymä, joka löydettiin Rautaruukin malmietsinnöissä vuonna 1967 ja 1970-luvun lopussa toteutettiin fosforimalmin koeajo Sokliin rakennetussa koetehtaassa. Kaivostoiminta ei kuitenkaan käynnistynyt.

Seuraava projekti oli 1980-luvulla, kun kaivosoikeudet siirtyivät Rautaruukilta Kemiralle. Kaivostoiminta ei tällöinkään käynnistynyt. Uusin jatkoaika kaivosoikeuksiin myönnettiin 2007 Kemira GrowHow:lle (nykyinen Yara Finland Oy) kahdeksi vuodeksi.

Soklissa esiintyy fosforia, rautaa ja niobia ja esiintymä on 365 miljoonaa vuotta vanha karbonaattimassiivi, jonka pinta-ala on 20 km² ja syvyys noin 150 m. Nyky-suunnitelman mukaan fosforipitoisuudeltaan rikasta malmin riittää noin 20 vuoden

tuotantoon. Hyödyntämällä esiintymä laajasti, mukaan lukien fosforipitoisuuksiltaan köyhemmät alueet, voidaan toimintaa jatkaa useita kymmeniä vuosia.

Kaivosoikeus Sokli -nimiseen kaivospiiriin on myönnetty Rautaruukki Oy:lle vuonna 1976. Kaivosoikeus on siirtynyt Rautaruukki Oy:ltä Kemira Oy:lle ja edelleen Kemi-ra Agro Oy:lle, jolta oikeus on siirtynyt Kemira GrowHow Oy(j):lle ja nykyisin Yara Suomi Oy:lle. Kaivospiiriä on supistettu vuonna 1993 alkuperäisestä 2420,1 hehtaarista 1200 hehtaariin. Kaivospiirille on aiemmin myönnetty pidennystä kaivostyöhön ryhtymistä varten 20.11.1991, 30.10.1996 ja 28.11.2001 sekä 25.6.2007.

Yara Suomi Oy on 8.5.2009 jättänyt Soklin kaivospiirin voimassaoloajan pidennystä sekä kaivospiirin laajennusta koskevan hakemuksen. Haettu kaivosalueen kokonais-pinta-ala laajennusten jälkeen on n. 75 km².

Yhtiö itse arvioi, että edellytykset kaivoksen avaamiselle olisivat vuonna 2015.

2.3.3 *Tarvittavat liikenneinfrastruktuuri-investoinnit*

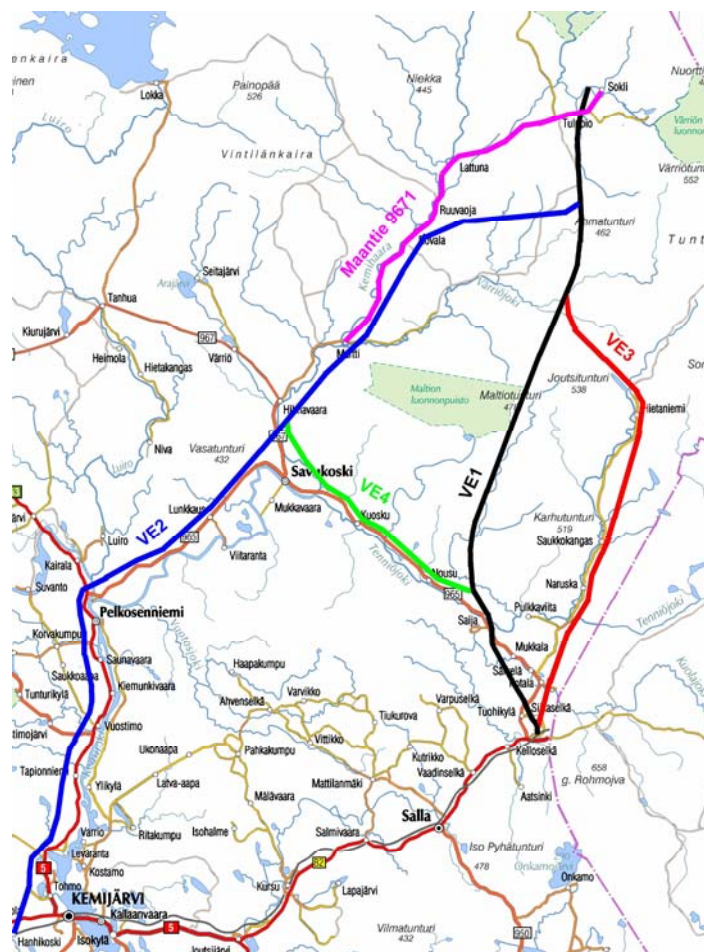
Vaikutukset rataverkkoon

Yara on aloittanut uuden kaivosradan yleissuunnittelun ja YVA:n tekemisen. Työhön on varattu aikaa vajaa vuosi. Kaivosradasta on tehty viimeksi suunnitelmat vuonna 1987. Radan pituus olisi kaikkiaan noin 110 km. Talvivaaran radan kustannustietojen perusteella radan rakennuskustannuksiksi nykytekniikalla voidaan arvioida noin 175 miljoonaa euroa.

Lisäksi rataosa Kemijärven Iskokylä – Sallan Kellosekä n. 75 km. on peruskorjattava. Kustannusarvio on 85 miljoonaa euroa. Kustannukset on arvioitu ilman sähköistystä. Ratahallintokeskus tekee peruskorjauksesta yleissuunnitelman ja tarkemman kustannusarvion. Myös rataosalla Kemijärvi – Kemi – Oulu on tehtävä perusparannuksia ja lisäksi rakennetaan välin Rovaniemi – Kemijärvi sähköistys.

Soklin kaivoshankkeen maakuntakaavaa laaditaan parhaillaan Lapin liiton toimesta. Kaavassa käsitellään ainoastaan kaivoshankkeeseen liittyvät alueidenkäytön varaukset. Kaavaluonnoksessa on esitetty useita vaihtoehtoisia linjauksia kaivoksen rautatieyhteyden ja voimajohtolinjojen toteuttamiseksi. Rautatielinjauksien pituudet vaihtelevat seuraavasti:

- ve1, Kellosekä-Sokli, 104 km, (+Kemijärvi-Salla radan parannus)
- ve2, Kemijärvi-Pelkosenniemi-Savukoski-Sokli, 166 km
- ve3, Kellosekä-Naruskajärvi-Sokli, 103 km, (+Kemijärvi-Salla radan parannus)
- ve4, Kellosekä-Savukoski-Sokli, 135 km (+Kemijärvi-Salla radan parannus)



Kuva 4. Soklin ratavaihtoehtojen linjausvaihtoehdot.

Maakuntakaava pyritään hyväksymään Lapin liitossa vuoden 2009 lopussa. Ympäristöministeriön vahvistamiskäsittelyn ja mahdollisen KHO:n valituskäsittelyn jälkeen kaava olisi lainvoimainen aikaisintaan vuoden 2012 aikana.

Natura 2000 –verkostoon liittyvien asioiden vuoksi aikataulu voi edellä esitetystäkin venyä vielä arviolta 2 vuodelle. Vasta tämän jälkeen radan suunnittelua voidaan viedä eteenpäin ratalain mukaisten suunnitelmien loppuun viemisellä ja hyväksymisellä, minkä jälkeen radan rakentaminen voi käynnistyä.

Vaikutukset tieverkkoon

Kaivostoiminta edellyttää, että maantie 9671 Martin kylästä Sokliin parannettaisiin. Tien alkupäästä (välillä Martti-Rovala noin 21 km:n matkalta) on 80-luvulla laadittu parantamissuunnitelma, jonka lainvoimaisuus on päättynyt vuonna 2002. Kaivosyhtiön kustannuksella ja Lapin tiepiirin valvonnassa on laadittu tiesuunnitelma välille Martti-Rovala ja se on maantielain mukaisessa käsittelyssä. Kaivosyhtiöltä on saatu kaivoksen rakentamiseen, työmatkaliikenteeseen ja kaivoksen toimintaan liittyvät arviot maantien liikenne- ja kuljetusmääristä. Kaivosyhtiön YVA-selostuksessa esittämän aikataulun mukaan kaivoksen rakentaminen käynnistyisi 2012, jolloin tien tulisi

olla parannettu. Kaivoksella käytettäviä kemikaaleja, polttoaineita ja muita materiaaleja kuljetetaan maanteitse. Nykyisen savisorapintaisen tien leveys vaihtelee 4,5-6,0 metrin välillä. Tiellä esiintyy keväisin raskaan liikenteen estävää kelirikkoa.

Jos Martti - Sokli tie parannetaan pääosin nykyiselle paikalleen, niin sen parantamiskustannukset (rakennussuunnittelu ja rakentaminen) ovat silloin noin 25 miljoonaa euroa.

Yhteenveto hankkeen kustannuksista

Hankkeen kustannukset on esitetty taulukossa 2.

Taulukko 2. Yhteenveto Soklin hankkeen kustannuksista.

Kaivosalue	Liikennehankkeet
Sokli, Savukoski 700 milj. € ¹	Rata, Sokli-Kemijärvi, 260-350 milj. € Tieyhteydet, Martti-Sokli, 25 milj. €
Yhteensä, 700 milj. €	Yhteensä, n. 285-375 milj. €

2.3.4 Hankkeen vahvuudet ja heikkoudet

Hankkeen kriittiset tekijät ovat mm. seuraavat:

- YVA- ja Natura-prosessit rautatieyhteyden osalta voivat viivästyttää hanketta jopa vuosilla
- Rikastusteknologiaan liittyvät haasteet
- kustannuskilpailukyky suhteessa muihin toiminnassa oleviin, laajentuviin ja avautuviin uusiin kaivoksiin
- fosfaatin maailmanmarkkinahinnat
- Ristiriidat esim. paliskuntien kanssa

Vahvuudet:

- Mineraalivarantoja on käytännössä vähintään 30 vuoden kaivostoimintaa varten

2.3.5 Suomen valtion päätöksenteon edellytyksiä

- Soklin kaivosalue sijaitsee Itä-Lapissa Venäjän rajan lähellä ilman liikenneyhteyksiä. Uutta rataa tarvittaisiin lyhimmilläänkin rajanpintaa myötäillen yli 100 km ja lisäksi vanhaa rataa pitäisi kunnostaa 75 km. Tieverkolla tulisi tehdä yli 20 kilometrillä parannustyöt eikä kaivostoimintaa voi perustaa tieverkon varaan.
- Ratayhteyksien rakentamista on selvitetty alustavasti neljällä eri linjauksella, joista yhdellekään ei ole yksiselitteistä viranomaisten ja alueen asukkaiden puolta, koska ratalinjaukset kulkisivat Natura-alueiden ja/tai poronhoitoaluei-

¹ Ruralia-instituutin laskelmissa käytetty arvio

den läpi. Ympäristöviranomaisilta odotetaan selkeää kantaa siitä, onko tai millä edellytyksillä ratalinjaus toteutettavissa.

- Kaivosyhtiö voi vetää kaivosliikenteen rajan yli Venäjän Kovdoriin.
- Ennen ympäristöviranomaisten hyväksyntää ratalinjaukselle ei ole mahdollista tehdä realistisia laskelmia liikenneväylien kustannuksista, toteuttamisaikataulusta kustannusten jaosta tai rahoitustavasta.

3 HANKKEIDEN YHTEISKUNTATALOUDELLISET VAIKUTUKSET

3.1 Aluetaloudelliset vaikutukset talouskasvuun, verotuloihin ja työllisyyteen

Helsingin Yliopiston Ruralia-instituutti arvioi Pajala-Kolarin ja Soklin kaivoshankkeiden aluetaloudelliset vaikutukset elinkeinorakenteeseen ja työllisyyteen. Aluetaloudelliset vaikutukset laskettiin tutkimuksessa kaivosten vaatimiin investointeihin ja tulevaan liikevaihtoon perustuen. Laskelmat tehtiin Ruralia-instituutissa kehitetyllä CGE RegFinDyn -aluemallilla periodille 2010–2020.

Arvioinnin perusteella molempien kaivosten rautatie-, satama- ja tieinvestoinnit olisivat toteuttamiskelpoisia aluetaloudellisin perustein. Ne lisäisivät tuotantoa, työllisyyttä, tuloja, kulutusta ja verotuloja useissa Lapin seutukunnissa.

Tulosten perusteella Pajala–Kolarin ja Soklin kaivoshankkeiden kumulatiivinen pitkän aikavälin vaikutus talouskasvuun olisi 1–3 prosenttia yli Lapin ennakoitun normaalikehityksen.

Kaivokset loisivat huomattavan määrän uusia työmahdollisuuksia. Pajala–Kolarin kaivoshankkeessa investointivaiheen suurimman työvoimatarpeen aikana vuonna 2014 työllisyys olisi parantunut neljän vuoden aikana yhteensä noin 6000 henkilötyövuodella normaalikehitykseen verrattuna. Vuositasolla investointivaiheen työvoimatarve olisi keskimäärin 1200 htv:tä. Täydessä tuotantovaiheessa Pajala–Kolarin kaivos voisi luoda kerroinvaikutuksineen vuoden 2020 loppuun mennessä lähes 2500 pysyvää työpaikkaa. Työpaikkojen jakautumista Suomen ja Ruotsin välillä on vaikea tässä vaiheessa arvioida.

Myös Soklin investointivaiheen työllisyysvaikutus olisi huomattava. Työllisyys voisi kasvaa neljän investointivuoden 2011–2014 aikana yhteensä noin 4600 henkilötyövuodella, eli työllisyys kohenisi vuosittain keskimäärin 1150 htv:llä. Täydessä tuotantovaiheessa Soklin kaivoksen pysyvä vaikutus työllisyyteen kerroinvaikutuksineen olisi noin 1100 työpaikkaa vuoden 2020 loppuun mennessä.

Laskelmien mukaan Pajala-Kolarin kaivos toisi Suomen ja Ruotsin valtioille yhteensä 374 miljoonan euron verojen ja veroluonteisten maksujen lisäkertymän vuosina 2008-2020. Suomen osuus olisi n. 206 miljoonaa euroa. Soklin kaivos toisi valtiolle noin 180 miljoonan euron verojen ja veroluonteisten maksujen lisäkertymän. Jos kaivokset jatkaisivat vuoden 2020 jälkeen toimintaansa tasaisella kapasiteetilla, valtio saisi verotuloja lähes 50 miljoonaa euroa vuosittain. Lisäksi Lapin kuntien verotulot kasvaisivat yhteensä yli 40 miljoonalla eurolla vuoteen 2020 mennessä ja sen jälkeen noin 2,5 miljoonalla eurolla vuosittain.

Kaivosten kokonaisvaikutus Lapin talouskasvuun vastaisi korkeimmillaan noin yhden normaalivuoden elintason nousua. Suotuisa talouskehitys syntyisi käytännössä seutukunta- ja työssäkäyntialueilla eli maakuntaa pienemmissä aluetalouden yksiköissä, jolloin vaikutukset olisivat paljon vahvemmat.

3.2 Liikenneinvestointien ja satamainvestointien aluetaloudelliset vaikutukset

Ruralian tutkimuksen tulosten mukaan erityisesti mittavat rautatieinvestoinnit olisivat merkittäviä seutukuntien taloudelliselle kasvulle. Infrainvestointien vaikutukset talouskasvuun ovat pitkäaikaisia.

Äkäsjoki-Kemin satama ratayhteyden rakentamisen myötä taloudellinen kasvu voisi lisääntyä läntisen Lapin seutukunnissa yhteensä 1,3-4,3 % vuoteen 2016 mennessä. Tämä olisi keskimäärin 0,1-0,5 % vuodessa.

Soklin kaivoksen tapauksessa Kemijärvi-Kellosekä-Sokli rautatien vaikutukset Itä- ja Pohjois-Lapin seutukuntiin olisivat merkittäviä. Itä-Lapin seutukunnan taloudellinen kasvu voisi vahvistua kumulatiivisesti tarkasteltuna 8,3 % vuoteen 2013 mennessä. Vuosikeskiarvona tämä olisi 2,8 %. Radan vaikutus Pohjois-Lapin taloudelliseen kasvuun olisi vuoteen 2014 mennessä yhteensä 3 % eli keskimäärin 0,8 % vuodessa.

Väyläinvestointien työllisyysvaikutukset olisivat myönteisiä. Pajala-Kolarin kaivoksen rautatieinvestointien työllisyysvaikutukset läntisessä Lapissa olisivat 418 henkilötyövuotta vuoteen 2015 mennessä. Soklin kaivoksen rautatieinvestoinnin työllisyysvaikutukset olisivat 660 henkilötyövuotta Itä- ja Pohjois-Lapissa vuoteen 2013 mennessä.

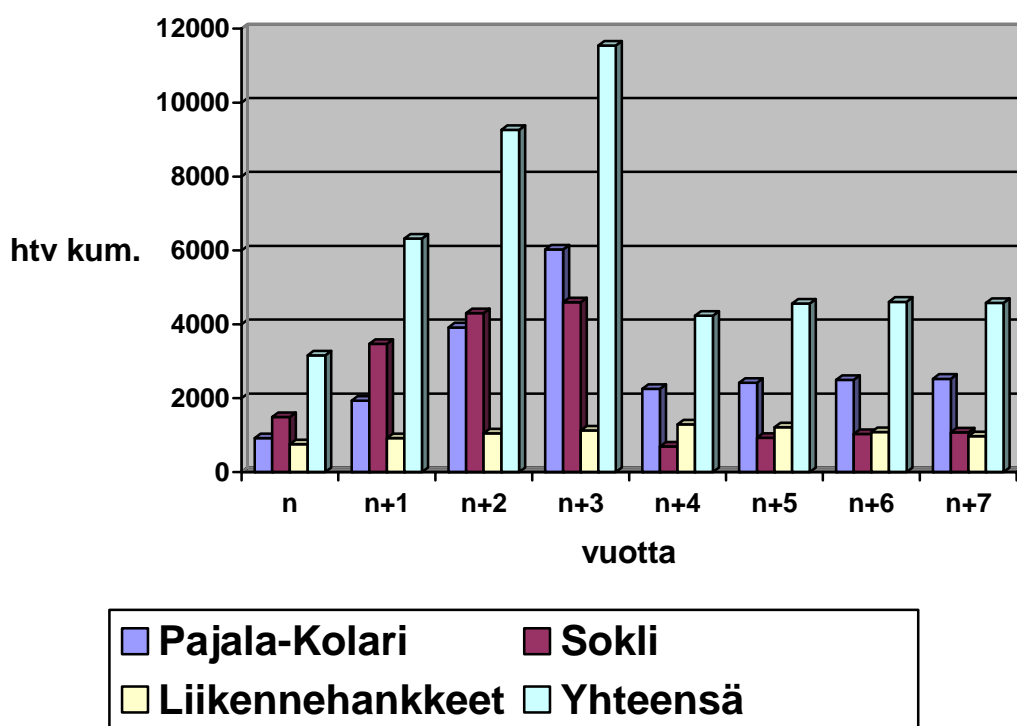
Kemin satamaa olisi kehitettävä mittavin investoinnein, mikäli Pajala-Kolarin kaivos toteutuisi. Itse satama-alueita koskevat investoinnit jakautuisivat kaupungin ja satamassa toimivien yrittäjien kesken. Investointien laajuus riippuisi lastattavan malmin määrästä. Investointien määrä olisi 50 miljoonaa euroa, jos lastattava määrä olisi 3 Mt vuodessa. Vastaavasti 6 Mt:n kohdalla investointien tarve olisi 70 miljoonaa euroa. Laajimmassa vaihtoehdossa 13 Mt vuodessa investointien kokonaismäärän pitäisi nousta tasolle 150 miljoonaa euroa. Satamaan tuleva meriväylä kuuluu valtiolle ja se vastaisi myös ruoppauksen kustannuksista.

Mittavien satamainvestointien toteuttaminen lisäisi taloudellista kasvua Kemi-Tornion seutukunnassa vuosien 2010-2015 aikana tasaisesti ja voisi olla yhteensä 2 % vuoden 2016 lopussa. Tämä olisi keskimäärin 0,3 % vuodessa.

Satamainvestoinnit lisäisivät myös työllisyyttä. Uusien työpaikkojen määrät noudattelisivat investointien määrän kasvua. Työllisyys kasvaisi ja investoinnit voisivat tuoda kumulatiivisesti 317 henkilötyövuotta vuoden 2016 loppuun mennessä. Vuositasolla uusia työpaikkoja syntyisi seitsemän investointivuoden aikana 45. Samoin Kemin kaupunki hyötyisi investoinneista suoraan sataman saamien tulojen kasvun vuoksi ja välillisesti verotulojen kautta.

3.3 Kaivoshankkeiden ja liikennehankkeiden yhteisvaikutus työllisyyteen

Kuvassa 5 on esitetty Ruralia-instituutissa tehtyjen laskelmien mukainen kaivoshankkeiden ja liikennehankkeiden kumulatiivinen vaikutus seutukuntien työllisyyteen. Suurimmillaan työllisyysvaikutukset olisivat investointivaiheessa neljän vuoden kuluttua hankkeiden käynnistymisestä, jolloin lisäys työllisyyteen olisi lähes 12 000 henkilötyövuotta. Luku pitää sisällään Pajala-Kolarin, Soklin sekä liikennehankkeiden investointivaiheen henkilötyövuodet.



Kuva 5. Kaivoshankkeiden ja liikennehankkeiden yhteisvaikutus työllisyyteen.

4 TYÖRYHMÄN SUOSITUKSET

Kolari-Pajalan ja Soklin kaivoshankkeissa keskeisin haaste on se, että sekä valtio että yritykset ovat riippuvaisia toisen osapuolen päätöksistä ennen omia päätöksiään. Valtio ei voi sitoutua hankkeisiin ennen kuin voi saada takuut yritystoiminnan alkamisesta ja sen pitkästä kestosta ja yritysten näkökulmasta taas ne eivät voi tehdä investointipäätöksiä ennen kuin ne tietävät omat logistiset kustannuksensa sisältäen osallistumiset liikenneinfrastruktuurihankkeiden kustannuksiin.

Hankkeet sekä niihin liittyvät investoinnit ovat yhteiskuntataloudellisesta näkökulmasta erittäin kannattavia. Selvitysten mukaan hankkeiden työllisyysvaikutukset ovat merkittävät: suurimmillaan ne olisivat investointivaiheessa neljän vuoden aikana hankkeiden käynnistymisen jälkeen, jolloin työllisyyden kasvu olisi lähes 12 000 henkilötyövuotta normaalikehitykseen verrattuna. Kaivoshankkeiden tuotantovaiheessa ne voisivat luoda kerroinvaikutuksineen yli 3600 pysyvää työpaikkaa, joista osa sijoittuisi Ruotsiin.

Kaivoshankkeiden vaikutukset valtion ja kuntien verotuloihin ovat myös merkittävät. Kolari-Pajalan kaivoksen arvioidaan tuovan Suomen ja Ruotsin valtioille yhteensä noin 374 miljoonan euron verotulojen lisäyksen vuosina 2008-2020 ja Suomen osuus olisi tästä noin 200 miljoonaa euroa. Soklin kaivos toisi Suomelle samana ajanjaksona noin 180 miljoonan euron verotulojen lisäkertymän. Kaivosten tuotantovaiheen arvioidaan tuovan verotuloja lähes 50 miljoonaa euroa vuosittain. Lisäksi Lapin kuntien verotulot kasvaisivat yhteensä yli 40 miljoonalla eurolla vuoteen 2020 mennessä ja sen jälkeen noin 2,5 miljoonalla eurolla vuosittain.

Kaivoshankkeet edellyttävät väyläinvestointeja, jotka pääasiallisesti tulevat vain kaivosyhtiöiden käyttöön. Tornio-Kolari –radalla on toki muutakin henkilö- ja tavaraliikennettä, mutta niiden tarpeisiin tulee riittämään jo päätetty radan perusparannus. Soklin radalla ei tule olemaan muuta kuin kaivosyhtiön liikennettä. Valtion näkökulmasta yrityksien tulee osallistua liikenneinvestointien kustannuksiin. Investoinnit ovat kuitenkin suuruusluokaltaan niin merkittäviä, että niillä olisi merkitys yritysten investointipäätöksiin. Hankkeiden edistäminen vaatii kokonaispäättökseen ja sopimuksen valtion ja yritysten välillä.

Työryhmä ehdottaa seuraavia jatkotoimenpiteitä hankkeiden edistämiseksi:

1. Valtio ja yritykset käynnistävät välittömästi neuvottelut hankesopimuksista, joissa sovitaan, miten:
 - yritykset sitoutuvat pitkäaikaiseen kaivostoimintaan
 - valtio sitoutuu väyläinvestointien toteuttamiseen (rakennussuunnittelu ja rakentaminen)
 - yritykset osallistuvat väyläinvestointien kustannuksiin
2. Väylähankkeiden rahoitusmallin valtio päättää myöhemmin erikseen
3. Väylähankkeiden esisuunnittelun (yleissuunnittelu+rata/tiesuunnittelu) kustannukset jaetaan tasan valtion ja yritysten kesken
4. Suomen ja Ruotsin valtiot jatkavat yhteistyötä Kolari-Pajala hankkeen edistämiseksi

5**LIITTEET**

Liite 1: Työryhmän toimeksianto

Liite 2: Työryhmän teettämät ja työssä käytetyt selvitykset

Liite 3: Kaivoksen elinkaari

1.10.2008

Kolarin ja Soklin kaivoshankkeiden liikennehankkeiden arviointityöryhmä**Asettaminen**

Liikenne- ja viestintäministeriö on tänään asettanut työryhmän tekemään Kolarin ja Soklin kaivoksien liikenneyhteyksistä erillisselvityksen, jossa otetaan huomioon Pohjois-Suomen muut elinkeinopoliittiset tarpeet.

Toimikausi

1.10.2008 - 30.3.2009

Tehtävä ja tavoitteet

Talouspoliittinen ministerivaliokunta otti kantaa kaivoshankkeisiin (16.9.2008) ja totesi, että jokainen liikenneinfrastruktuuri-investointi harkitaan erikseen omana yksityistapauksenaan. Isommista hankkeista LVM laatii yhdessä asianomaisen viraston kanssa erillisen ja laaja-alaisen hyöty/kustannusselvityksen. Kolarin ja Soklin kaivoksien liikenneyhteyksistä tehdään erillisselvitys, jossa otetaan huomioon Pohjois-Suomen muut elinkeinopoliittiset tarpeet.

Selvityksessä tulee arvioida Kolarin ja Soklin kaivoshankkeiden yhteiskuntataloudelliset hyödyt ja riskit sekä periaatteet, miten valtio investoisi hankkeisiin. Työryhmän tulee olla yhteydessä Ruotsin viranomaisiin Kolarin hankkeen investointien vaikutuksia arvioitaessa.

Kolarin kunnassa sijaitsevan Hannukaisen ja Ruotsissa Pajalan kunnassa sijaitsevat Tapulivuoman ja Storasahavaaran kaivokset omistaa kanadalainen kaivosyhtiö Nordland Resources Inc. Kaivosyhtiöllä on tarkoitus aloittaa toimintansa Tapulivuoman esiintymän hyödyntämisellä mahdollisesti vuonna 2010. Pelletöintilaitos on tarkoitus rakentaa Suomen puolelle vanhalle kalkkitehtaan alueelle Äkäsjoelle 18 km päässä Kolarista. Arvioidut kuljetusmäärät ovat parin vuoden kuluttua 5 miljoonaa tonnia vuodessa ja 5 vuoden kuluttua mahdollisesti 13 miljoonaa tonnia vuodessa.

Kolarin radalla käynnistettiin vuonna 2008 perusradanpidon rahoilla peruskorjaus (86 miljoonaa euroa), joka valmistuu vuonna 2011. Korjaus mahdollistaa noin 2,5 miljoonan tonnin vuosittaisen kuljetusmäärän. Tavoitteena olevan 13 miljoonan tonnin kuljetukset edellyttävät rataverkolle merkittävää investointia. Tarpeelliseksi voi tulla uuden ratalinjauksen rakentaminen osalle rataa erityisesti taajamien kohdalle. Kemin satama ja meriväylä vaativat myös merkittäviä investointeja. Kaivosyhtiön toinen potentiaalinen satama on Ruotsin Kalix, joka tarkoittaisi infrainvestointien sijoittumista sekä Ruotsin että Suomen puolelle. Totutuessaan tämä tarkoittaisi Tornion ja Haaparannan ratalinjauksen ja ratapihatointojen selvittämistä ja kehittämistä.

Savukoskella sijaitseva fosfori- ja rautakaivos on ollut vireillä kolmen vuosikymmenen ajan. Nykyisen omistajan Yaran (suomalainen toimija on Yara Suomi Oy) tavoitteena on käynnistää kaivostoiminta Soklissa mahdollisesti vuonna 2012. Soklin kaivoksen arvioidut kuljetukset olisivat 1-2 miljoonaa tonnia vuodessa.

Kaivosyhtiö Yara Oy on aloittanut radan yleissuunnitelman ja YVA:n laatimisen. Ratahallintokeskus arvioi nykyisen Kemijärvi-Kellosekä –radan perusparannuksen toimenpiteet ja kustannukset. Työryhmä selvittää tarveselvitystasolla Soklin vaihtoehtoisia raidelinjauksia. Tavoitteena on kartoittaa, miten eri raidelinjaukset voisivat palvella Soklin kaivostoiminnan lisäksi metsäteollisuutta, matkailua, muita potentiaalisia Lapin kaivoshankkeita tai rautayhteyksiä Jäämerelle.

Työryhmä selvittää myös erilaisten rahoitusmallien soveltuvuutta mahdollisesti tehtäviin investointeihin. Tarkasteltavia malleja ovat ainakin elinkaarimallit ja jälkirahoitusmallit.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja työ- ja elinkeinoministeriö määrittävät selvitystyön pohjalta toimintalinjat ja suositukset valtion osallistumisesta Kolarin ja Soklin kaivoshankkeisiin.

Organisointi

Puheenjohtaja Juhani Tervala, ylijohtaja, liikenne- ja viestintäministeriö

Jäsenet:

Mikko Alkio, valtiosihteeri, työ- ja elinkeinoministeriö

Kari Jääskeläinen, erityisavustaja, liikenne- ja viestintäministeriö

Kalle J. Korhonen, alivaltiosihteeri, työ- ja elinkeinoministeriö

Esko Tainio, budjettineuvos, valtiovarainministeriö

Juha Majanen, neuvotteleva virkamies, valtiovarainministeriö

Asiantuntijajäsenet:

Tuomo Suvanto, neuvotteleva virkamies, liikenne- ja viestintäministeriö

Alpo Kuparinen, teollisuusneuvos, työ- ja elinkeinoministeriö

Kari Ruohonen, investointijohtaja, Ratahallintokeskus

Tapani Pöyry, tiejohtaja, Tiehallinto Lapin tiepiiri

Työryhmän sihteeriksi määrätään yli-insinööri Risto Murto liikenne- ja viestintäministeriöstä ja kutsutaan ylitarkastaja Ilkka Korhonen työ- ja elinkeinoministeriöstä.

Työryhmän tulee työnsä aikana kuulla kaivoshankkeiden alueiden TE -keskuksia, ympäristökeskuksia, kaivosyhtiöitä ja matkailun, metsäyhtiöitten ja muita alan asiantuntijoita.

Yhteiskuntataloudellisten laskelmien tekemistä varten työryhmä voi palkata eri alojen asiantuntijoita. Laskelmien koordinoimista varten työryhmä voi palkata avukseen konsultin.

Naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta annetun lain mukaan (609/1986) 4 §:n ja 2 momentin mukaan valtion komiteoissa, neuvottelukunnissa ja muissa vastaavissa toimielimissä tulee olla sekä naisia että miehiä vähintään 40 %, jollei erityisestä syystä muuta johdu.

Erityisenä syynä tässä tapauksessa pidetään, että työryhmän työlle asetettu määräaika on lyhyt ja vaatii erityisosaamista hankkeiden yhteiskuntataloudellisista vaikutuksista. Työryhmässä edustettuina olevilla tahoilla juuri näissä tehtävissä toimii tällä hetkellä enemmän miehiä kuin naisia.

Kustannukset ja rahoitus

Selvitystyöhön mahdollisesti liittyvistä konsultti- ja muista selvityksistä sovitaan erikseen.

Liikenneministeri



Anu Vehviläinen

Kansliapäällikkö



Harri Pursiainen

JAKELU

Työryhmän puheenjohtaja, jäsenet, asiantuntijat ja sihteerit

TIEDOKSI

Liikenneministeri
Erityisavustaja
Kansliapäällikkö
TEM
VM
LPO jory
Tiehallinto
Ratahallintokeskus
Ministeriön viestintä
Kirjaamo
HARE rekisteri

Liite 2: Työryhmän teettämät ja työssä käytetyt selvitykset

Elron oy, Kaivoshankkeiden väyläinvestoinnit. 2009.

Joint Finnish-Swedish infrastructure, Report to the governments. Banverket, Merenkululaitos, Vägverket, Ratahallintokeskus, Sjöfartsverket, Tiehallinto. 2009.

Törmä H. & Reini K., Pajala-Kolarin ja Soklin kaivoshankkeisiin liittyvien rautatie ja tieinvestointien ja Kemin satamainvestointien aluetaloudelliset vaikutukset. Ruralia-instituutti, raportteja 38, 2009.

Törmä H. & Reini K., Pajala-Kolarin ja Soklin kaivosten rata-, satama- ja meriväyläinvestointien sekä kaivosten toiminnan vaikutukset valtion ja kuntien verotuloihin. Ruralia-instituutti, 2009.

Törmä H. & Reini K., Suomen kaivosalan aluetaloudelliset vaikutukset elinkeinorakenteeseen ja työllisyyteen. Ruralia-instituutti, raportteja 37, 2009.

