

Saamelaiskäräjien ja liikenne- ja viestintäministeriön välinen, saamelaiskäräjälain (974/1995) 9 §:n mukainen neuvottelu.

Aika: 21.12.2018, klo 9.00-11.00

Paikka: Etäkokous

Läsnä: Saamelaiskäräjien puolesta:
Tiina Sanila-Aikio
Heikki Paltto
Tuomas-Aslak Juuso
Kalle Varis
Martta Alajärvi
Ante Veijola
Risten Mustonen

Liikenne- ja viestintäministeriön puolesta:
Sabina Lindström
Ville Rinkineva
Roosa Kellokoski (neuvottelun sihteeri)

Neuvottelun aihe: Liikenne- ja viestintäministeriön ja Saamelaiskäräjien välillä käydään neuvottelu Jäämeren rata -hankkeen selvitystä laatineiden alatyöryhmien ja työryhmän loppuraporttien sisällöstä ja hankkeen jatkotoimenpiteistä. Saamelaiskäräjät on ministeriölle 05.12.2018 toimitetussa ilmoituksessaan pyytänyt neuvottelun järjestämistä.

Pöytäkirja

1. Neuvottelun avaus

Liikenne- ja viestintäministeriön edustaja Sabina Lindström avasi kokouksen.

Todettiin yhteisesti kokouksen läsnäolijat.

Asialista on toimitettu osallistujille liikenne- ja viestintäministeriön toimesta yhdessä Jäämeren radan ohjausryhmän loppuraportin sekä alatyöryhmien raporttien kanssa.

2. Kokouksen järjestäytyminen

2.1 Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri sekä sovitaan neuvottelun pöytäkirjan/muistion muodosta, tarkastamisesta sekä allekirjoituksesta

Sabina Lindström ehdotti Saamelaiskäräjien puheenjohtajaa Tiina Sanila-Aikiota kokouksen puheenjohtajaksi. Tiina Sanila-Aikio ehdotti kokouksen puheenjohtajaksi Sabina Lindströmiä. Hyväksyttiin Sabina Lindström puheenjohtajaksi.

Sabina Lindström ehdotti kokouksen sihteeriksi Roosa Kellokoskea. Hyväksyttiin Roosa Kellokoski sihteeriksi.

Lindström ehdotti, että kokouksen pöytäkirja toimitetaan läsnäolijoille allekirjoitettavaksi. Hyväksyttiin ehdotus.

3. Neuvotteluedellytysten toteaminen

3.1 Todetaan kyseessä olevan saamelaiskäräjälain 9 §:n mukainen neuvottelu

Puheenjohtajan esityksestä todettiin, että kyseessä on saamelaiskäräjistä annetun lain (974/1995) 9 §:ssä tarkoitettu neuvottelu.

3.2 Todetaan, että molemmilla osapuolilla on riittävät neuvotteluvaltuudet ja edellytykset saamelaiskäräjälain 9 §:n mukaisen neuvottelun järjestämiseen täyttyvät

Saamelaiskäräjät huomauttivat, että aika tutustua käsiteltävään materiaaliin on heidän näkemyksensä mukaisesti ollut kohtuuttoman lyhyt. Lisäksi huomautettiin, että kaikki materiaali ei ole ollut saatavilla suomenkielisenä. Näistä syistä tullaan tarvitsemaan jatkoneuvottelu, sillä neuvotteluedellytykset eivät kaikilta osin täyty.

3.3 Todetaan, että ministeriö on tutustunut oikeusministeriön ja Saamelaiskäräjien yhdessä laatimaan muistioon hyvistä käytännöistä saamelaiskäräjälain 9 §:n mukaisessa neuvottelussa

Ministeriön puolesta todettiin, että muistioon on tutustuttu etukäteen

3.4 Todetaan, että neuvottelussa pyritään yhteisymmärrykseen

Todettiin, että neuvotteluissa pyritään löytämään yhteisymmärrys.

4. Asialistan hyväksyminen

Saamelaiskäräjien edustajat esittivät, että pöytäkirjan loppuun lisätään jatkoneuvotteluista sopiminen omaksi kohdakseen. Lisättiin alkuperäiseen esityslistaan kohta 8. Jatkoneuvotteluista sopiminen.

5. Jäämeren rata -hankkeen selvitystä laatineiden alatyöryhmien ja työryhmän loppuraporttien sisältö ja hankkeen jatkotoimenpiteet (LVM)

Ministeriön edustajat kuvasivat työryhmän työtä. Todettiin, että ohjausryhmän alaisuudessa on toiminut kolme alatyöryhmää: luvat ja suunnittelu, vaikutukset alkuperäiskansaan ja luontoon sekä rahoitus. Ohjausryhmään on kuulunut jäseniä sekä Suomen että Norjan viranomaisista ja muista tahoista, joita hanke koskisi. Ohjausryhmän loppuraportti on laadittu englanniksi ja käännetty suomeksi. Tällä hetkellä raporttia käännetään pohjoissaameksi ja koltan saameksi. Alatyöryhmien raportit tullaan julkaisemaan englanniksi ja suomeksi, rahoitusryhmän ja vaikutusryhmän raporttien suomenkieliset käännökset eivät vielä ole valmiit. Loppuraporttia ei julkaistu ohjausryhmän toimikauden päättyessä johtuen yhtäältä nyt käytävistä neuvotteluista ja toisaalta käännösten keskeneräisyydestä.

Saamelaiskäräjien edustajat totesivat, että niihin materiaaleihin, joita ei ole toimitettu suomenkielisenä, ei tässä tilaisuudessa voida ottaa kantaa.

Käytiin kursorisesti läpi kunkin alatyöryhmän raportit.

Lindström totesi, että loppuraportti pohjautuu alatyöryhmien raportteihin ja rahoitusryhmän pääviesti oli sama kuin Liikenneviraston selvityksessä eli hanke on erittäin kallis ja hyötykustannussuhteeltaan kannattamaton. Jo pelkästään lupaprosessi on aikaa vievä ja monimutkainen. Luonto- ja alkuperäiskansa –raportissa tehtiin hyvä työ, sillä siinä tarkasteltiin Norjan ja Suomen lainsäädännön eroavaisuuksia. Lindström korosti, että aikaa on ollut niukasti, joten raporteissa liikutaan hyvin yleisellä tasolla kaikkien alatyöryhmien osalta.

Saamelaiskäräjät totesi, että Suomen ja Norjan lupaprosesseja käsittelevään kappaleeseen tulisi lisätä ympäristövaikutusten arviointia koskeva maininta. Saamelaiskäräjien edustajat totesivat, että ministeriöllä on ohjausvastuu, joten ministeriö voisi ottaa kantaa siihen mitä on tapahtumassa, jotta tavalliset ihmiset ymmärtäisivät asian paremmin. Erityisesti tämän ohjausryhmän suhdetta samanaikaisesti tapahtuvaan maakuntakaavoitukseen toivottiin selkeytettävän.

Lindström totesi, että raportissa haluttiin esiselvittää tätä yhtä ratalinjausta. Kyse ei ole hankepäätyksestä vaan nyt selvityksessä olleesta linjausvaihtoehdosta haluttiin ainoastaan lisätietoa. Maakuntakaavoitus on maakuntien monopoli, ministeriö ei voi vaikuttaa kaavavalmisteluun muulla tavoin kuin lausumalla. Prosessina tämä selvitys ja maakuntakaavan selvitykset toki linkittyvät, ja siksi kaavaprosessi on loppuraportissa mainittu omana liitteenään. Loppuraportissa todetaan, että ohjausryhmä ei voi ottaa kantaa radan merkitsemiseen maakuntakaavaan.

Lindströmin mukaan tilanne raportin julkaisemisajankohdan osalta on auki, kunnes neuvottelut on käyty. Tämän jälkeen raportti luovutetaan Suomen ja Norjan liikenne- ja viestintäministeriöille, jotka viime kädessä päättävät julkaisemisesta ja tiedottamisesta. Loppupäätelmistä huomataan, että ryhmä ei esitä, että hanke jatkuisi.

6. Saamelaiskäräjien alustavat näkemykset Jäämeren rata -hankkeen selvitystä laatineiden alatyöryhmien ja työryhmän loppuraporttien sisällöstä ja hankkeen jatkotoimenpiteistä

Päätettiin käydä loppuraportti läpi sivu sivulta alusta loppuun.

6.1 Työn tavoitteet ja perusta

Sanila-Aikio totesi, että olisi hyvä painottaa ministeri Bernerin tehneen valinnan jatkoselvitettävästä linjausvaihtoehdosta. Lisäksi hän ihmetteli, miksei saamelaispaliskuntien nimeämä edustaja ei ollut mukana työryhmässä. Tähän Lindström totesi, että saamelaispaliskuntia oli pyydetty nimeämään edustaja, mutta näin ei ollut tehty. Paltto vahvisti, että paliskuntain nimeämä henkilö ei osallistunut työryhmän toimintaan.

Risten Mustonen huomautti, että tulisi puhua Suomen ja Norjan välisestä työryhmästä, ei suomalais-norjalaisesta, sillä mukana on myös saamelaisedustajia, jotka eivät koe olevansa suomalaisia taikka norjalaisia. Todettiin, että kiinnitetään tähän huomiota asiasta viestittäessä ja korjataan raportin tekstiä tältä osin.

6.2 Radan rakentamisen vaikutukset

Sanila-Aikion näkemyksen mukaan tämän tekstiosuuden perusteella jää epäselväksi, mikä on ministeriön rooli maakuntakaavan valmistelussa. Lisäksi hän huomautti, että

Saamelaiskäräjillä on vain puhe- ja läsnäolo-oikeus Lapin liiton kokouksissa, jolloin todellinen vaikuttamismahdollisuus maakuntakaavan valmisteluun uupuu. Alaluvussa kuvatut ympäristövaikutukset ovat Saamelaiskäräjien mielestä yksipuolisesti kuvattuja. Tekstissä todetaan hankkeen vähentävän hiilidioksidipäästöjä, vaikka radalla kuljetettavien raaka-aineiden tuotanto tosiasiasa lisää näitä päästöjä. Käsittely ilmasto- ja ympäristövaikutusten osalta on näin ollen puutteellista. Ministeriön edustajat totesivat, että asiaa on tässä tarkasteltu suppeammin, toisin sanoen miten rata vaikuttaisi maantiekuljetusten määrään vähentävästi.

Turismin osalta Saamelaiskäräjät totesivat, ettei loppuraportissa ole tarkasteltu ympäristön turismin kantokykyä. Turistien määrä on lisääntynyt niin paljon, että määrää ei välttämättä ole mahdollista lisätä enempää.

Sanila-Aikio huomautti, että loppuraportissa mainittujen valtatie 4:n ja kantatie 92:n lisäksi myös vaikutukset seututie 971:llä tulisi arvioida. Tämän sanottiin antavan asenteellisen käsityksen siitä, että Lappi on syrjäseutua. Teksti ei lähde siitä näkökulmasta, että Lappi ja saamelaiset kehittyisivät omista lähtökohdistaan.

Saamelaiskäräjien edustajat ihmettelivät, miksei loppuraportissa anneta arvoa saamelaiselinkeinoille, erityisesti poronhoidolle sekä saamelaisten tavalle hyödyntää luonnonvaroja kestävästi perinteisten saamelaisten maa- ja vesioikeuksien kautta. Lisäksi kummeksuttiin, miksei loppuraportissa käsitelty mahdollisuutta aidata nykyiset valtatiet suoja-aidoin, mikäli liikennemäärät ja tätä kautta porokolarit kasvavat.

6.3 Jäämeren rata osana globaalia kokonaisliikennejärjestelmää

Sanila-Aikio tiedusteli mitä tarkalleen ovat paikalliset elinkeinot, jotka Kirkkoniemen satamaa käsittelevässä osuudessa mainitaan. Lindström totesi tämän tekstin tulleen Finnmarkin läänin edustajalta. Todettiin, että tästä voitaisiin tiedustella tarkemmin Finnmarkin lääniltä. Lisäksi Sanila-Aikio totesi, että ilmaisu ”yritysten kiinnostus sijoittautua Norjan ja Suomen puolelle”, on esimerkki kolonialistisesta toiminnasta saamelaisten kotiseutualueella.

6.4 Saamelaisten kuuleminen ja neuvottelut saamelaisten kanssa

Saamelaiskäräjät tekivät useita asiantuntijahuomioita porojen käyttäytymisestä tällaisten liikenneväylien läheisyydessä sekä poronhoidosta yleisemmin. Ministeriön puolelta todettiin, että näitä asiantuntevia näkemyksiä pyydettiin saamelaisedustajilta useasti työryhmätyöskentelyn aikana, mutta valitettavasti tekstimateriaalia ei kaikilta osin toimitettu.

Saamelaiskäräjät totesivat, että kokousasiakirjojen kielihaasteista olisi syytä antaa kattava kuvaus julkisuuteen, mm. että valmistautuminen kokouksiin puutteellisten käännösten vuoksi on ollut haasteellista. Ministeriön edustajat totesivat ymmärtävänsä kielihaasteet.

Saamelaiskäräjien edustajat totesivat katsovansa, että eivät ole sidosryhmä vaan oikeudenhaltijoita. Todettiin, että tämä tuli myös alatyöryhmän raportissa esille.

Saamelaiskäräjät katsoo myös, että raportin otsikointi ja rakenne osoittavat, että saamelaiset on vain osallistettu työhön, mutta mistään ei käy ilmi, miten heidän näkemyksiään on otettu huomioon. Saamelaiskäräjät ehdottivat otsikoinnin muuttamista tämä huomioiden. Todettiin, että tässä vaiheessa ei raportin otsikointia tai rakennetta voida enää ruveta muuttamaan. Kommentointimahdollisuus on ollut työryhmällä raporttia työstettäessä. Raportin liitteeksi voidaan niin halutessa koota erillinen listaus Saamelaiskäräjien neuvotteluissa esittämistä huomioista.

Saamelaiskäräjät kritisoivat tehtyä matkailuselvitystä yksipuoliseksi. Edustajat totesivat, että Pohjois-Lapissa puhutaan paljon jo yliturismista ja ympäristön kantokyvystä, ts. turismin kasvulla on rajansa. Selvityksessä ei ole tarkasteltu esimerkiksi ekologista kestävyyttä lainkaan. Ministeriön edustajat totesivat tämän olleen tiedossa jo selvitystä tilattaessa. Rajallisesta ajasta johtuen tilattu selvitys koski vain mahdollisia positiivisia vaikutuksia alueen matkailuelinkeinoon.

7. Neuvottelut

Saamelaiskäräjien puheenjohtaja Sanila-Aikio ehdotti, että sovitaan jatkoneuvottelu ajankohtaan, jolloin kaikki materiaali on ollut Saamelaiskäräjien tutustuttavana suomenkielisenä.

Saamelaisnuorten edustajat toivat esiin, että viime keväänä julkaistu Liikenneviraston raportti herätti huolta saamelaisnuorissa. Jos selvitysryhmä esittää, että ratahanketta ei jatketa, niin tämä olisi hyvä ilmaista selvästi, jotta huoli loppuu. Myös psykososiaaliset seikat on otettava huomioon selvityksissä ja erityisenä huolenaiheena on se, ettei ole otettu laajakantaisesti huomioon vaikutustenarvioinnin eri elementtejä.

Todettiin että neuvottelut jatkuvat

8. Jatkoneuvotteluista sopiminen

Todettiin, että suurimman haasteen jatkoneuvotteluille asettaa joulunajasta johtuva käännöstöiden viivästyminen. Lindström totesi, että ministeriö pyrkii nopeuttamaan puuttuvien käännösten valmistumista, jotta neuvottelut voidaan pitää tammikuun aikana loppuun.

Sovittiin seuraavan kokouksen ajankohdaksi 25.01.2019 klo 09.00-12.00. Sanila-Aikio kutsui ministeriön edustajat Inariin neuvotteluihin. Todettiin, että mikäli aikataulusyistä ei ole mahdollista kokousta Inarissa, pidetään kokous tämän kokouksen tapaan etäyhteyden kautta.

9. Muut esille tulevat asiat

Osallistujat toivottivat puolin ja toisin hyvää joulua toisilleen.

10. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja Lindström päätti kokouksen klo 11.01.

LUONNOS

Pöytäkirjan vakuudeksi

Paikka ja aika:

Sabina Lindström, ylijohtaja
Liikenne- ja viestintäministeriö

Tiina Sanila-Aikio, puheenjohtaja
Saamelaiskäräjät