



1.3.2021

Dnro 120/D.a.2/2021

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi (viite VN/7835/2019)

Asia Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi (LVM/1354/01/2019)
Viite Lausuntopyyntö 21.1.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021–2032 sekä sen vaikutusten arvioinnista, johon sisältyy viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005), jonka liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevat säännökset tulivat voimaan syksyllä 2018.

Saamelaiskäräjien lakisääteisenä tehtävänä on saamelaisten edustajana hoitaa saamelaisten kieltä ja kulttuuria koskevaan itsehallintoon kuuluvat tehtävät (saamelaiskäräjälaki 5 §, 6 §). Saamelaisilla on perustuslain 17 §:n 3 momentin mukaan alkuperäiskansana oikeus ylläpitää ja kehittää omaa kieltään ja kulttuuriaan. Perustuslain 17 §:n 3 momentin tarkoituksena saamelaiskulttuurina pidetään vakiintuneen käytännön mukaan muun muassa saamelaisten perinteisiä elinkeinoja: poronhoitoa, kalastusta, metsästystä, keräilyä sekä saamelaista käsityötä niiden nykyaikaisine harjoittamisen muotoineen. Edelleen perustuslain 121 §:n mukaan saamelaisilla on saamelaisten kotiseutualueella kieltään ja kulttuuriaan koskeva itsehallinto sen mukaan kuin lailla säädetään. Saamelaisten kotiseutualueella tarkoitetaan Enontekiön, Inarin ja Utsjoen kuntien alueita sekä Sodankylän kunnassa sijaitsevaa Lapin paliskunnan aluetta. Itsemääräämisoikeutensa nojalla saamelaisilla on kansana oikeus päättää poliittisista oloistaan, edistää omaa taloudellista, yhteiskunnallista ja kulttuurista kehitystään.

Saamelaiskäräjät on antanut lausunnon 24.1.2020 valtakunnallisen liikennejärjestelmän vaikutusten arviointiohjelmasta.

Saamelaiskäräjät on tuolloin todennut, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutukset saamelaisten oikeuteen ylläpitää ja kehittää kieltään ja kulttuuriaan, ml. elinkeinot, sekä alueen luontoon tulee arvioida, mikäli suunnitelma sisältää myös saamelaisten kotiseutualuetta tai sinne ulottuvia esityksiä tai linjauksia.

Saamelaiskäräjät lausuu suunnitelmaluonnoksesta ja ympäristöarvioinnista siltä osin kuin ne voivat koskettaa saamelaisten oikeutta ylläpitää ja kehittää kieltään ja kulttuuriaan, ml. elinkeinojaan tai saamelaisten kotiseutualuetta. Saamelaiskäräjät pitää tärkeinä liikennejärjestelmää koskevinä tavoitteina ilmastonmuutoksen torjumista ja taloudellisesti, ekologisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävänsä kehityksen mahdollisuuksien luomista.

Saamelaiskäräjät ei tunnista kuvausta suunnitteluprosessin laajasta sidosryhmävuorovaikutuksesta. Vaikutusten arvioinnin mukaan maakuntien liittojen, kaupunkien ja kuntien sekä ministeriöiden edustajista koostuneen yhteistyöryhmän tehtävänä on ollut koordinoita

vuorovaikutusta taustaryhmilleen. Saamelaisten edustajien osallistumiselle suunnitteluprosessiin ei ole luotu puitteita ministeriön tai Lapin Liiton toimesta. Saamelaiskäräjät on tästä syystä pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä suunnitelmaluonnoksen (kolmannen version) ja sen vaikutusten arvioinnin esittelyä, joka on toteutunut 22.2.2021. Esittelyn yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriön edustaja totesi lausunnon määräaikaan voitavan pidentää viikolla.

Saamelaiskäräjien valtakunnallisen liikennejärjestelmän vaikutusten arviointiohjelmasta esittämät kannat ovat edelleen voimassa. Suunnitelman vaikutukset saamelaisten oikeuteen ylläpitää ja kehittää kieltään ja kulttuuriaan, ml. elinkeinot, sekä saamelaisten kotiseutualueen luontoon tulee arvioida. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetetut tavoitteet ja niiden saavuttamiseksi esitetyt toimenpiteet etenkin väylien ja elinkeinoelämää koskevien priorisointien osalta koskettavat saamelaisten kotiseutualuetta ja että valtakunnallisesti tehdyt valinnat todennäköisesti vaikuttavat myös saamelaisten mahdollisuuksiin harjoittaa kieltään ja kulttuuriaan, ml. elinkeinojaan. Saamelaiskäräjien on lausunnon puitteissa mahdotonta toteuttaa tarvittavaa vaikutusten arviointia vaan sellaiseen olisi tullut/tulee osoittaa resursseja.

Saamelaiskäräjät näkee, että toimiva liikennejärjestelmä on keskeinen osa saamelaisten kotiseutualueella asuvien ihmisten arkea, elinkeinojen harjoittajien toimintaympäristöä sekä matkailupalvelujen toimivuutta ja turvallisuutta.

Saamelaiskäräjät nostaa lausunnossaan kaksi asiaa: Saamelaisten kotiseutualuetta halkovat kansainvälistä kauppaa palvelevat väylä- ja infrastruktuurihankkeet sekä nykyisen tieverkon parantamistarpeet.

Saamelaiskäräjät toteaa, että saamelaisten kotiseutualuetta halkovia rautatielinjauksia Sodankylästä Kirkkoniemelle tai länsirajan myötäisesti Skibotniin ei suunnitelmaan sisälly vaan suunnitelma mukailee hallitusohjelmaan kirjattua linjausta Kemi-Haaparanta-radan sähköistämistä ja esittää Suomen rataverkon kytkemistä tiiviimmin Ruotsin rataverkkoon ja sen kautta kansainvälisen tavaraliikenteen suuntautumista Norjan Narvikiin (ja edelleen Kiinaan). Suunnitelma painottaa rautatiekuljetusten kustannustehokkuuden parantamista ja teollisuuden kilpailukykyä sekä rajan ylittävään matkustajaliikennettä.

Saamelaiskäräjät toteaa, että saamelaisen kulttuurimuodon ja paikallisella tasolla harjoitetavan luontaistalouden kanssa on ristiriidassa saamelaisten kotiseutualueen luonnonvaroihin kohdistuva teollinen hyödyntäminen.

Saamelaiskäräjät painottaa luonnonvarojen kestäväen käytön merkitystä myös luontokadon ja ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulmista. Saamelaiskäräjien kanta on, että suurisuuntaiset, kansainvälisiä markkinoita palvelevat väylä- ja infrastruktuurihankkeet ovat kestävämpiä saamelaiskulttuurin näkökulmasta, koska ne rajaavat alueellisten elinkeinojen omaehtoisia kehittämismahdollisuuksia ja vievät konkreettista elintilaa saamelaisten perinteisten elinkeinojen harjoittamiselta. Suunnitelmassa sitä vastoin alleviivataan osakekaupan ja pörssiyritysten palvelemista, mihin lukeutuu myös entistä nopeampien tietoliikenneverkkojen (ml. Koillisväylän kaapeliyhteys) ja matkaviestinnän yhteyksien (5G) kehittäminen. Saamelaiskäräjät haluaa painottaa, että teknologian kehittäminen pohjautuu aina luonnonvarojen käyttöön (sähköistymisen edellytyksenä on sähköntuotannon lisääminen ja sähkönsiirtoon ja -varastointiin tarvittavien tekniikoiden fyysinen rakentaminen). Myöskään älykkäät liikenneverkot eivät saa muodostua itsetarkoitukseksi vaan niiden kehittämisen on palveltava ihmisten tarpeita eli sosiaalisia, kulttuurisia ja alueellisia tarpeita.

Saamelaiskäräjät pitää hyvänä, että perusväylänpidon tasoa ehdotetaan korotettavaksi ja että suunnitelmassa on tunnistettu maanteiden pääväyläverkon jo olemassa olevat, runsaat investointitarpeet. Saamelaiskäräjät haluaa painottaa olemassa olevan tieverkon parantamisen tärkeyttä Ylä-Lapissa. Maanteiden ja rautateiden valtakunnallisesti merkittävät pääväylät on määritetty Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella 1.1.2019. Näihin lukeutuvat valtatie 4 ja 21, jotka osuuksilla Peurasuvanto-Inari-Utsjoki (E75) ja Sonkamuotka-Kilpisjärvi (E8) koskettavat saamelaisten kotiseutualueita. Nykyisen liikenneinfrastruktuurin kunnossapidon lisäksi Saamelaiskäräjät painottaa tieverkon parantamisen välttämättömyyttä. Vaikka liikennemäärät saattavat näyttäytyä pääkaupunkiseutuun nähden vähäisiltä, ovat tällaiset yksikaistaiset, kapeat ja mutkaiset valtatiealueen väylät kovalla käytöllä palvellessaan paikallista, alueellista ja kansainvälistä liikennettä sekä matkailijavirtoja. Pääväylät vt 4 ja vt 21 palvelevat ainoana mahdollisina teinä paikallisliikennettä sen lisäksi, että ne kuten asetuksessa säädetään palvelevat pitkien etäisyyksien työmatkaliikennettä sekä elinkeinoelämän tavarakuljetuksia. Suunnitelmassa tulisi tunnistaa tällaiset alueet, joilla valtatie on myös paikallistie ja pyrkiä turvaamaan näiden liikenneväylien kapasiteetti ja kunto huomioiden kaikki niiden liikenteelliset merkitykset. Alla esitetyt toimenpiteet parantaisivat tienkäyttäjien turvallisuutta ja edistäisivät pohjoisessa asuvien kansalaisten tasavertaista asemaa muun väestön kanssa.

Saamelaisten kotiseutualueella liikennöidään alemman luokan teiden ollessa harvinaisia nimenomaan valta- ja kantateilla (vt 4 ja 21; kt 91, 92 ja 93). Valtatien 21 osalta yksittäisiä kohteita on parannettu viime vuosina, mutta kokonaisuudessaan Palojoensuu-Kilpisjärvi osuuden nykytila vaatii sekä korjauksia että parantamista. Toimenpiteet ovat kiireellisiä, koska tie on kapea ja töyssyinen, koska rekkaliikenne on vilkasta, ja koska sinänsä erittäin myönteinen korotettu hoitotasoluokitus eli polanteelle määritelty paksuustavoite millimetreissä ei aina käytännössä toteudu tien pinnan epätasaisuuden vuoksi parhaista yrityksistä huolimatta. Rekat ajavat tien tasoon nähden kovaa nopeutta pitkin keskiviivaa ja välillä keskellä tietä. Kaikki, jotka voivat, välttävät tien käyttämistä henkilöautolla. Toistuvat raskaiden ajoneuvojen tieltä suistumiset pysäyttävät työmatkalaiset usein tunneiksi ja voivat johtaa jopa sähkökatkoihin, jos ajoneuvo sattuu törmäämään sähkötolppaan. Valtatien 4 Ivalo-Inari osuus on mutkainen, mutta päällysteeltään paremmassa kunnossa. Kunnollaan erittäin huono on myös kantatie 92 osuudella Kaamanen-Sevettijärvi, joka tulee kiireellisesti parantaa vastaavasti kuin on tapahtunut saman tien osuudella Kaamanen-Karigasniemi. Alueen harvoista seututeistä tärkein alueen sisäiselle poikittaisliikenteelle on seututie 955 Köngäs-Inari. Tämä osittain mutkainen ja kapea tie on useiden kymmenien kilometrin matkalta päällystämätön (soratie) ja seututienä harvoin aurattu talvisaikaan puutavararekkaliikenteestä huolimatta. Talvikelit kestävät alueella yli puoli vuotta, jonka jälkeen tulee kelirikko aika eikä sateinen kausi sekään tee tielle hyvää. Saamelaiskäräjät toteaa, että Ylä-Lapin kaikkien nykyisten valta-, kanta- ja seututeiden väylänpidon taso sekä kapasiteetti ja kunto tulee olla vähintään hyvä, koska tiet palvelevat kaikessa liikkumisessa alkaen lasten koulukyydeistä ja päättyen Barentsin mereltä tulevaa nesteytettyä kaasua kuljettaviin raskaisiin ajoneuvoihin.

Saamelaiskäräjät toteaa, että vaikutusten arviointi tarkastelee suunnitelman vaikutuksia liikkumiseen ja liikenteeseen haja-asutusalueilla, tieverkon varassa olevilla alueilla, pitkien etäisyyksien alueilla kovin suppeasti. Tämä vaikeuttaa sen tunnistamista, antaako vaikutusten arviointi riittävän kuvan suunnitelman vaikutuksista näiden alueiden yritysten, julkisten palvelujen ja elinkeinojen näkökulmasta. Poronhoitoalue kattaa noin puolet Suomea, mikä seikka suunnitelmassa tulee huomioida, koska porot laiduntavat luonnossa vapaina. Väylänpidolla ja väylien kunnostuksilla voidaan aktiivisesti pienentää porokolarisriskiä.

Saamelaiskäräjät esittää tältä osin asian selvittämistä Paliskuntain yhdistykseltä. Suunnitelman vaikutusten arvioinnissa tulee myös huomioida vaikutukset muiden pohjoismaiden saamelaisalueilla harjoitettavan saamelaiskulttuuriin, ml. Luulaja-Kiiruna-Narvik ratayhteyden lisääntyneen tavaraliikenteen vaikutukset alueen poronhoitoon.

Tuomas Aslak Juuso
puheenjohtaja

Tiina Lovisa Solbär
vs. ympäristösihteeri

Puheenjohtaja päätti lausunnosta 1.3.2021.