



Väyläviraston julkaisu
1/2019

JÄÄMEREN RADAN SUUNNITTELUPROSESSI JA LUVAT

Jäämeren radan suunnitteluprosessi ja luvat

Väyläviraston julkaisuja 1/2019

Verkkojulkaisu (pdf) (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-656-0

Väylävirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puh. 029 534 3000

Esipuhe

Tämän selvityksen tavoitteena oli tutkia Rovaniemeltä Norjan Kirkkoniemeen johtavan Jäämeren radan rakentamisen edellytyksiä. Raportti laadittiin Liikenneviraston (1.1.2019 alkaen Väylävirasto) liikenne- ja maankäyttöosaston sekä Norjan rautatiehallituksen Jernbanedirektoratetin toimeksiannosta. Liikenneviraston projektipäällikkö toimeksiannossa oli Anni Rimpiläinen.

Raportti laadittiin konsulttityönä Sitowise Oy:ssä, jonka projektipäällikkönä toimi Annika Salokangas. Sitowise Oy:n asiantuntijoina projektissa työskentelivät lisäksi Tuomas Kiuru, Harri Mäkelä ja Veli-Markku Uski. Norjan asioiden asiantuntijoina projektissa toimivat Sturla Alvheim ja Jarle Vaage Jernbanedirektoratetista.

Raportti laadittiin yhteistyössä Norjan rautatieviranomaisten kanssa. Suomen ja Norjan suunnittelu- ja lupaprosesseja vertailtiin toisiinsa ohjausryhmässä, johon kuului jäseniä sekä Liikennevirastosta että Jernbanedirektoratetista.

Projektin alaryhmään kuuluivat seuraavat jäsenet:

Timo Jokelainen	Lapin ELY-keskus
Riitta Lönnström	Lapin liitto
Marjukka Vihavainen-Pitkänen	Liikenne- ja viestintäministeriö
Juha Tapio	Lapin ELY-keskus
Sunna Marie Pentha	Jernbanedirektoratet
Silje-Karine Reisz	Miljødirektoratet
Vegar Trasti	Etelä-Varangin kunta

Helsingissä tammikuussa 2019

Väylävirasto

Sisällys

1	TYÖN TAUSTA.....	6
2	RATASUUNNITTELUN PROSESSI SUOMESSA.....	8
2.1	Yleistä	8
2.2	Esiselvitysvaihe	9
2.2.1	Strateginen suunnittelu ja hankesuunnittelu.....	9
2.2.2	Tarvemuistio tai tarveselvitys.....	9
2.2.3	Alustava yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi.....	9
2.3	Yleissuunnitelma.....	10
2.4	Ratasuunnitelma.....	10
2.5	Rakentamissuunnitelma.....	10
2.6	Rakentaminen	10
3	RATASUUNNITTELUN PROSESSI NORJASSA	11
3.1	Yleiskatsaus.....	11
3.2	Kaavoitus- ja rakennuslain alainen kaavoitus ja pakollinen laadunvarmistus	11
3.3	Kaavoitus ja kansallinen liikennesuunnitelma.....	12
4	SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖ	15
4.1	Maankäyttö- ja rakennuslaki.....	15
4.2	Ratalaki.....	15
4.3	Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä	15
4.4	Laki saamelaiskäräjistä.....	16
4.5	Kolttalaki.....	16
4.6	Erämaalaki.....	17
4.7	Poronhoitolaki.....	17
5	NORJAN LAINSÄÄDÄNTÖ.....	18
5.1	Yleistä	18
5.2	Kaavoitus- ja rakennuslaki (<i>Plan- og bygningsloven</i>)	18
5.3	Lait ympäristövaikutusten arvioinnista (<i>Forskrift om konsekvensutredninger</i>)	18
5.4	Alkuperäiskansat	19
5.4.1	Neuvottelumenettelyt valtion viranomaisten ja Saamelaiskäräjien välillä.....	19
5.4.2	Saamelaislaki (<i>Sameloven</i>)	20
5.4.3	Finnmarkin laki (<i>Finnmarksloven</i>).....	20
5.4.4	Kaavoitus- ja rakennuslaki (<i>Plan- og bygningsloven</i>)	20
5.4.5	Kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskeva yleissopimus ..	21
5.4.6	Itsenäisten maiden alkuperäis- ja heimokansoja koskeva yleissopimus.....	21
5.4.7	Alkuperäiskansojen oikeuksia käsittelevä julistus	21
5.4.8	Altan asiakirja.....	21
5.5	Laki luonnon monimuotoisuudesta (<i>Naturmangfoldloven</i>).....	22
5.6	Vesipolitiikan puitedirektiivi	22
6	SUOMEN LUPAMENETTELYT	23
6.1	Luonnonsuojelulain mukaiset luvat.....	23
6.2	Maa-ainesten ottolupa	23
6.3	Maisematyölupa.....	23
6.4	Muinaismuistolain mukainen kajoamislupa ja ilmoitus.....	23

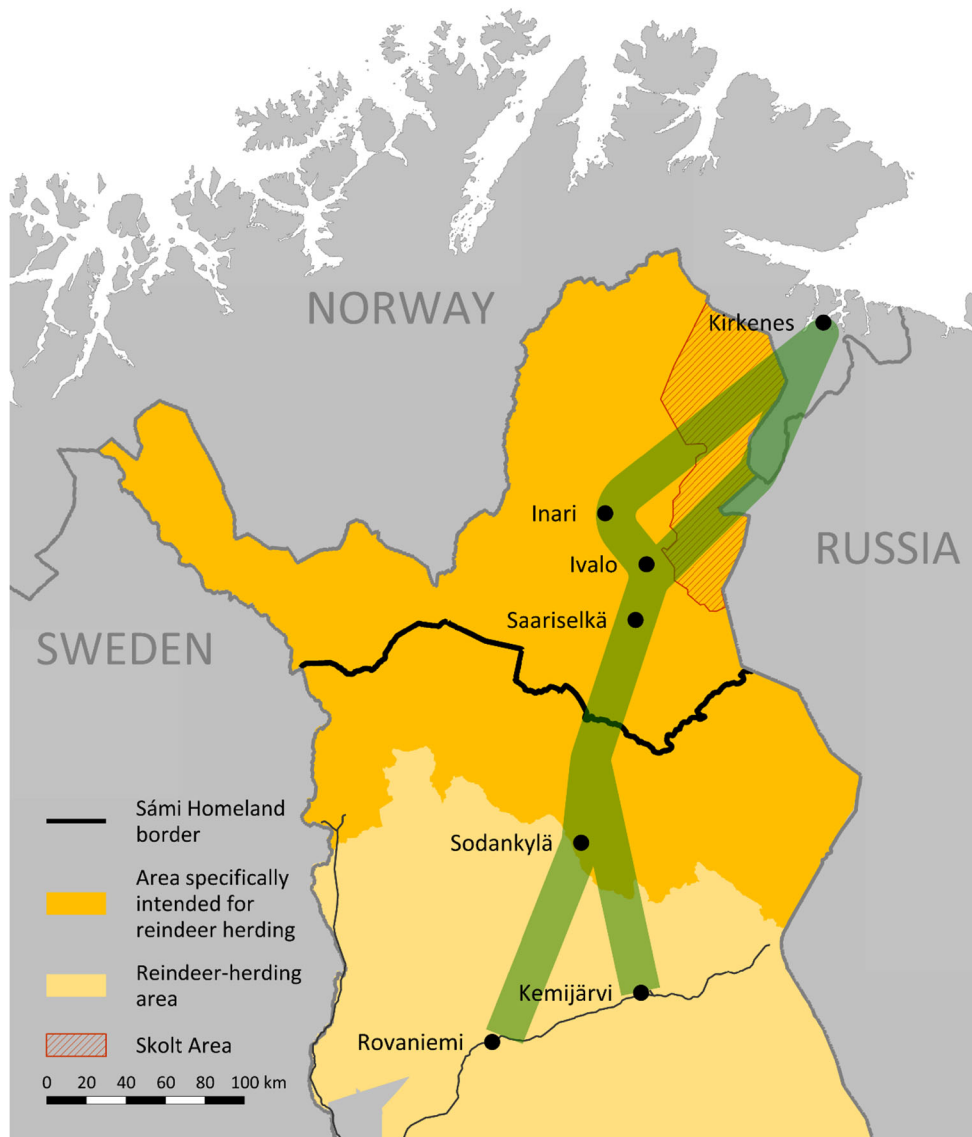
6.5	Rakennuksen purkamislupa	23
6.6	Rakennuslupa.....	23
6.7	Suunnittelulupa maanteiden suunnitteluun.....	24
6.8	Tasoristeyslupa	24
6.9	Toimenpidelupa	24
6.10	Tutkimuslupa.....	24
6.11	Tutkimusoikeus.....	24
6.12	Ympäristölupa ja ympäristönsuojelulain mukaiset ilmoitukset	24
6.13	Aluehallintoviraston lupa (vesilupa).....	25
6.14	ELY-keskukset.....	25
6.15	Lupa karttojen, ilmakuvien ja muiden kuvien julkiseen käyttöön	25
6.16	Lupa liikkumiseen ja toimintaan rautatiealueella.....	25
7	RADAN TYÖVAIHEISTUS.....	26
8	RAJAMUODOLLISUUDET	27
9	PÄÄTELMÄT.....	28

1 Työn tausta

Jäämeren radasta on tehty esiselvityksiä. Vuonna 2018 valmistui Sitowise Oy:n laatima tekninen selvitys Jäämeren radan linjauksesta. Selvitetty ratalinjausvaihtoehdot olivat

- Tornio–Boden–Kiiruna–Narvik
- Kolari–Kiiruna–Narvik
- Kolari–Kilpisjärvi–Skibotn–Tromssa
- Rovaniemi–Sodankylä–Ivalo–Kirkkonieni
- Kemijärvi–Kellosekä–Kantalampi–Murmansk.

Tässä raportissa keskitytään Kirkkonien vaihtoehtoon, jota valmistellaan myös Pohjois-Lapin maakuntakaavaa 2040 varten. Kuvassa 1 esitetään mahdollisten ratalinjausten likimaiset käytävät sekä niiden sijainti suhteessa poronhoitoalueeseen, saamelaiden kotiseutualueeseen sekä kolttalaueeseen.



Kuva 1. Jäämeren radan likimääräiset käytävävaihtoehdot. Mustat ympyrät kuvaavat sekä nykyisiä että mahdollisia asemapaikkoja.

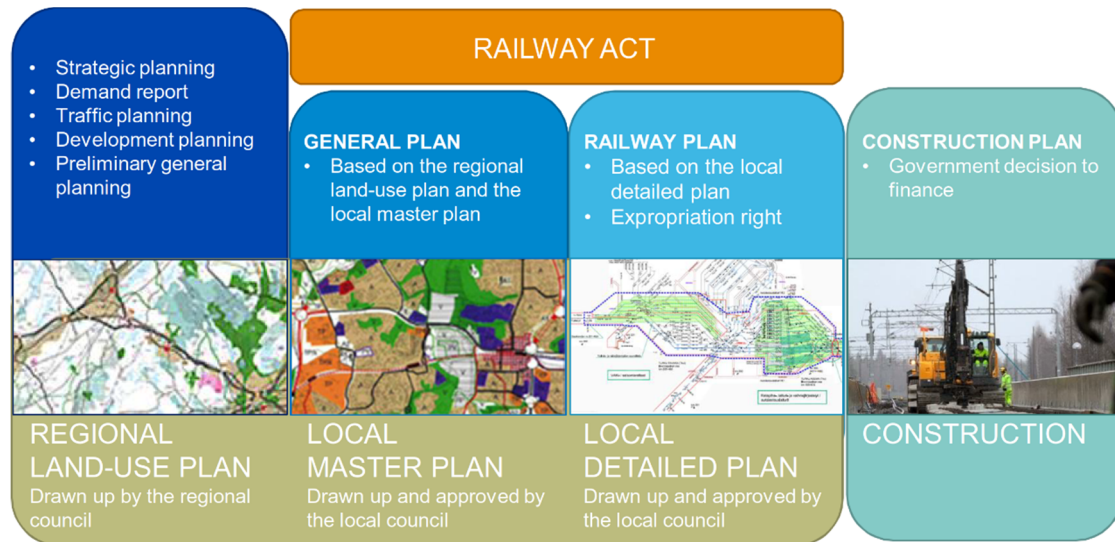
Jäämeren radan suunnittelu ja rakentaminen on pitkäaikainen prosessi, joka vaatii erilaisten suunnitteluvaiheiden läpivientiä aina esiselvityksistä rakentamissuunnitteluun saakka. Ratasuunnittelun prosessit on esitelty luvuissa 2 (Suomi) ja 3 (Norja). Ratasuunnittelun prosessi perustuu Suomen (luku 4) ja Norjan (luku 5) lainsäädäntöihin. Uuden radan rakentaminen vaatii myös erilaisia lupia, jotka luetellaan luvussa 6.

Mahdollisimman varhaisessa vaiheessa suunnitteluprosessia on käynnistettävä Väyläviraston Ratateknisten ohjeiden (RATO) osassa 1 esitelty suunnitteluperusteiden laatiminen. Suunnitteluperusteet laaditaan suunnittelun lähtötiedoksi, ja niitä täydennetään eri suunnitteluvaiheissa, kun tiedot tarkentuvat. Suunnitteluperusteet tulee hyväksyttää Väyläviraston suunnitteluperusteiden asiantuntijaryhmässä. Jäämeren radan kokoisessa hankkeessa suunnitteluperusteet olisi syytä laatia alustavassa yleissuunnitteluvaiheessa.

2 Ratasuunnittelun prosessi Suomessa

2.1 Yleistä

Suomen kaavoituksen ja ratasuunnittelun suhde esitetään kuvassa 2.



Kuva 2. Rautateiden suunnittelun vaiheet Suomessa. Jokaiseen vaiheeseen liittyy vastaava maankäytön suunnittelun taso.

Mikäli suunnitteilla olevalla rautatiellä on erityisen kauaskantoiset vaikutukset, maakuntakaava on tarkoituksenmukainen oikeusvaikutteinen kaavataso. Tämä koskee Jäämeren rataa, sillä yleis- ja asemakaavoja on vain taajamien ja matkailukeskusten alueella. Siksi yleissuunnitelman laatimisen voi aloittaa jo ennen kuin Pohjois-Lapin maakuntakaava 2040 on tullut lainvoimaiseksi.

Yleissuunnitteluvaihe kestää tällaisissa laajoissa hankkeissa arviolta kolme vuotta. Yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen käynnistetään ratasuunnittelu. Ratasuunnitelman valmistuminen saattaa kestää useita vuosia. Ratasuunnitelman jälkeen laaditaan hyväksymispäätös, jonka jälkeen hankkeen rakentaminen voidaan käynnistää. Hyväksymispäätöksen jälkeen on mahdollista käynnistää rakentamissuunnittelu ja rakentaminen. Kuvassa 3 esitetään koko suunnittelu-prosessin aikajana.

Year	2019	2020	2021	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
General Planning Decision of Approval			★											
Railway Planning Decision of Finance and Planning			★											
Railway Planning Decision of Approval			Railway Planning			★								
Town Planning							---	---	---					
Decision of Finance and Construction									★					
Testing and approving									Railway-Construction Planning				★	---
									Construction					
--- year / many years														

Kuva 3. Suurien rautateiden suunnitteluprosessin semanttinen aikataulu Suomessa.

2.2 Esiselvitysvaihe

2.2.1 Strateginen suunnittelu ja hankesuunnittelu

Tavallisesti hanke käynnistyy esiselvittelyvaiheella. Alkusesitys hankesuunnitteluun lähtee tarpeesta, jonka myötä käynnistetään strateginen suunnittelu. Strateginen suunnittelu pohjautuu liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Jäämeren radasta on tehty esiselvityksiä, joista viimeisin valmistui keväällä 2018. Näissä selvityksissä todettiin, että Lappiin on teknisesti mahdollista toteuttaa rata, ja samalla radan linjauksille tehtiin hankearvio.

2.2.2 Tarvemuistio tai tarveselvitys

Tavallisesti ratasuunnittelun prosessiin linkittyy tarvemuistio tai tarveselvityksen laatiminen. Tällaisessa selvityksessä tutkitaan radan tarpeellisuus. Tarveselvitys voi olla laaja raportti ja perustua esimerkiksi olemassa olevan radan nopeuksien noston tarpeellisuuteen tai sitten muistiopohjainen, jossa on laskettu esimerkiksi pienen kohteen kustannukset ja selvitetty liikenteellinen tarpeellisuus ja toteutusmahdollisuudet.

Jäämeren radan suunnittelusta keväällä 2018 laaditut selvitykset kattavat tarveselvityksen määritelmän. Tarveselvityksen tulisi sisältää hankkeen toimenpidevaikutukset, yhteiskuntataloudellinen kannattavuus ja kustannusluokka. Tekninen selvitys sisälsi kustannuksien suuruusluokan, ja kannattavuusarviointi otti kantaa viiden eri linjauksen kannattavuuteen.

2.2.3 Alustava yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi

Alustava yleissuunnitelma on osa radan yleissuunnitteluprosessia. Merkittäviin hankkeisiin sovelletaan lakia ympäristövaikutusten arviointimenettelystä. Yleissuunnitelmaa ei tarvitse laatia, jos hankkeen vaikutukset ovat vähäiset, ja rautatiealueen sijainti ja vaikutukset ovat jo selvillä asemakaavassa ja yleiskaavassa.

2.3 Yleissuunnitelma

Yleissuunnitelmassa esitetään ratahankkeen tarpeellisuus, tutkitut vaihtoehdot sekä radan liikenteelliset perusratkaisut. Radan sijainti osoitetaan yleissuunnitelmassa sellaisella tarkkuudella, että maanomistajat pystyvät arvioimaan heille kohdentuvat vaikutukset. Yleissuunnitelma on voimassa kahdeksan vuotta sen hyväksymispäivämäärästä. Väylävirasto voi pidentää yleissuunnitelman voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella.

2.4 Ratasuunnitelma

Ratasuunnitelma on ratalain mukainen suunnitelma, jossa osoitetaan rautatiealue sillä tarkkuudella, että maanomistajille ja asianosaisille selviävät ympäristölle haitalliset sekä muut liikenteelliset ja alueelliset vaikutukset. Ratasuunnitelmasta ilmenee radan sijainti – eli sen vaaka- ja pystygeometria – ja siinä esitetään myös mahdolliset aluelunastustarpeet. Ratasuunnitelmassa esitetään, miten alueelle ilmenevät haittavaikutukset minimoidaan rakentamisvaiheessa.

Yleissuunnitelma raukeaa, kun ratasuunnitelma astuu lainvoimaiseksi ja siitä on tehty hyväksymispäätös. Ratasuunnitelma on voimassa neljä vuotta. Liikenne- ja viestintäministeriö voi pidentää ratasuunnitelman voimassaoloaikaa neljällä vuodella. Ratasuunnitelma on kuitenkin hyväksyttävä neljän vuoden kuluessa sen laatimisesta.

2.5 Rakentamissuunnitelma

Rakentamissuunnittelussa suunnitelmat tehdään sellaiselle tarkkuudelle, että ne ovat toteutuskelpoisia ja palvelevat myös toteutuksen myötä kunnossapitoa. Rakentamissuunnitelmat ovat tarkempia suunnitelmia, joissa määritetään rakentamistapa ja rakentamisen työvaiheistus. Suunnitelmat sisältävät myös määrä- ja kustannustietoa.

2.6 Rakentaminen

Rakentaminen on mahdollista vasta oikeudellisesti sitovan kaavan vahvistuttua. Ratasuunnitelmaa ei voida hyväksyä ilman oikeudellisesti sitovaa kaavaa.

3 Ratasuunnittelun prosessi Norjassa

3.1 Yleiskatsaus

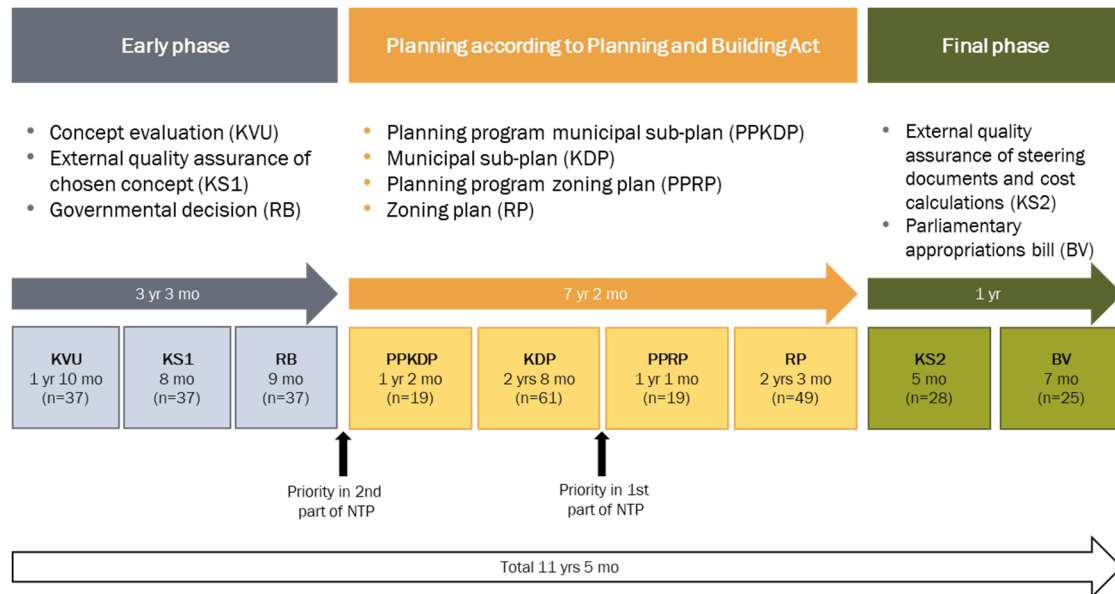
Ratasuunnittelu Norjassa vie aikaa. Tuoreen raportin mukaan isojen maantie- ja rautatiehankkeiden, joiden kustannus on yli 750 miljoonaa norjan kruunua, kesto esiselvityksestä hankkeen hyväksymiseen Norjan suurkäräjillä on keskimäärin 11 vuotta ja viisi kuukautta.

3.2 Kaavoitus- ja rakennuslain alainen kaavoitus ja pakollinen laadunvarmistus

Norjan rautatielain yleisperiaatteena on, että rautateiden suunnittelussa ja rakentamisessa noudatetaan kaavoitus- ja rakennuslain säännöksiä, kun taas liikenne- ja viestintäministeriö voi antaa teknisiä ja hallinnollisia määräyksiä. Samat periaatteet koskevat myös muita infrastruktuuriprojekteja ja liikenne- muotoja. Kaavoitus- ja rakennuslain mukainen kaavoitusvastuu on jaettu valtiolle, alueille ja kunnille siten, että kunnat ovat kaavoitusviranomaisista tärkeimmät.

Norjan hallitus on vuodesta 2000 lähtien noudattanut julkisten investointihankkeiden laatujärjestelmää hankkeissa, joiden arvioidut budjetit ovat yli 750 miljoonaa kruunua. Laadunvarmistusprosessissa tehdään kaksi erillistä arviointia. Ensin tehdään vaihtoehtovertilu (*konseptvalgutredning*; KVV) esiselvitysvaiheen lopuksi. Lisäksi tehdään laadunvarmistus (*kvalitetssikring*; KS1), jonka avulla varmistetaan, että päätös projektin käynnistämisestä ja vaihtoehtovertailun vaihtoehdot ovat poliittisen päätöksenteon piirissä. Samalla varmistetaan, että päätöksenteon perustana oleva aineisto on riittävän laadukasta. Laadunvarmistusprosessin suositusten perusteella hallitus päättää, sallisiko se hankkeen etenemisen seuraavaan suunnitteluvaiheeseen.

Kaavoitusvaiheessa laaditaan kaksi kaavaa – kunnallinen osakaava (*kommunedelplan*; KDP) ja säätelykaava (*reguleringsplan*; RP), joilla yksilöidään projektin maankäytösäännöt. Ennen kaavoja laaditaan erilliset kaavoitusohjelmat, jotka kyseinen kunta hyväksyy neuvottelumenettelyiden jälkeen. Eri vaiheiden kestot esitetään kuvassa 4.



Kuva 4. Suuren infrastruktuurihankkeen kaavoitusprosessin tavanomaisen aikataulu ja vaiheistus Norjassa.

3.3 Kaavoitus ja kansallinen liikennesuunnitelma

Kaavoitusvaiheen lopussa hanke toimitetaan suurkäräjille hyväksyttäväksi ja rahoituksen saamiseksi (*bevilgningsvedtak*; BV). Ennen suurkäräjien käsittelyä tehdään toinen laadunvarmistus (*kvalitetssikring*; KS2), jossa painotetaan kustannuslaskelmia, ohjaavia asiakirjoja sekä sopimusstrategioita. Toinen laadunvarmistus luo varmuutta rahoitustarpeille sekä siihen, miten projektia tulisi hallinnoida, jotta toteutusvaihe sujuisi mahdollisimman hyvin.

Samanaikaisesti kaavoitusvaiheen kanssa hankkeen on seurattava kansallisen liikennesuunnitelman (*Nasjonal transportplan*; NTP) mukaista suunnitteluprosessia. Kansallisen liikennesuunnitelman määrittelemä prosessi sekä liittyy yhteen kaavoitusprosessin kanssa että on rinnakkainen kaavoitusprosessiin nähden.

Kansallinen liikennesuunnitelma on 12 vuoden ajanjakson liikennejärjestelmien hankesuunnitelma, jossa priorisoidaan Norjan hallituksen liikennehankkeet. Voimassa olevaa suunnitelmaa päivitetään neljän vuoden välein ja se tarjoaa vertailuperustan liikennejärjestelmän valintoja varten, jotta voidaan varmistaa resurssien tehokas käyttö ja liikennemuotojen väliset vuorovaikutukset. Norjan tie-, rautatie-, ilmailu- sekä merenkulkuviranomaiset osallistuvat liikennesuunnitelman laatimiseen antamalla näkemyksensä liikennejärjestelmän tulevista tarpeista. Nykyinen liikennesuunnitelma kattaa vuodet 2018–2029 ja se päivitetään seuraavan kerran vuonna 2022. Työ päivitystä varten on jo aloitettu, sillä Norjan hallitus on pyytänyt liikenneviranomaisilta näkemyksiä investointiprojektien, strategioiden, prioriteettien ja käytäntöjen liikennemuotokohtaisista tulevista tarpeista. Näkemysten tulee olla hallituksen tiedossa vuoden 2019 loppuun mennessä. Liikennesuunnitelman aikajana seuraavaan päivitykseen saakka esitetään kuvassa 5.



Kuva 5: Kansallisen liikennesuunnitelman yleinen aikataulu.

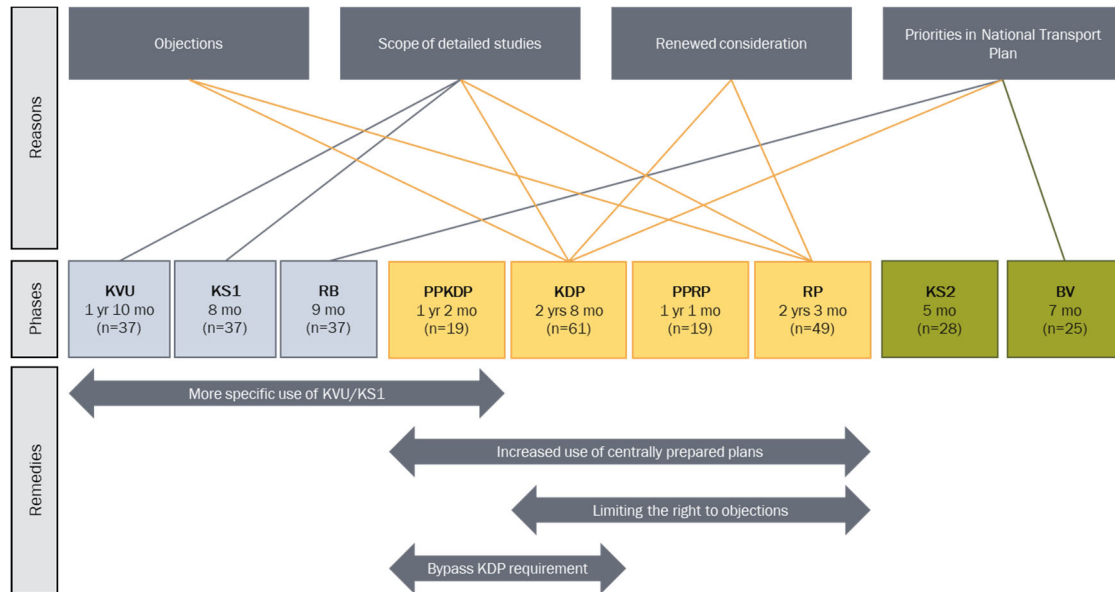
Norjassa hanke tulee nostaa kansallisen liikennesuunnitelman toiselle tasolle, jotta se voidaan toteuttaa. Hanke nostetaan toiselta tasolta ensimmäiselle tasolle suunnittelun edetessä. Vaihtoehtoverailun (KVU) ja laadunvarmistuksen ensimmäisen tason (KS1) tulee olla valmistunut, jotta hanke on mahdollista viedä toiselle jaksolle.

Jäämeren ratahankkeelle on mahdollista hakea priorisointia kansalliseen liikennesuunnitelmaan aikaisintaan vuoden 2026 päivityksen yhteydessä.

Norjassa on havaittu, että kaavoitusprosessi on tehoton. Norjan hallitus on vuodesta 2011 alkaen alkanut tehostaa kaavoitusprosesseja suurissa tie- ja ratahankkeissa.

Jäämeren rataan liittyvä tärkein toimenpide lienee keskitetyn säädöskaavan käyttö, jolla ohitetaan kunnallisen osakaavan tarve. Kaavoitusaika olisi mahdollista saada lyhyemmäksi noin kahdella vuodella keskitettyä säädöskaavaa käytäten.

Kuvassa 6 esitetään syitä suunnitteluprosessin pitkäkestoisuudelle sekä tapoja nopeuttaa prosessia.



Kuva 6: Yleiskatsaus pitkien kaavoitusaikojen syihin, kaavoitusaikoja lyhentäviin toimenpiteisiin sekä toimenpiteiden sijoittumiseen kaavoitusprosessissa.

Norjan suunnitteluprosessit perustuvat neuvottelujen, kuulemisten ja sidosryhmien muiden osallistamistapojen laajaan käyttöön. Saamelaisten kanssa on käytävä jatkuvaa vuorovaikutusta sekä heitä on informoitava hankkeen etene- misestä, jotta he saisivat mahdollisuuden ilmaista mielipiteensä suunnitelmista.

4 Suomen lainsäädäntö

4.1 Maankäyttö- ja rakennuslaki

Maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteena on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävästä kehitystä.

Tavoitteena on myös turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävinä olevissa asioissa.

Suomessa kunnan alueiden käytön järjestämiseksi ja ohjaamiseksi laaditaan yleiskaavoja ja asemakaavoja. Yleiskaavassa osoitetaan alueiden käytön pääpiirteet kunnassa. Asemakaavassa osoitetaan kunnan osa-alueen käytön ja rakentamisen järjestäminen.

Alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin edistää

- turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista
- yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön taloudellisuutta
- riittävän asuntotuotannon edellytyksiä
- rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista
- luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnonarvojen säilymistä
- ympäristönsuojelua ja ympäristöhaittojen ehkäisemistä
- luonnonvarojen säästeliästä käyttöä
- yhdyskuntien toimivuutta ja hyvää rakentamista
- yhdyskuntarakentamisen taloudellisuutta
- elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja toimivan kilpailun kehittymistä
- palvelujen saatavuutta
- liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä sekä erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.

4.2 Ratalaki

Ratalain mukaan yleis- ja ratasuunnitelmat on laadittava merkittävistä hankkeista.

4.3 Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä

Lakia ympäristövaikutusten arviointimenettelystä sovelletaan hankkeisiin ja niiden muutoksiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia.

4.4 Laki saamelaiskäräjistä

Saamelaisilla alkuperäiskansana on saamelaisten kotiseutualueella omaa kiel-tään ja kulttuuriaan koskeva itsehallinto sen mukaan kuin laissa saamelaiskärä-jistä ja muualla laissa säädetään. Tähän itsehallintoon kuuluvia tehtäviä varten saamelaiset valitsevat vaaleilla keskuudestaan saamelaiskäräjät.

Tehtäviinsä kuuluvissa asioissa saamelaiskäräjät voi tehdä viranomaisille aloit-teita ja esityksiä sekä antaa lausuntoja.

Viranomaiset neuvottelevat saamelaiskäräjien kanssa kaikista laajakantoisista ja merkittävistä toimenpiteistä, jotka voivat välittömästi ja erityisellä tavalla vaikuttaa saamelaisten asemaan alkuperäiskansana ja jotka koskevat

- yhdyskuntasuunnittelua
- valtionmaan, suojelualueiden ja erämaa-alueiden hoitoa, käyttöä, vuokrausta ja luovutusta
- kaivosmineraaleja sisältävän esiintymän etsintää ja hyödyntämistä sekä valtion maa- ja vesialueilla tapahtuvaa kullanhuuhtontaa
- saamelaisten kulttuurimuotoon kuuluvan elinkeinon lainsäädännöllistä tai hallinnollista muutosta
- saamenkielisen ja saamen kielen kouluopetuksen sekä sosiaali- ja terveyspalvelujen kehittämistä
- muuta vastaavaa saamelaisten kieleen, kulttuuriin tai heidän asemaansa alkuperäiskansana vaikuttavaa asiaa saamelaisten kotiseutualueella.

4.5 Kolttalaki

Kumpikin Jäämeren radan linjausvaihtoehtoista kulkisi Koltta-alueen läpi Inarin kunnan itäosissa. Kolttalain tavoitteena on edistää kolttaväestön ja -alueen elinolosuhteita ja toimeentulomahdollisuuksia sekä ylläpitää ja edistää koltta-kulttuuria.

Valtion ja kunnan viranomaisten on varattava kolttien kyläkokoukselle ja koltta-neuvostolle tilaisuus lausunnon antamiseen

- kolttien elinkeinoja ja elinolosuhteita koskevista laajakantoisista tai periaatteellisista asioista
- maansaantihakemuksista
- kolttien kiinteistöjen luovutusluvista
- nautinta-alueen käytöstä
- muista vastaavista kolttien olosuhteisiin välittömästi vaikuttavista asioista.

4.6 Erämaalaki

Erämaalain 5 §:n mukaan erämaa-alueille ei saa rakentaa pysyviä teitä. Laissa ei mainita mitään rautateiden rakentamisesta erämaa-alueille, mutta luonteva tulkinta olisi, että laki kieltäisi myös pysyvien rautateiden rakentamisen erämaa-alueille.

Jäämeren radan itäinen vaihtoehto kulkisi hyvin läheltä Vätsärin erämaa-aluetta. Radan rakentaminen saattaisi aiheuttaa muutoksen erämaalakiin.

4.7 Poronhoitolaki

Koko Jäämeren radan linjaus menee Kirkkoniemeen poronhoitoalueen läpi. Ainoastaan Kitisen eteläpuoliset, Rovaniemen ja Sodankylän tai Kemijärven ja Pelkosenniemen kuntien alueille suunnitellut osuudet eivät mene erityisesti poronhoitoa varten tarkoitetun alueen halki.

Erityisesti poronhoitoa varten tarkoitetulla alueella olevaa maata ei saa käyttää sillä tavoin, että siitä aiheutuu huomattavaa haittaa poronhoidolle. Maan luovuttaminen tai vuokraaminen tällä alueella saa tapahtua vain sillä ehdolla, että maanomistajalla tai vuokramiehellä ei ole oikeutta saada korvausta porojen aiheuttamista vahingoista.

5 Norjan lainsäädäntö

5.1 Yleistä

Norjassa on kolme hallinnontasoa: kansallinen taso, läänitase ja kuntatase. Aluesuunnittelua ohjaavat ensisijaisesti kansallisen hallituksen säätämät lait ja poliittiset asiakirjat. Maankäyttöä ja toimialoja suunnitellaan rinnakkain.

5.2 Kaavoitus- ja rakennuslaki (*Plan- og bygningsloven*)

Kaavoitus- ja rakennuslaki on keino suojata yleistä etua ja hallita maankäyttöä. Säädöksen mukaisen kaavoituksen on varmistettava kestävä kehitys koko maassa ja että kaikki voivat osallistua ympäristöönsä liittyviin päätöksiin. Kansallinen suunnitteluviranomainen on paikallisten asioiden ja modernisoimisen ministeriö (*Kommunal- og moderniseringsdepartementet*).

Kansalliset viranomaiset lähettävät yleensä suunnitelmansa paikallis- ja alueviranomaisille, jotka sisällyttävät kansalliset suunnitelmat omiin kaavoitussuunnitelmiinsa. Alueviranomaiset toimivat kaavoitusviranomaisina ja valvovat paikallishallintojen kaavoitustyötä. Pääasiallisia kaavoitusviranomaisia Norjassa ovat kunnat.

Läänitason *aluesuunnittelustrategiat* laaditaan tyypillisesti jokaisen lainsäädäntöjakson alussa. Laissa säätämättömät *alueelliset suunnitelmat* laaditaan *aluesuunnittelustrategioiden* mukaisesti.

Kunnan suunnittelustrategiat antavat kunnille mahdollisuuden määrittää, mitä maankäyttösuunnitelmia on tehtävä tai päivitettävä. Kunnan tärkeimmät alue-suunnitteluasiakirjat ovat *kunnan yleiskaavat*.

Kaavoitus- ja rakennuslain 6-4 §:n mukaisesti suunnitteluprosessi voidaan toteuttaa keskitetysti laaditussa, valtion tukemassa suunnitelmassa, mikä mahdollistaa lyhyemmän tai tehokkaamman suunnitteluprosessin sekä paikallisten, alueellisten tai kansallisten viranomaisten välisten ristiriitaisten prioriteettien ratkaisemisen.

5.3 Lait ympäristövaikutusten arvioinnista (*Forskrift om konsekvensutredninger*)

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä määrää, milloin ja miten arviointimenettelyt ympäristöön ja yhteiskuntaan vaikuttavista muutoksista suoritetaan. Tällaiset hankkeet edellyttävät myös julkista ilmoitusta ja kaavoitusta. Kaukoliikenteen rautatiehankkeista on aina tehtävä ympäristövaikutusten arviointi.

Rakennuttaja – eli hankkeen vastuuorganisaatio – vastaa julkisen ilmoituksen laatimisesta kaavoitustyön aloittamisesta ja kaavoitusohjelman laatimisesta. Kaavoitus- ja rakennuslain 4-1 §:n toisen kohdan mukaan kaavoitusohjelman on annettava selvitys

- kaavoitustyön tarkoituksesta
- kaavoitusprosessin aikarajoista ja osallistujista
- yleisön osallistamista koskevista järjestelyistä, varsinkin suhteessa ryhmiin, joihin toimenpiteiden voidaan olettaa vaikuttavan erityisen paljon
- harkittavista vaihtoehtoista sekä arviointien tarpeesta.

Julkinen ilmoitus, jossa esitetään arviointien tarve, antaa relevanteille sidosryhmille mahdollisuuden antaa omat näkemyksensä suunniteltujen arviointien laajuudesta. Näin varmistetaan, että hankkeen kaikki mahdolliset vaikutukset tulevat arvioitua.

Kaavoitus- ja rakennuslain luku 5 esittää tarkat vaatimukset ympäristövaikutusten arviointien sisällöstä. Luvussa 6 säädetään arviointien vaikutuksesta kaavoitustyöhön. Myös lain luku 8 on merkityksellinen, sillä siinä säädetään, että Norjan ympäristövirasto (*Miljødirektoratet*) toimii kansallisena yhteystahona kaavoitusprosesseissa, joilla on rajat ylittäviä vaikutuksia. Samoin Norjan ympäristövirastolle on ilmoitettava ulkomaisista kaavoista ja hankkeista, jotka voivat vaikuttaa Norjan ympäristöön ja yhteiskuntaan.

5.4 Alkuperäiskansat

5.4.1 Neuvottelumenettelyt valtion viranomaisten ja Saamelaiskäräjien välillä

Valtion viranomaisten ja Norjan saamelaiskäräjien välinen neuvottelusopimus antaa Norjan saamelaisille oikeuden tulla kuulluiksi asioissa, jotka voivat vaikuttaa heihin suoraan. Jotta voidaan varmistua, että saamelaisiin suoraan vaikuttaviin asioihin liittyvät tehtävät toteutetaan tyydyttävällä tavalla, hallitus ja saamelaiskäräjät ovat sopineet, että viranomaisten ja saamelaiskäräjien väliset neuvottelut toteutetaan neuvottelusopimuksessa määriteltyjen menettelyohjeiden mukaisesti.

Kuulemismenettelyn tarkoituksena on varmistaa, että velvoite alkuperäiskansojen kuulemisesta kansainvälisen oikeuden mukaisesti toteutuu. Osapuolet pyrkivät pääsemään sopimukseen aina, kun harkitaan sellaisia lainsäädännöllisiä tai hallinnollisia toimenpiteitä, jotka voivat vaikuttaa suoraan saamelaisten intresseihin. Kuulemismenettelyllä edistetään myös viranomaisten ja saamelaiskäräjien välisen kumppanuussuhteen kehittämistä, ja sen tavoitteena on vahvistaa saamelaiskulttuuria ja -yhteiskuntaa. Lisäksi kuulemismenettelyllä helpotetaan saamelaisyhteisön tilanteen ja kehitystarpeiden kollektiivista ymmärtämistä.

Kuulemismenettely nykyisessä muodossaan koskee hallitusta ja sen ministeriöitä, viranomaisia ja muita edellä lueteltujen alaisia valtion virastoja tai toimintoja.

5.4.2 Saamelaislaki (*Sameloven*)

Saamelaislain tarkoituksen on turvata saamelaisten kielet, kulttuuri ja elintavat. Laki sisältää muun muassa määräyksiä saamelaiskäräjistä ja valtion taloudellisesta vastuusta.

Ehdotuksessa 116 L (2017–2018) Norjan hallitus on ehdottanut, että kuulemismenettelyistä tehtäisiin lakisääteisiä lisäämällä saamelaislakiin luku, jossa kuulemismenettelystä tehdään pakollinen. Ehdotetun lisäyksen mukaan julkiset viranomaiset, myös alueviranomaiset ja kunnat, ovat lain mukaan velvollisia kuulemaan saamelaisia asioissa, jotka voivat vaikuttaa heihin.

Riippumatta saamelaislain kuulemisvelvoitteen toteutumisesta vuoropuhelu saamelaiskäräjien kanssa on suositeltavaa aloittaa varhaisessa vaiheessa, jotta varmistutaan, että saamelaisten näkemykset kuullaan alusta alkaen.

5.4.3 Finnmarkin laki (*Finnmarksloven*)

Finnmarkin laki siirsi noin 96 prosenttia Finnmarkin läänin alueesta Finnmarkin asukkaille. Aluetta hallinnoi Finnmarkin kiinteistövirasto (*Finnmarkseierdommen*), jota johtaa hallintoneuvosto, jossa on kuusi jäsentä. Norjan saamelaiskäräjät ja Finnmarkin lääninvaltuusto nimittävät kumpikin kolme jäsentä hallintoneuvostoon.

Finnmarkin lain taustalla on saamelaisten taistelu sen eteen, että heidän oikeutensa hallita maitaan ja vaalia kulttuuriaan tunnustettaisiin. Vuonna 1978 oli suuri kiista suunnitelmista rakentaa pato ja vesivoimala, mikä olisi johtanut Maasin saamelaiskylän joutumiseen veden alle. Seurauksena oli niin sanottu Alta-kiista, jonka johdosta Norjan hallitus järjesti kokouksia saamelaisten edustajien kanssa. Kokousten lopputuloksena perustettiin saamelaisoikeuksien komitea, jonka tehtävänä on käsitellä saamelaisia koskevia lainsäädäntöasioita. Saamelaisoikeuksien komitea ehdotti saamelaiskäräjien perustamista sekä Finnmarkin lain hyväksymistä vuonna 2005.

Finnmarkin laki pyrkii vahvistamaan saamelaisten oikeuksia antamalla koko Finnmarkin alueen väestölle suuremman vaikutusvallan läänin maa-asioihin. Lakia ei sovelleta kalastusoikeuksiin suolavedessä, kaivostoiminnassa tai öljyyn liittyvissä oikeuksissa.

Tärkeä osa lakia on olemassa olevan maanomistuksen ja maankäyttöoikeuksien tunnustaminen. Tätä tarkoitusta varten on perustettu valiokunta, joka etenee Finnmarkin eri alueiden läpi.

5.4.4 Kaavoitus- ja rakennuslaki (*Plan- og bygningsloven*)

Kaavoitus- ja rakennuslaissa on useita erityisesti saamelaisväestöä koskevia säännöksiä. Lain 3-1 §:n mukaan kaavojen tulee suojella saamelaisten kulttuuria, taloudellista toimintaa ja jokapäiväistä elämää.

Lain 5-4 §:n kolmannen kohdan mukaan saamelaiskäräjät on oikeutettu vastustamaan kaavoja, jotka eivät suojele tarvittavalla tavalla saamelaisten intressejä asioissa, joilla on tärkeä merkitys saamelaiskulttuurille tai saamelaisten elinkeinotoiminnalle.

Lain 8-4 §:n mukaan saamelaiskäräjät voi vaatia alueellisen kaavan esittelemistä ministeriölle, jos saamelaisille tärkeitä intressejä ei huomioida tarpeeksi hyvin.

Saamelaiskäräjillä on kaavoitusprosesseihin omat suosituksensa (*Sametingets planveileder*), jotka tulisi ottaa huomioon kaikissa kaavoitus- ja suunnittelumettelyissä.

5.4.5 Kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskeva yleissopimus

Norja on sitoutunut seuraamaan Yhdistyneiden kansakuntien kansalais- ja poliittisia oikeuksia koskevaa yleissopimusta, jonka 27 artikla toteaa:

Niissä valtioissa, joissa on kansallisia, uskonnollisia tai kielellisiä vähemmistöjä, tällaisiin vähemmistöihin kuuluvilta henkilöiltä ei saa kieltää oikeutta yhdessä muiden ryhmänsä jäsenten kanssa nauttia omasta kulttuuristaan, tunnustaa ja harjoittaa omaa uskontoaan tai käyttää omaa kieltään.

5.4.6 Itsenäisten maiden alkuperäis- ja heimokansoja koskeva yleissopimus

Itsenäisten maiden alkuperäis- ja heimokansoja koskeva yleissopimus (ILO:n yleissopimus 169) on tärkein alkuperäiskansoja koskeva kansainvälinen yleissopimus. Yleissopimuksessa pääperiaate on alkuperäiskansojen oikeus kehittää kulttuuriaan ja viranomaisten velvollisuus panna vireille toimenpiteitä tämän työn tukemiseksi. Yleissopimukseen sisältyy myös maa- oikeuksia koskevia sääntöjä. Norja ratifioi yleissopimuksen vuonna 1990.

5.4.7 Alkuperäiskansojen oikeuksia käsittelevä julistus

Yhdistyneiden kansakuntien julistus alkuperäiskansojen oikeuksista (UNDRIP) on YK:n 13. syyskuuta 2007 hyväksymä kansainvälinen asiakirja, jolla taataan oikeudet, jotka "muodostavat alkuperäiskansojen säilymisen, arvon ja hyvinvoinnin turvaamiseksi tarvittavan vähimmäistason". Alkuperäiskansojen oikeuksia koskeva julistus suojaa kollektiivisia oikeuksia, joita ei käsitellä muissa yksilön oikeuksia korostavissa ihmisoikeusasiakirjoissa. Julistus turvaa myös alkuperäiskansojen yksilöiden oikeudet. Norja äänesti julistuksen hyväksymisen puolesta vuonna 2007.

5.4.8 Altan asiakirja

Altan asiakirja vuodelta 2014 sisältää alkuperäiskansojen suosituksia YK:n yleiskokouksen korkean tason kokoukselle, joka tunnetaan myös alkuperäiskansojen maailmankonferenssina. Asiakirjan keskeiset aiheet ovat

- alkuperäiskansojen maat, alueet ja resurssit
- periaate vapaasta, tietoisesta ja etukäteen annetusta suostumuksesta
- hallitusten, alkuperäiskansojen ja kaivannaisteollisuuden välinen suhde osallistumista, päätöksentekoa ja tulonjakoa koskevissa asioissa.

5.5 Laki luonnon monimuotoisuudesta (*Naturmangfoldloven*)

Lain luonnon monimuotoisuudesta tarkoituksena on säilyttää luonnon biologisen, maisemallisen ja geologisen monimuotoisuus ja sen ekologiset prosessit kestäväällä käytöllä sekä suojelulla, jotta se tarjoaisi perustan ihmisten aktiviteeteille, kulttuurille, terveydelle ja hyvinvoinnille sekä nyt että tulevaisuudessa. Lain on myös tarkoitus toimia perustana saamelaisten kulttuurille.

5.6 Vesipolitiikan puitedirektiivi

Vesipolitiikan puitedirektiivi on EU-direktiivi, joka velvoittaa jäsenvaltiot suojelemaan ja parantamaan vesistöjen (jokien, järvien, pohjavesien ja rannikkovesien) ekologista ja kemiallista tilaa. Tavoitteena on saada luonnonvesien sekä ekologinen että kemiallinen tila hyväksi. Yksittäisten vesistöjen tilaa arvioidaan erityisten kriteerien ja laatulementtien mukaisesti. Elementit ovat

- biologinen laatu (esimerkiksi kalat, pohjaeläimet ja vesiviljely)
- hydromorfologinen laatu (esimerkiksi jokisubstraatti ja jokien jatkuvuus)
- fysikaaliskemiallinen laatu (esimerkiksi lämpötila, ravinto-olosuhteet ja hapetus)
- kemiallinen laatu (epäpuhtaudet).

Vesipolitiikan puitedirektiivi toimii Norjassa periaatteen "yksi ulos, kaikki ulos" (*one-out, all-out*) mukaisesti, mikä tarkoittaa, että jos yksi laatulementti ei täytä hyvän vesistön vaatimuksia, koko vesistö voidaan luokitella kelpaamattomaksi. Tämä periaate saattaa haitata Jäämeren radan hankkeen mahdollisuuksia täyttää kaikkia vesipolitiikan puitedirektiivissä määriteltäviä vaatimuksia ja ympäristöllisiä tavoitteita.

6 Suomen lupamenettelyt

6.1 Luonnonsuojelulain mukaiset luvat

- suojelun lakkauttamisen hakeminen
- rauhoitusmääräysten lieventämisen hakeminen
- poikkeamisluvan hakeminen
- suojelualueiden lakkauttaminen suojelua koskevan lain tai asetuksen muutoksella tai kumoamisella taikka suojelualueita hallinnoivan valtion kiinteistöyksikön päätöksellä
- yksityisellä maalla olevan luonnon muistomerkin rauhoituksen lakkauttaminen kunnan päätöksellä

6.2 Maa-ainesten ottolupa

- luvan hakeminen kunnan määräämältä viranomaiselta, jos kyse ei ole rakentamisen yhteydessä irrotettavista aineksista tai se ei perustu hyväksytyyn ratasuunnitelmaan

6.3 Maisematyölupa

- luvan hakeminen kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta, jos luvan edellytykset eivät selviä ratasuunnitelmasta tai jos maa- ja kiviaineksen läjittäminen ei perustu ratasuunnitelmaan

6.4 Muinaismuistolain mukainen kajoamislupa ja ilmoitus

- luvan hakeminen ELY-keskukselta
- asiasta ilmoittaminen museovirastolle, jos suunnittelun yhteydessä selviää, että hankkeen toimeenpaneminen voi koskea kiinteää muinaisjäännöstä

6.5 Rakennuksen purkamislupa

- luvan hakeminen kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta, jos luvan edellytykset eivät selviä ratasuunnitelmasta

6.6 Rakennuslupa

- uudelle rakennukselle, rakennuksen laajennukselle tai käyttötarkoituksen oleelliselle muutokselle luvan hakeminen kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta

6.7 Suunnittelulupa maanteiden suunnitteluun

- sopimuksen tekeminen ELY-keskuksen kanssa
- maanteiden suunnitelmien hyväksyminen maantielain mukaisesti

6.8 Tasoristeyslupa

- työnaikaisten tasoristeysten ja radanpitäjän huoltoteiden tasoristeysten osoittaminen pääsääntöisesti ratasuunnitelmassa
- ratatyön aikaiselle tasoristeykselle luvan myöntäminen radan luokasta ja liikennemäärästä riippumatta, jos tasoristeys ei aiheuta vaaraa liikenneturvallisuukselle ja sitä tarvitaan vain tilapäisesti radanpitoa varten
- tilapäisen tasoristeuksen turvallisuuden varmistaminen junaliikennettä koskevin varauksin tai turvalaittein

6.9 Toimenpidelupa

- luvan hakeminen kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta, jos luvan edellytykset eivät selviä ratasuunnitelmasta tai jos toimenpide ei perustu ratasuunnitelmaan

6.10 Tutkimuslupa

- lunastuslain 84 §:n mukaisen tutkimusluvan hakeminen, jos kohde- aluetta on tarve tutkia esiselvitysvaiheessa
- vaihtoehtona aluehallintoviraston myöntämälle tutkimusluvalle sopimuksen tekeminen maanomistajan tai kiinteistön haltijan kanssa tutkimusten suorittamisesta

6.11 Tutkimusoikeus

- kunnalle ilmoittaminen sekä kiinteistön omistajille tai muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, kuuluttaminen suunnitelman laatimisesta sekä siihen liittyvien tutkimusten aloittamisesta

6.12 Ympäristölupa ja ympäristönsuojelulain mukaiset ilmoitukset

- ympäristölupa pilaantuneiden maa-ainesten käsittelyyn
- maaperän puhdistamiseen pilaantuneella alueella tai pilaantuneen maaperän aineksen poistamiseen toimitettavaksi muualle 1 momentin mukaisesti käsiteltäväksi ryhtyminen, tekemällä ilmoituksen ELY-keskukselle, jos pilaantuneen alueen laajuus ja maaperän pilaantumisen aste on riittävästi selvitetty, puhdistamisessa

noudatetaan yleisesti käytössä olevaa hyväksyttävää puhdistusmenetelmää, ja toiminnasta ei aiheudu ympäristön muuta pilaantumista

- ilmoituksen tekeminen kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle rakentamisen aikaisesta melusta tai tärinästä
- ympäristöluvan mahdollinen hakeminen esimerkiksi maa- ja kiviainesjätteen tai muun sellaisen hyödyntämiseen rautatiealueella, jos maa- tai kiviainesjäte on pilaantunutta tai sen hyödyntämisestä ei ole tehty YSA 4 § 2 kohdan mukaista suunnitelmaa

6.13 Aluehallintoviraston lupa (vesilupa)

- luvan hakeminen aluehallintovirastolta muun muassa vesistön sulkemis- ja muuttamiskieltojen sekä pohjaveden muuttamiskiellon vastaisiin toimenpiteisiin ja vesimaiseman huomattavaan muuttamiseen
- poikkeuksen hakeminen pienvesiluontotyyppien (VL 1:11 ja 1:17) luonnontilan vaarantamisen kieltoon
- töiden aloittamisluvan hakeminen töiden aloittamisen jouduttamiseksi

6.14 ELY-keskukset

- yhteydenpito kunnan tai ELY-keskuksen kanssa ratahankkeen vaikutusten vähäisyyden arvioimiseksi
- tarvittavien erityislainsäädännön mukaisten lupien hankkiminen ennen toiminnan käynnistämistä
- ELY-keskuksen lausunnon pyytäminen ennen ratasuunnitelman hyväksymistä, kun kyse on maa-ainesten ottamisesta ja alueella on valtakunnallista tai muutoin huomattavaa merkitystä luonnonsuojelun kannalta, alueella on merkitystä vesien suojelun kannalta tai ainesten ottaminen vaikuttaa välittömästi toisen kunnan alueeseen.

6.15 Lupa karttojen, ilmakuvien ja muiden kuvien julkiseen käyttöön

- luvan tai suostumuksen hakeminen oikeuksien haltijalta

6.16 Lupa liikkumiseen ja toimintaan rautatiealueella

- Väyläviraston määrittämien pätevyyksien suorittaminen ja voimassa oleminen
- radanpitäjän tilaus, joka edellyttää rautatiealueella liikkumista ja toimimista

7 Radan työvaiheistus

Radan rakentamisen ensimmäisen työvaiheen tulisi olla nykyisen rataverkon jatkaminen joko Rovaniemeltä tai Kemijärveltä kohti Sodankylää. Näiden rata-vaihtoehtojen linjaukset esitetään Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavassa.

Toisessa työvaiheessa Jäämeren rataa jatketaan Sodankylästä Saariselälle ja Ivaloon. Radan linjaus esitetään Pohjois-Lapin maakuntakaavassa.

Kolmannessa työvaiheessa rakennetaan Jäämeren rata Ivalosta joko itäisen vaihtoehdon mukaisesti Nellimiin tai läntisen vaihtoehdon mukaisesti Inarin kautta Näätämöön. Kummankin vaihtoehdon linjaukset esitetään Pohjois-Lapin maakuntakaavassa.

Neljäs työvaihe on Jäämeren radan rakentaminen Suomen ja Norjan rajalta Kirkkoniemeeseen.

8 Rajamuodollisuudet

Sopimuksen Suomen ja Norjan välisestä rajatulliyhteistyöstä mukaan kunkin maan kansalliset rajaviranomaiset voivat tarjota palveluja ja suorittaa oikeustoimia kummankin maan puolesta.

Rajat ylittävä yhteistyö perustuu periaatteeseen, jonka mukaan tarkastukset ja muodollisuudet pitäisi suorittaa yhdessä paikassa. Tullitoimipaikkojen infrastruktuuri ja jakautuminen tietyille raja-alueille osoittaa, että tullitoimipaikkojen perustaminen rajan molemmin puolin ei ole tarpeen.

Rajayhteistyösopimuksessa määrätään, että rajatarkastukset ja -muodollisuudet tulisi toteuttaa mahdollisimman vähäisin viivästyksin ja että ne keskitetään yhteen paikkaan siinä määrin kuin mahdollista.

Tullilain mukaan toisella toimivaltaisella tulliviranomaisella on oikeus eristää, sulkea tai tyhjentää kulkuneuvo, jos se on tarpeen yleisen turvallisuuden ylläpitämiseksi tai tullitoimenpiteen suorittamiseksi. Lisäksi sillä on oikeus kieltää tai rajoittaa liikkumista kulkuneuvossa. Vuoden 2018 tilanteessa Suomen ja Venäjän välisessä matkustajajunaliikenteessä kaikki tulli- ja rajatarkastukset suoritetaan liikkuvassa junassa.

9 Päätelmät

Jäämeren radan suunnittelu ja rakentaminen on pitkäaikainen prosessi. Sekä Norjan että Suomen lait vaativat tiettyjä vaiheita radan toteuttamiseksi. Suomessa lopullinen päätös rakentamisen toteuttamiseksi eli hankkeen rahoitus on mahdollista saada vasta, kun radasta on toteutettu lakisääteiset yleis- ja rata-suunnitelmat, minkä jälkeen rakentamissuunnittelu voidaan käynnistää. Myös Norjassa on pitkäaikainen 12 vuoden suunnitelma, jonka aikana alueen asukkaat ja toimijat saattavat antaa paljon erilaista suunnitteluprosessin läpivientiä hidastavaa palautetta ja muistutuksia. Asukkaiden, poronhoitajien ja saamelaisten saaminen prosessiin mukaan suunnittelun alkuvaiheessa on tärkeää, jotta suunnittelun kaikki haittavaikutukset poronhoitoon ja ympäristöön saadaan selvitettyä ja haittojen järkevät torjuntatoimenpiteet laadittua.

Suunnitteluprosessin seuraava vaihe tulisi olla mahdollisimman laaja-alaisen ympäristövaikutusten arvioinnin laatiminen. Isoissa ratahankkeissa ympäristövaikutusten arviointi kannattaa tehdä mahdollisimman varhaisessa vaiheessa ennen yleissuunnitelman laatimista. Jäämeren radasta tulisi laatia alustava yleissuunnitelma ennen yleissuunnitelman laatimista. Jäämeren radan ympäristövaikutusten arvioinnissa painotuksen tulee olla saamelaisten elinolojen selvittämisessä, poroelinkeinon haittavaikutusten minimoimisessa sekä erilaisten ympäristöllisten haittavaikutuksien torjuntatoimenpiteiden laatimisessa ja selvittämisessä.



ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-317-656-0
www.vayla.fi