

Asia: VN/9904/2025

Lausuntopyyntö väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot arviomuistiosta

Lapin liitolla ei ole tähän kohtaan lausuttavaa.

Yksityisraiteita koskeva sääntely

Lapin liiton mukaan yksityisraita koskevan sääntelyn osalta on hyvä huomioida rautateiden muuttaminen eurooppalaiselle raideleveydelle Pohjois-Suomesta alkaen. Uusien raideyhteyksien kytkeytyminen yksityisraiteisiin tulee selvittää ja turvata myös lakivalmistelussa, jolloin voidaan turvata sujuvat kuljetukset myös eurooppalaisella raideleveydellä yksityisraiteille ja esimerkiksi tasoristeyksien osalta.

Tutkimusoikeussääntely

Lapin liiton näkökulmasta on tarkoituksenmukaista selvittää lainsäädäntöä tie- ja ratasuunnitelman laatimisen ja yleissuunnitelman laatimisen välisestä suhteesta

Kiinteistökohtainen meluntorjunta

Lapin liitolla ei ole tähän kohtaan lausuttavaa.

TEN-T-asetukseen liittyvät lainsäädännön kehittämistarpeet

TEN-T-verkon ydinverkkoon kuuluu Lapin tieverkosta E75-tie (valtatie 4) etelästä Keminmaahan saakka sekä valtatie 29 Keminmaa–Tornio. Kattavaan TEN-T-tieverkkoon kuuluvat Lapista valtatie 21 välillä Tornio–Kilpisjärvi, E75-tie (valtatie 4) Keminmaasta Rovaniemen kautta Utsjoelle sekä kantatie 82 Rovaniemeltä Sallan rajanylityspaikalle ja Kuusamoon E63-tietä (valtatie 5) pitkin. Kemin Ajoksen satama on yleissatama ja Tornion Rönttän satama on Outokummun operoima. Molemmat satamat kuuluvat TEN-T-kattavaan verkkoon. Kaikki Lapin viisi lentoasemaa ovat osa TEN-T kattavaa verkkoa. Lapin rataverkko on Tornion rajalta etelän suuntaan osa TEN-T ydinverkkoa. Rata Keminmaasta Rovaniemelle on osa kattavaa verkkoa. Muut Lapin ratayhteydet eivät kuulu eurooppalaiseen TEN-T-liikenneverkkoon. Suomessa käytössä oleva raideleveys tulkitaan TEN-T-asetuksessa erillisverkoksi, jonka vuoksi asetuksen vaatimukset eivät pääsääntöisesti edellytä toimenpiteitä rataverkolle. Lappia koskevia toimenpiteitä olisivat henkilöliikenteen nopeudennosto Oulu–Tornio välillä sekä Kemin

Ajoksen ja Tornion Röyttän satamien rataverkon kehittäminen, mutta asetuksen vaatimukset eivät ole Suomea velvoittavia eikä toimenpiteitä ole pakko toteuttaa erillisverkkostatuksen vuoksi. Lappi näkee nämä toimenpiteet kuitenkin tärkeinä toteuttaa.

Traficom julkaisemassa muistiossa Tieliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastrukturi 2023 (Dnro TRAFICOM/71705/04.04.06/2024 12.4.2024) mukaan kevyiden hyötyajoneuvojen latausverkoston kattavuus ydinverkolla täyttää vuoden 2025 vaatimukset koko Suomessa ja vuoden 2027 vaatimukset Lapissa. Kevyiden hyötyajoneuvojen latausverkoston kattavuus kattavalla verkolla täyttää vuosien 2027 ja 2030 vaatimukset Lapissa lukuun ottamatta tieosuuksia Kemijärveltä itään (vt 5 ja kt 82), Sodankylä–Saariselkä (vt 4) ja Inari–Utsjoki (vt 4). Vuoden 2035 vaatimukset täyttyvät Lapissa vain tieosuuksilla Keminmaa–Rovaniemi (vt 4), Saariselkä–Inari (vt 4) ja Kolari–Ylitornio (vt 21). Vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisen tieliikenteessä vaatii investointeja sähköautojen latausasemiin ja kaasun tankkausasemiin. Pitkämatkaisen täyssähköhenkilö- ja pakettiautoliikenteen käyttämä julkinen pikalatausasemaverkosto on kehittynyt nopeasti viime vuosina ja mahdollistaa täyssähköautolla liikkumisen myös Lapissa, mutta erityisesti suuressa osassa Pohjois-Lappia latausasemaverkosto on vielä harva.

Lapin liikennestrategian 2050 (hyväksytty maakuntahallituksessa 2.12.2024) mukaan Lapin yhtenä tavoitteena on, että Valtatietä 4 parannetaan tieosuuksilla Keminmaa–Hirvas–Rovaniemi ja Napapiiri–Vikajärvi, edistetään tieosuuden Vikajärvi–Sodankylä suunnittelua ja kehitetään tietä osana TEN-T kattavaa verkkoa. Lisäksi edistetään Kemin sataman nostamista osaksi TEN-T-ydinverkkoa.

Lapin liiton viraston mukaan terminologiaan lakien osalta on hyvä selkeyttää ja yhtenäistää TEN-T-asetuksen mukaisesti. Samalla tulee huolehtia, että TEN-T-verkoston toteutumiseen ei luoda esteitä, vaan valtion edistää TEN-T-verkoston toteutumista kaikkien liikennemuotojen kuin myös levähdysalueiden toteutumisen osalta.

Tunnelidirektiivin täytäntöönpanon täydentäminen

Lapin liitolla ei ole tähän kohtaan lausuttavaa. Lapin ainoa TEN-T-verkolla oleva tietunneli on Revontulitunneli Rovaniemellä, joka on 230 metriä pitkä.

Varautumista ja häiriötilanteita koskeva sääntely väylälaeissa

Lapin liitto huomauttaa, että lain valmistelussa on syytä huomioida Lapin erityispiirteet ja pitkät välimatkat, jotka ovat erityisesti häiriötilanteissa kriittiset. Muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa tulee varautua ennakoiden huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin väyläverkon kehittämisen osalta. Lapin yhteyksien kehittäminen esimerkiksi raideliikenteen, ja siltojen parantamisen osalta ovat nopeita, tehokkaita ja edullisia ratkaisuja. Saavutettavuuden osalta on syytä tunnistaa, että Lapissa ei useilla väyläverkon kohteissa päästä sille asetettuun palvelutasovaatimukseen. Esimerkiksi Kantatie 82 ei vastaa enää sille asetettuja tieluokan vaatimuksia ja tieosuuden parantaminen on välttämätöntä. Kantatie 82 varrella sijaitsee Länsi-Euroopan suurin ampuma- ja harjoittelualue, jonka käyttö on sotilaallisen liikenteen myötä kasvussa.

Lisäksi Valtatie 4 parantamiseen välillä Keminmaa–Rovaniemi–Sodankylä tulee valtion tasolla panostaa, koska nyt se ei täytä pääväyläasetuksen mukaista palvelutasovaatimuksia.

Esimerkiksi Lapissa Valtatie 21 on merkittävä tieyhteys Länsi-Lapissa, jonka merkitys on myös huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta kriittinen, sillä se on Suomen harvoja maayhteyksiä Norjaan ja edelleen Jäämerelle, mikäli esimerkiksi laivaliikenne Itämerellä on estynyt. Erityisesti raskaan liikenteen määrät ovat kapealla, mutkaisella ja huonokuntoisella tiellä kasvaneet, jonka seurauksena tie on hyvin onnettomuusherkkä. Valtateillä on myös runsaasti ulkomaalaisia raskaita ajoneuvoja, jotka eivät ole välttämättä tottuneet ajamaan talvisella ja huonokuntoiselle tieosuudella. Onnettomuuksien sattuessa harva tieverkko johtaa siihen, että valtatiellä 21 tapahtuneiden raskaan ajoneuvon suistumisen tai onnettomuuden jälkeen tieyhteys voi olla poikki useita tunteja korvaavat tieyhteydet ovat pahimmillaan useamman sadan kilometrin mittaisia. Lapin osalta olemassa oleva väyläverkosto on kriittinen, koska vaihtoehtoisia kuljetusreittejä ei esimerkiksi onnettomuus tai kriisitilanteessa harvan tieverkon vuoksi ole mahdollista käyttää. Kiertotiet harvalla tieverkolla voivat pahimmillaan olla usean sadan kilometrin mittaisia. Lapin liikennejärjestelmä palvelee erityisesti Pohjois-Norjan Finnmarkin ja Tromssan maakuntia kaikissa olosuhteissa.

Arviomuistiossa esitetyt muut muutostarpeet

Lapin liiton näkemyksen mukaan, jos tie- tai ratahankkeen toteuttamiseksi laadittava kaava on vireillä samanaikaisesti kuin hanketta koskeva YVA-menettely, voidaan YVA-menettely toteuttaa kaavoituksen yhteydessä ilman erillistä YVA-menettelyä, jolloin suunnitteluprosessi olisi sujuvampi. Mikäli väylän osalta on laadittu NATURA-arviointi, tulisi harkita varsinkin niissä tapauksissa, joissa on kyse kansallisen turvallisuuden kannalta tärkeistä yhteyksistä, että YVA -menettelyä ei tarvita.

Oletteko tunnistaneet väylälaeissa muita muutostarpeita kuin arviomuistiossa käsiteltyt?

Lapin liitto muistuttaa huomioimaan Pohjois-Suomen erityispiirteet lakivalmisteluissa.

Lapissa sijaitsee useita Natura 2000 -alueita, joita koskee erityisesti luonnonsuojelulaki. Edellisen hallituskauden aikana lakia uudistettiin, ja uudistuksen myötä lakiin lisättiin saamelaisiin liittyvä säännös, joka voi vaikeuttaa uuden infrastruktuurin rakentamista Saamelaisten kotiseutualueella. Esimerkiksi Pokan tieltä Repojoelta Nunnaseen suunniteltu pitkä tie, joka olisi varautumisen ja huoltovarmuuden kannalta tarpeellinen, ei nykyisen lainsäädännön puitteissa vaikuta toteuttamiskelpoiselta. Hankkeen toteutuminen edellyttäisi myös kansallispuistoja koskevan lain osalta valtioneuvoston päätöstä.

Mikäli hanke aiheuttaa merkittäviä vaikutuksia NATURA 2000 -alueen arvoihin, valtioneuvosto voi päättää poikkeamisesta Luonnonsuojelulain (9/2023) nojalla, mutta hankkeiden toteuttamisen haasteena on edelleen luonnonsuojelulain 6§

6 § Saamelaiskulttuurin suoja:

Tämän lain toimeenpanosta vastaavien viranomaisten tulee huolehtia siitä, että lain toimeenpanosta ei aiheudu yksinään tai yhdessä muiden toimintojen kanssa vähäistä suurempaa heikennystä saamelaiskulttuurin harjoittamisen edellytyksiin ja että saamelaiskulttuurin harjoittamisedellytykset voidaan turvata ja niiden kehittymistä mahdollisuuksien mukaan edistää.

Tämän lain nojalla annettavasta päätöksestä ei saa aiheutua yksinään tai yhdessä muiden toimintojen kanssa vähäistä suurempaa heikennystä edellytyksiin harjoittaa saamelaiskäräjiä annetun lain (974/1995) 4 §:ssä tarkoitetulla saamelaisten kotiseutualueella perinteisiä saamelaiselinkeinoja tai muutoin ylläpitää ja kehittää saamelaiskulttuuria taikka vähäistä suurempaa heikennystä kolttien elinolosuhteisiin tai mahdollisuuksiin harjoittaa kolttalaissa (253/1995) tarkoitettuja luontaiselinkeinoja kolttala-alueella.

Toinen keskeinen haaste liittyy Natura-arviointiin, jossa käytetään ympäristöministeriön uuden LUOPAS-oppaan mukaisesti kahta vaikutusluokkaa: "ei merkittävää haittaa" ja "on merkittävä haitta". Esimerkiksi Sakatin kaivoshankkeen osalta merkittävän haitan kynnyks on asetettu erittäin matalaksi. Mikäli kolmen Natura-alueen suojeluperusteena olevan luontotyyppin osalta todetaan mahdollinen merkittävä heikennys suojeluarvoihin, katsotaan vaikutus haitalliseksi, vaikka kyseisen luontotyyppin osalta heikennys kohdistuisi alle kahteen prosenttiin Viiankiaavan kyseisestä luontotyyppialasta. Tällainen heikennys ei välttämättä ole havaittavissa ilman asiantuntija-arviota, kuten biologin tekemää analyysiä.

Lainsäädännön mukaan Natura-alueiden suojeluarvoja ei saa merkittävästi heikentää. Mikäli hankkeella arvioidaan olevan merkittävä haittavaikutus, voidaan poikkeaminen sallia vain valtioneuvoston päätöksellä ja tietyin, tarkoin määritellyin edellytyksin.

Nykyinen valmiuslaki ei mahdollista ennakoivaa varautumista kriittisiin infrastruktuurihankkeisiin, vaan sen säännöksiä voidaan soveltaa vasta lain tultua voimaan poikkeusoloissa. Tämä rajoittaa valtion mahdollisuuksia suunnitella ja toteuttaa kansallisen turvallisuuden kannalta keskeisiä hankkeita ajoissa.

Lisäksi Pohjois-Suomen hallinto-oikeus on merkittävästi kuormittunut puhtaan siirtymän hankkeiden ja suurten kaupunkien kiireellisten kaavaprosessien vuoksi. Näille hankkeille on etusija, mikä hidastaa muiden, erityisesti kansallisen turvallisuuden näkökulmasta kriittisten kaavojen etenemistä. Lapissa on tällä hetkellä 3 kaivos-, 4 pumppuvoimala-, 22 tuulivoima-, 2 aurinkovoima ja 2 vetyhanketta eli yhteensä 33 kpl YVA –hanketta.

Tämän vuoksi olisi perusteltua, että kansallisen turvallisuuden kannalta keskeisille kaavoille säädettäisiin erillinen prioriteettiasema. Lisäksi olisi suotavaa säätää mahdollisuudesta, että valtion viranomainen, kuten Traficom, voisi hyväksyä väyläsuunnitelman välittömästi valtuuston myönteisen

maakuntakaava- ja tarvittaessa kuntakaavojen päätöksen jälkeen, ilman hallinto-oikeuden tai muiden hallinnollisten prosessien pitkää viivettä.

Muut huomiot

-

Kinnunen Kaisa
Lapin liitto