

**LAPIN TURVALLISUUS- JA
LIIKENNEVAIHEMAAKUNTAKAAVAN 2050
OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMASTA
SAADUT MIELIPITEET SEKÄ NIIHIN ANNETTAVAT
ALUSTAVAT VASTINEET**

LUONNOS 2.6.2025

OAS nähtävillä 24.1.-24.2.2025
Maakuntahallitus ??.??..2025 § ??



LAPIN LIITTO



Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavan 2050 OAS palaute ja niiden vastineet:

Kunnat ja kuntayhtymät: 11

Viranomaiset: 16

Yhteisöt/yritykset: 4

Yksityiset: 2

Kansainvälinen kuuleminen: 11

YHTEENSÄ: 44

Lapin liitto huomioi toiminnassaan EU:n tietosuoja-asetuksen, jonka tavoitteena on varmistaa, että henkilötietoja käsitellään tietosuojaperiaatteiden mukaisesti suunnitellusti, vastuullisesti ja johdonmukaisesti.



Sisälllys

Kunnat ja kuntayhtymät.....	5
Keminmaan kunta.....	5
Kemijärven kaupunki.....	6
Rovaniemen kaupunki	6
Savukosken kunta	8
Sodankylä kunta	9
Tervolan kunta.....	10
Tornion kaupunki	10
Utsjoen kunta.....	11
Itä-Lapin kuntayhtymä.....	12
Meri-Lapin kehittämiskeskus	14
Pohjois-Lapin alueyhteistyö kuntayhtymä.....	14
Viranomaiset.....	16
Finavia	16
Geologian tutkimuskeskus.....	17
Huoltovarmuuskeskus.....	17
Kolttien kyläkokous.....	19
Lapin ELY, L-vastuualue	20
Lapin maakuntamuseo	20
Lapin pelastuslaitos	21
Luonnonvarakeskus	22
Museovirasto	22
Oikeusministeriö.....	23
Paliskuntain yhdistys	23
Saamelaiskäräjät	25
Säteilyturvakeskus (STUK).....	29
Tornionlaakson museo.....	29
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)	32
Ympäristöministeriö	35
Yhteisöt ja yritykset.....	36
Asukasyhdistys Rantaviiri ry	36
Saamelaispaliskunnat ry	38
Saarenkylän-Rovaniemen omakotiyhdistys.....	39
VR-Yhtymä	42



Yksityiset.....	44
Mielipide 1.....	44
Mielipide 2.....	51
Kansainvälinen kuuleminen.....	53
The Swedish Energy Agency.....	53
The Swedish Maritime Administration.....	53
Sámediggi / Sametinget	53
County Administrative Board of Norrbotten	55
Haparanda city	55
Kiruna municipality	56
Pajala municipality	57
Övertorneå municipality	63
The Norwegian Coastal Administration	63
The County Governor in Troms and Finnmark	64
The Norwegian Water Resources and Energy Directorate	64



Kunnat ja kuntayhtymät	Esitys vastineeksi
<u>Keminmaan kunta</u> Keminmaan kunta suhtautuu myönteisesti Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaaakuntakaava 2050 osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan (OAS) ja näkee sen keskeisenä työkaluna maakunnan tulevaisuuden liikennejärjestelmän ja turvallisuuden kehittämisessä. Keminmaan kunta korostaa seuraavia asioita liittyen suunnitelmaan: Liikennejärjestelmän kehittäminen ja saavutettavuus Keminmaan sijainti Kemi-Tornio-alueella tekee kunnasta keskeisen solmukohdan liikenteelle. Erityisesti rautatieliikenteen kehittäminen, kuten suunniteltu Keminmaan kolmioraide Rovaniemelle, on kunnan kannalta tärkeä investointi. Sen toteuttaminen parantaa alueen logistiikkaa ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Lähikuntien satamien kehittäminen ja niiden yhteydet muuhun liikenneverkostoon on myös olennaista alueen teollisuuden ja viennin kannalta.	Raideliikenteen osalta Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaaakuntakaavaan 2050 on tavoitteena osoittaa raideliikenteen kehittämisen yhteystarpeet, kuten Keminmaan kolmioraide pääradalta Rovaniemelle menevälle radalle, osoittaa päärata kaksiraiteisena raideyhteytenä (Eurooppalaisella raideleveys ja olemassa oleva raideleveys) ja linjata pääradan Kemijoen ylitys uuteen käytävään huomioiden siltä yhteydet Kemi -Tornio -lentokenttään. Lisäksi selvitetään muiden olemassa olevien raideyhteyksien osoittamista kaksiraiteisena vaihemaaakuntakaavaan. Satamien osalta osoitetaan kehitettävät meriväylät sekä Kemin ja Tornion satamat. Lisäksi tavoitteena on selvittää eurooppalaisen raideleveyden osoittaminen Kemin Ajoksen satamaan.
Turvallisuus ja huoltovarmuus Keminmaan kunta tukee kaavan tavoitteita puolustusvoimien maankäyttöisten tarpeiden huomioimisessa. Alueemme kannalta on tärkeää, että sotilaallisen liikkuvuuden vaatimukset sekä huoltovarmuuden edellytykset turvataan, erityisesti logististen reittien ja kriittisen infrastruktuurin osalta.	Tavoitteet ovat yhteneväiset vaihemaaakuntakaavan kanssa.
Ympäristövaikutusten arviointi Keminmaan kunta korostaa, että Natura 2000 -alueiden ja muun luonnonympäristön suojelun huomiointi on ensiarvoisen tärkeää kaavaprosessin aikana. Keminmaan alueen maisemallisesti ja ekologisesti arvokkaat kohteet on huomioitava suunnittelussa, erityisesti rautatie- ja tieliikennehankkeiden osalta.	Natura 2000 -alueet ja muu luonnonympäristö huomioidaan osana vaihemaaakuntakaavan selvityksiä ja vaikutusten arviointia.
Osallistaminen ja vuorovaikutus Keminmaan kunta näkee myönteisenä suunnitelman tarjoamat mahdollisuudet osallisten osallistumiselle ja toivoo, että kuntien ja alueen	Vaihemaaakuntakaavan osallistaminen tehdään lain vaatimissa puitteissa. Seminaari on tarkoitus pitää vuoden 2026 puolella. Seuduittaiset



asukkaiden näkemyksiä kuullaan laajasti kaikissa kaavan vaiheissa. Tiedottamisen selkeys ja aktiivisuus on tärkeää.	yleisötilaisuudet pidetään valmisteluaineiston sekä ehdotuksen nähtävillä pitovaiheissa. Muu osallistaminen riippuu resursseista.
Elinkeinoelämän tarpeet Keminmaan kunnan sekä lähialueilla sijaitsevien teollisuus- ja logistiikkatoimijoiden toimintaedellytykset on varmistettava kaavan yhteydessä. Erityisesti suurteollisuusalueet tarvitsevat sujuvia liikenneyhteyksiä ja turvallisia kuljetusratkaisuja, jotka on huomioitava kaavassa. Keminmaan kunta kannattaa Lapin turvallisuus- ja liikennevaiheamaakuntakaava 2050 osallistumis- ja arviointisuunnitelman tavoitteita ja toivoo aktiivista yhteistyötä prosessin aikana. Kunta painottaa saavutettavuuden, turvallisuuden ja ympäristön tasapainoista huomioimista ja odottaa konkreettisia toimenpiteitä liikenneinfrastruktuurin kehittämiseksi alueellaan.	Edellisissä vastineissa on vastaus näihin kysymyksiin. Merkitään tiedoksi.
Kemijärven kaupunki Kemijärven kaupunki lausuu, että laaditussa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa tulee erityisesti painottaa tasapuolista aluekehittämistä maakunnan sisällä. Liikennejärjestelmiä tulee kehittää ottamalla huomioon muuttunut ja kaiken aikaan muuttumassa oleva turvallisuustilanne. Eri osapuolia pitää osallistaa kaavan valmistelun aikana. Muilta osin Kemijärven kaupunki pitää valmisteltua osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa kattavana.	Vaiheamaakuntakaavan osallistaminen tehdään lain vaatimissa puitteissa. Seminaari on tarkoitettu pitää vuoden 2026 puolella. Seuduittaiset yleisötilaisuudet pidetään valmisteluaineiston sekä ehdotuksen nähtävillä pitovaiheissa. Muu osallistaminen riippuu resursseista. Vaiheamaakuntakaavan tavoitteena on päivittää geopoliittisen tilanteen vuoksi voimassa olevia maakuntakaavoja ja vastata maankäytön suunnittelun osalta toimintaympäristön muutoksiin erityisesti liikennejärjestelmän ja turvallisuuden osalta.
Rovaniemen kaupunki Rovaniemen kaupunki katsoo lausunnossaan, että Lappi- sopimuksen päivittämisen tarpeet huomioidaan vaiheamaakuntakaavan laatimisen yhteydessä. Lisäksi on tärkeää pyrkiä saamaan vaiheamaakuntakaava käsiteltyä ja hyväksyttyä suunnitellussa aikataulussa. Lappi-sopimuksen päivityksessä tulee erityisesti huomioida geopoliittiset muutokset, huoltovarmuuden ja turvallisuuden näkökulmat, ilmastonmuutoksen vaikutukset sekä vihreän siirtymän ja kriittisten mineraalien hyödyntämisen tarpeet. Liikennejärjestelmän tulisi myös huomioida Lapin matkailun tulevat tarpeet; lentoliikenteen, raideliikenteen sekä maantieverkon osalta. Alemman tieverkon kehittäminen tulee myös turvata vaiheamaakuntakaavassa vaihtoehtoisten yhteyksien mahdollistamiseksi.	Tavoiteaikataulussa pysyminen riippuu käytettävissä olevista resursseista. Lappi –sopimus etenee omana prosessina vaikuttamisen vastuualueella hyväksyttäväksi marraskuun maakuntavaltuustossa. Lappi – sopimuksessa tehdyt linjaukset huomioidaan vaiheamaakuntakaavan laadinnassa. Geopoliittiset muutokset, huoltovarmuus ja turvallisuus sekä matkailu huomioidaan riittävällä sidosryhmätyöllä.



Sotilaallinen liikkuminen tulee todennäköisesti lisääntymään tulevaisuudessa nykyisellä tieverkolla. Vaihemaakuntakaavassa on huomioitava tarvittavien uusien länsi- itä yhteyksien kehittäminen erityisesti raideliikenteen osalta. Yhteyksien merkitys Pohjois- Atlantin satamiin, erityisesti Narvikin satamaan, on entistä tärkeämpi. Vaihemaakuntakaavassa tavoitteen on osoittaa Lapin liikennestrategian mukaisesti merkittävästi kehitettävät tai parannettavat tieyhteydet, tieluokan muutokset sekä mahdolliset muut yhteystarpeet. Näistä erityinen merkitys on länsi- itä suuntaiset yhteydet kuten Kutturantie - Pokantien välinen yhteys sekä raideliikenteen osalta ns. Tunturiradan yhteys. Vaihemaakuntakaavaan sekä Lappi- sopimukseen tulee lisätä vaihtoehtoinen ns. Arktinen rata - vaihtoehto, jolla yhdistettäisiin Kolari - Kittilä - Sodankylä - Rovaniemi. Vaihemaakuntakaavan tulee mahdollistaa molemmat raideyhteyden vaihtoehdot ja mahdollinen toteuttaminen ratkaistaan tarkemman kustannus/hyöty arvioinnin sekä suunnittelun pohjalta. Samalla raideleveyden muutokset tulee tarvittavalla tavalla huomioida Tornio - Kemi - Ajos välille sekä Rovaniemelle. Samoin tulee osoittaa Keminmaan kolmioraide Tornio - Kemi väliltä Rovaniemelle menevälle radalle. Raideyhteyksien kehittämisen tulee mahdollistaa tarvittava infrastruktuuri vihreän siirtymän investointien sekä mineraalien hyödyntämisen mahdollistamiseksi kestäväällä tavalla sekä ottaa huomioon matkailun potentiaalinen kasvu ja kestävät liikkumismuodot. Uudet levähdysalueet ja raskaan liikenteen palvelualueet sekä siirtokuormausalueet Tornio- Haaparannalle ja Rovaniemelle tulee osoittaa vaihemaakuntakaavassa. Satamien osalta sekä Kemin ja Tornion satamien kehittämisen mahdollisuudet on huomioitava osana turvallisuus- ja liikennejärjestelmän ketjua. Lisäksi Rovaniemen kaupunki huomauttaa, että meneillään on käynnissä Rovaniemen kaupungin sekä Kolarin, Kittilän ja Sodankylän kuntien rahoittama selvitys Tunturirata linjauksen yhdistämisestä Sodankylästä - Rovaniemelle. Selvitys valmistuu kevään 2025 aikana ja toimitetaan Lapin liitolle.	Sotilaallinen liikkuminen, uudet itä- länsiyhteydet, ja erityisesti yhteydet eurooppalaisella raideleveydellä kohden Narvikia huomioidaan. Sodankylä-Kemijärvi raideyhteys on jo voimaan kuulutetussa Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavassa ja siten Lapin kärkitoimenpiteitä, mutta liikennestrategian mukaisesti huomioimme Sodankylä-Rovaniemi ratayhteyden tässä vaihemaakuntakaavassa Kolari-Kittilä-Sodankylä yhteyden lisäksi. Raideliikenteen osalta Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavaan 2050 on tavoitteena osoittaa raideliikenteen kehittämisen yhteystarpeet, kuten Keminmaan kolmioraide pääradalta Rovaniemelle menevälle radalle, osoittaa päärata kaksiraiteisena raideyhteytenä (Eurooppalaisella raideleveys ja olemassa oleva raideleveys). Lisäksi selvitetään muiden olemassa olevien raideyhteyksien osoittamista kaksiraiteisena vaihemaakuntakaavaan. Yhteydet satamiin, siirtokuormausalueet, raskaan liikenteen taukopaikat huomioidaan. Satamien osalta osoitetaan kehitettävät meriväylät sekä Kemin ja Tornion satamat. Lisäksi tavoitteena on selvittää eurooppalaisen raideleveyden osoittaminen Kemin Ajoksen satamaan. Selvitys on Lapin liiton käytettävissä.
Vihreän siirtymän, kaivosteollisuuden sekä mineraalien rikastamisen osalta tulee maakuntakaavassa varata riittävät alueet teollisuustoiminnalle ja uusien investointien syntymiselle. Jo nyt on tarvetta isojen ns. teollisuuspuistojen kehittämiseksi, jotka mahdollistavat joko isot datakeskukset valtakunnallisten sähköasemien läheisyydessä, joissa myös syntyvä hukkalämpö voidaan hyödyntää muussa toiminnassa,	Ympäristöhäiriötä aiheuttavan ja laajat alueet tarvitsevan teollisuuden tarpeet on tunnistettu ja niitä on tavoitteena osoittaa vaihemaakuntakaavassa.



vetytuotannolle sekä vedystä jalostettaville tuotteille sekä mineraalien keskitetylle monimetallien rikastamiselle. Teollisuuspuistot tulee pyrkiä sijoittamaan raideliikenteen yhteyteen. Maanpuolustuksen, väestönsuojelun sekä huoltovarmuuden osalta on Rovaniemen alueen tarpeet huomioitava riittävällä laajuudella ottaen huomioon alueen sijainnin ja merkityksen koko maakunnan alueella.	
<u>Savukosken kunta</u> Lappi muodostaa kolmasosan koko maan pinta-alasta. Uudenmaan maakuntia Lappiin sopisi yksitoista. Maakunnassa on kuusi seutukuntaa, joilla on omat erityispiirteensä. Esimerkiksi Itä-Lapin maasto, kulttuuri ja elinkeinoelämä poikkeavat meri-Lapin vastaavasta. Kansainvälinen kiinnostus Lappiin on nousemassa entisestään. Matkailijoiden määrä nousee ja Rovaniemellä turistimassat on jo koettu osin ongelmaksi. Finaviolla tuntuu olevan halu keskittyä suurten lentokenttien toimintaan ja pienet kentät eivät kiinnosta samaan tapaan. Keskittyminen uhkaa muodostaa logistisia solmukohtia ja ruuhkat näkyvät myös maantieliikenteessä. Lisääntynyt kansainvälinen liikenne aiheuttaa omat turvallisuusriskinsä erityisesti talviolosuhteissa turistien ja eri natomaiden joukkojen liikkua maanteilla. Etenevä ilmastonmuutos uhkaa muuttaa tilannetta vielä vaikeammaksi. Lauhat talvet tarkoittavat sitä, että sää tilanne muuttuu nopeasti ja lämpötilan vaihdellessa nollan kahden puolen autoliikenteelle jäätymisestä aiheutuvat ongelmat lisääntyvät. Muuttunut geopoliittinen tilanne ja Suomen liittyminen puolustusliitto Naton jäseneksi vaikuttavat vahvasti kaikkeen toimintaan maan itäosissa. Toisaalta Venäjän aiheuttamaan uhkaan varaudutaan, mutta toisaalta mediassa on esitetty kohuotsikoita siitä, mitä Venäjän hyökkäys tarkoittaisi mahdollisesti maan itäosille. Naton puolustusdoktriini kuitenkin lähtee siitä, että mahdollinen hyökkäys jokaista jäsenmaata kohtaan torjutaan ilman, että rajoja siirrettäisiin. Nato jäsenyyden luo varmuutta alueiden käytön suunnitteluun itärajalla. Sotilaalliseen konfliktiin on Suomessa varustauduttu perinteisesti rajoittamalla tie- ja rautatieyhteyksiä itä-länsi-suunnassa. Nato jäsenyyden myötä maanpuolustuksellista estettä liikenneyhteyksien kehittämiselle ei enää ole. Vaihemaakuntakaava on tarkoitus valmistella aina vuoteen 2050 asti ulottuvaksi. Pitkä aikajänne aiheuttaa toisaalta omat ongelmansa tilanteen arvioimisessa esimerkiksi sen suhteen, miten välit Venäjään kehittyvät jatkossa. Rautatielinjauksessa tulee huolehtia siitä, että myös rautatieliikennettä kehitetään myös pohjois-eteläsuunnassa. Käytännössä tämä tarkoittaa Taivalkoski-Kemijärvi ratayhteyden rakentamista ja edelleen tunturiratayhteyttä Sodankylään. Rautatieyhteyksiä tarvitaan myös	Sotilaallinen liikkuminen, uudet itä-länsiyhteydet, ja erityisesti yhteydet eurooppalaisella raideleveydellä kohden Narvikia huomioidaan. Sodankylä-Kemijärvi raideyhteys on jo voimaankuulutetussa Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavassa ja siten Lapin kärkitoimenpiteitä, mutta liikennestrategian mukaisesti huomioimme Sodankylä-Rovaniemi ratayhteyden tässä vaihemaakuntakaavassa Kolari-Kittilä-Sodankylä yhteyden lisäksi. Yhteydet satamiin, siirtokuormausalueet, raskaan liikenteen taukopaikat huomioidaan. Ratayhteys Kemijärveltä etelään on osoitettu voimaan kuulutetussa Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavassa yhteystarpeena. Ratayhteystarpeen edelleen kehittäminen edellyttää kysyntää yhteydelle ja yhteistyötä Pohjois-Pohjanmaan liiton kanssa.



kaivosteollisuuden lisääntymisen vuoksi, jotta raskasta liikennettä saadaan siirrettyä maanteiltä rautateille. Maakuntakaavoituksessa määritellään alueiden käyttötarkoituksen laajat linjat ja se ohjaa kuntien yleis- ja asemakaavoitusta. Maakuntakaavassa ohjataan alueiden käyttöä. Kaavoituksessa on syytä huomioida myös pääväyliä alempiasteinen tieverkosto. Sähkönsiirtoverkkokapasiteetin riittävyyteen jatkossa on kiinnitettävä huomiota mahdollisen tuulivoiman lisääntymisen vuoksi. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on jaettu viiteen asiakokonaisuuteen, joista yksi on kestävä liikkuminen ja turvallinen ympäristö, joka on nyt tämän vaihemaakuntakaavan selvityksen kohteena. Osallisilla on mahdollisuus antaa palautetta eri vaiheissa koko kaavoitusprosessin ajan. Kunnilta pyydetään lausunnot tämän osallistumis- ja arviointisuunnitelman lisäksi myös kaavaluonnoksen ja kaavaesityksen valmistumisten yhteydessä. Kaavan valmistelu ja hyväksyminen etenee vaiheittain vuosina 2025–2027. Aikataulutus on jaettu neljään vaiheeseen, jotka ovat aloitus-, valmistelu-, ehdotus- ja hyväksymisvaihe. Liikennejärjestelmän osalta vaihemaakuntakaavassa tavoitteena on luoda maakuntaan hiilineutraali, älykäs ja globaaleihin muutoksiin sopeutunut liikennejärjestelmä. Vaihemaakuntakaavalla edistetään liikenteen päästöjen vähentämistä Lapissa. Suomen ja Ruotsin NATO:on liittymisen ja Suomen ja Yhdysvaltain kahdenkeskisen puolustusyhteistyösopimuksen (DCA) solmimisen myötä sotilaallinen liikkuminen Lapin alueella tulee oletettavasti lisääntymään tulevaisuudessa. Lisäksi Kemin ja Tornion satamien merkitys korostuvat kuljetusreittien ohjautuessa tulevaisuudessa vahvemmin kohti läntistä Eurooppaa. Sotilaallinen liikkuvuus edellyttää liikennejärjestelmältä riittävää kaksoiskäyttöistä ja toimintavarmaa logistista infraa mukaan lukien vaatimukset täyttävät solmut ja niitä yhdistävät multimodaaliset käytävät. Turvallisuuteen ja geopoliittiseen tilanteeseen kohdistuvien muutosten myös ilmastonmuutos sekä muutokset kansainvälisen kaupan painopisteissä voivat muokata liikenneverkon kehittämistarpeita tulevaisuudessa.	Maakuntakaavassa osoitetaan moottori-, valta-, kanta- ja seututiet sekä tärkeimmät yhdystiet. Alempiasteiset tieverkon tärkeyttä nostetaan esille kaavaselostuksessa. Vaihemaakuntakaavassa varaudutaan osoittamaan uusiutuvan energian tarvitsemat voimajohtolinjat. Vaihemaakuntakaavan laadinnassa huomioidaan valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on päivittää geopoliittisen tilanteen vuoksi voimassa olevia maakuntakaavoja ja vastata maankäytön suunnittelun osalta toimintaympäristön muutoksiin erityisesti liikennejärjestelmän ja turvallisuuden osalta.
<u>Sodankylä kunta</u> Liikenneväylien osalta vaihemaakuntakaavassa tulee tunnistaa valtatie 4:n merkitys pääväylänä, osana Euroopan laajuisia liikenneverkkoa	Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavassa 2050 on



(TEN-T). Valtatie 4 edellyttää tien turvallisuuden, kunnossapidon sekä tiegeometrian parantamistoimenpiteitä muuttuneen geopoliittisen tilanteen johdosta sekä suurten kaivoshankkeiden ja kasvavan matkailuliikenteen ennakoitavien liikennevaikutusten johdosta. Toimivaan joukko liikenteeseen, liikenteen matkaketjuihin ja liikenteen solmukohtiin tulee kiinnittää vaihemaakuntakaavassa erityistä huomiota. Myös kantatie 80 muuttaminen valtatietasoisiksi maantiekiksi tulee huomioida vaihemaakuntakaavassa, koska tielinjaukseen on tarpeellista esittää muutoksia tiegeometrian parantamiseksi. Sodankylä Rovaniemi välille tulisi rakentaa ohituskaistoja. Kaivosliikenne, sotilasliikenne, kemikaalikuljetukset, puutavarakuljetukset, malmikuljetukset lisäävät onnettomuusriskiä huomattavasti mm. työmatkaliikenteelle ja matkailulle.	tarkoitus osoittaa Lapin liikennestrategian mukaisesti merkittävästi kehitettävät tai parannettavat tieyhteydet, tieluokan muutokset sekä mahdolliset muut yhteystarpeet. Tieliikenteen osalta tarkoituksena on osoittaa merkittävästi kehitettävänä tai parannettavana tieyhteytenä kantatiet 79 ja 80 välillä Sodankylä–Kittilä–Muonio. Tavoitteena on osoittaa myös tieluokan muutoksena kantatiestä valtatieksi: kantatie 80 Sodankylä–Kittilä–Kolari välillä muutettavan valtatieksi. Valtatie 4 kehittäminen ja parantaminen huomioidaan Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavassa, ja tarkoituksena on osoittaa merkittävästi kehitettävä tai parannettava tieyhteytenä valtatie 4 Kemijärvi–Hirvas–Rovaniemi ja Napapiiri–Vikajärvi.
<u>Tervolan kunta</u> Tervolan kunta toteaa lausuntonaan teemalliseen vaihemaakuntakaavoitukseen siirtymistä hyvänä uudistuksena. Esitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma on riittävä varmistamaan alueen asukkaiden ja toimijoiden huomioimisen. Lakisääteisten kuulemisten lisäksi olisi hyvä järjestää kunta ja seutukuntakohtaisia yleisötilaisuuksia.	Vaihemaakuntakaavan osallistaminen tehdään lain vaatimissa puitteissa. Seminaari on tarkoitus pitää vuoden 2026 puolella. Seuduittaiset yleisötilaisuudet valmisteluaineiston sekä ehdotuksen nähtävillä pitovaiheissa. Muu osallistaminen riippuu resursseista.
<u>Tornion kaupunki</u> Tornion kaupunki pitää vaihemaakuntakaavassa esiin nostettuja tarkastelualueita kattavina ja kaupungin kannalta hyväksyttävänä. Tornion kaupunki pyytää Lapin liittoa ottamaan Lapin turvallisuus- ja liikennemaakuntakaavan valmistelutyössä huomioon Tornion yleiskaava 2040 valmisteluvaiheen aineistoissa esitetyt liikenneväylien kehittämisehdotukset ja -varaukset, kirjaukset huoltovarmuudesta, kaavaluonnokseen osoitetut logistiikka- ja teollisuusalueet, modulaarisen ydinvoiman selvitysalueet, aurinkovoiman tuotantoalueet sekä ohjeellisen vetyputkilinjauksen, joka noudattelee pääpiirteittäin Gasgridin eteläisempää vaihtoehtoa Tornion alueella	Vaihemaakuntakaavan tavoitteet ovat yhteneväiset Tornion tavoitteiden kanssa. Prosessin aikana tavoitteita vielä yhteensovitetään. Tornion alueella on varauduttava eurooppalaisen raidelevyden johdosta kaksoisraiteeseen sekä vaarallisten aineiden ratapihaan.



Utsjoen kunta

Utsjoen kunta kiittää mahdollisuudesta lausua Lapin liiton laatimaan varsin kattavaan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan. Utsjoen kunta pitää tärkeänä, että Lapin liitto käynnistää muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa prosessin Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavan laatimiseksi. Erityisesti pidetään hyvänä, että OAS suunnitelmaa päivitetään kaavoituksen edetessä ja että siitä voi antaa palautetta koko prosessin ajan. Palautteen antamisen ja mielipiteen ilmaisun mahdollisuus heti vireilletulon ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuuluttamisen yhteydessä on erittäin hyvä asia.

Ensimmäisessä vaiheessa toteutettavan liikennejärjestelmän ja turvallisuuden vaihemaakuntakaavassa on arvokasta Pohjois-Atlantin satamien merkityksen tunnistaminen sekä pohjoisen poikittaisen tieliikenteen parantaminen. Utsjoen kunta näkee, että nämä parantavat myös Utsjoen alueen huoltovarmuutta ja turvallisuutta.

Tunturiradan kehittäminen on tärkeää myös Utsjoen alueen veto- ja pitovoimalle, liikkumisen kestävyydelle sekä alueen matkailuelinkeinon edelleen kehittymiselle. Myös eurooppalaisen raideleveyden kehittäminen Lapissa edistää koko Lapin veto- ja pitovoimaa sekä matkailuelinkeinoa.

Uuden vaiheistetun maakuntakaavan toivotaan lisäävän Lapin turvallisuutta muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa sekä mahdollistavan kuntien elinkeinopoliittisten strategioiden toteuttamisen.

Osallistamissuunnitelma kattaa Utsjoen kunnan mielestä kattavasti keskeiset sidosryhmät. Lapin asukkaat ja yritykset pitävät maakunnan elävänä. Sen vuoksi laaja osallistumismahdollisuus eri tavoin kaavan edetessä on keskeinen tekijä ihmisten tulevaisuutta hahmotellessa eri käyttäjänäkökuilista.

Vaihemaakuntakaavan tavoitteet ovat yhteneväiset Utsjoen kunnan tavoitteiden kanssa. Vaihemaakuntakaavan osallistaminen tehdään lain vaatimissa puitteissa. Seminaari on tarkoitus pitää vuoden 2026 puolella. Seuduittaiset yleisötilaisuudet valmisteluaineiston sekä ehdotuksen nähtävillä pitovaiheissa. Muu osallistaminen riippuu resursseista.



Itä-Lapin kuntayhtymä Lapin liitto on siirtymässä maakuntakaavojen päivittämisessä vaihemaakuntakaavojen käyttöön. Onnistuneen lopputuloksen varmistamiseksi on tärkeää huolehtia paikallisen tiedon ja osaamisen sekä tutkimustiedon hyödyntäminen kaavavalmistelussa. Valtakunnalliset ja alueelliset ohjeet, selvitykset ja katsaukset ovat työlle suuntaa antavaa informaatiota, mutta lopputuloksen kannalta tärkein tieto aluesuunnitteluun tulee maakunnan sisältä. Kunnat, asukkaat ja yritykset ovat tärkeässä roolissa. Tärkeitä tiedontuottajia ovat myös hyvinvointialue, puolustusvoimat ja alueella toimivat korkeakoulut ja tutkimuslaitokset. Unohtaa ei pidä myöskään paikallisten ihmisten osallistamista valmistelutyöhön. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on lähetetty lausuntokierrokselle aikana, jolloin elämme suurta geopoliittista murroskautta. Alueidenkäytön suunnitteluun ja maankäyttöön liittyvää lainsäädäntöä ollaan samaan aikaan päivittämässä. Meneillään oleva muutos koskee kaavoitustyön prosesseja, osaamisen resursseja ja rakenteita sekä rahoitusta. Kaikista yksityiskohdista on mahdollonta pysyä ajan tasalla.	Vaihemaakuntakaavan osallistaminen tehdään lain vaatimissa puitteissa. Seminaari on tarkoitus pitää vuoden 2026 puolella. Seuduittaiset yleisötilaisuudet valmisteluaineiston sekä ehdotuksen nähtävillä pitovaiheissa. Muu osallistaminen riippuu resursseista.
Murrosvaiheessa tietoa ei ole vielä riittävästi saatavilla Lausuttavana olevassa suunnitelmassa murrosvaihe näkyy mm. siten, ettei ole selvyyttä siitä, kuka mitäkin kaavoitukseen liittyvistä kustannuksista maksaa. Muutospäätösten ennakoiminen näkyy paikallisten viranomaisten lausuntomahdollisuuksien karsimisena ja epävarmuutena siitä, miten muuttuva lainsäädäntö ohjaa toimintaa jatkossa, mitkä viranomaistahot lopulta valmistelevat ja ohjeistavat Lapissa maakunta kaavoitukseen liittyvistä aihekokonaisuuksista. Tilanne on yhä jatkuvan muutostyön vuoksi edelleen epäselvä. Alueiden käyttöä ohjaavalla maakuntakaavalla on keskeinen merkitys alueen toimijoille, elinvoimalle ja kehitykselle tulevaisuudessa. Mikäli alueidenkäyttölakiin suunnitellut muutokset etenevät eduskunta käsittelyyn, on eduskunnan ratkaisulla sekä em. työn alla olevalla alueviranomaisen päätöksenteon rakenteen uudistuksella toteutuessaan myös keskeinen merkitys siihen, miten alueiden käytön suunnittelua ja päätöksiä tulevaisuudessa tehdään.	Vaihemaakuntakaavaa laaditaan voimassa olevan lainsäädännön mukaan. Mahdolliset lakimuutokset huomioidaan kaavan laadinnan yhteydessä.
Kuuluvatko vain vesivoimaenergia-alueet liikenne ja turvallisuuskaavaan? Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa tuodaan esille energiantuotantoon ja vesistörakentamiseen liittyviä seikkoja. Kyse on kuitenkin vaihemaakuntakaavasta, jonka teemana ovat turvallisuus ja liikenne. Energiantuotannon ottaminen eritysalana mukaan turvallisuus- ja liikennekaavan päivittämisen yhteydessä aiheuttaa kunnissa ja maakunnassa kysymyksiä. Myös muille alueidenkäytön tarpeille ja elinkeinoille sekä yhteiskunnan toiminnalle on liikenteen saavutettavuus ja turvallisuussuunnittelulla vissi merkitys. Poliitiikka on poliitikoiden	Vaihemaakuntakaavassa on tarkoitus yhtenäistää voimassa olevien maakuntakaavojen vesivoimalaitoksia (EN) koskevia suunnittelumääräyksiä. Tarkennetaan OAS tekstiä tämän osalta. GasGrid suunnittelee valtakunnallista vetyverkkoa rannikkoa myöten. Vetyverkon



tehtävä, ja siksi valmisteluvaiheen virkamiestyönä tehdyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman täytyy olla arvioinnit kestävää. Tämä tarkoittaa sitä, ettei luonnos saa sisältää ennakoivia linjauksia tai kirjauksia sellaisista valtakunnantason asioista, jotka odottavat vielä virallista päätöstä.	osalta on käynnistymässä ympäristövaikutusten arviointimenettely.
Geopoliittiset vaikutukset ja mahdollisuudet osuvat Itä-Lappiin Valtakunnallisiksi alueidenkäyttötavoitteiksi on valtioneuvostossa linjattu kestävä elinvoima ja investoinnit, hyvinvoiva väestö ja yhteisöt, vetovoimainen elinympäristö ja monimuotoinen luonto. Läpileikkaavina näkökulmina kokonaisuudessa korostuvat kansainvälisyys, aluelähtöisyys ja kokonaisturvallisuus, alueiden saavutettavuus, työvoiman saatavuus ja työllisyys sekä osaaminen ja sivistys. Kaikki nämä ovat hyviä ja kannatettavia asioita, joiden toteutumisesta oikeudenmukaisesti on huolehdittava vaihemaakuntakaavatyössä koko Lapissa Itä-Lappia unohtamatta.	Vaihemaakuntakaavan laadinnassa huomioidaan valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.
Osallistamis- ja arviointisuunnitelmassa maininta raideliikenteen kehittämisestä Itä-Lapin kuntayhtymä ja jäsen kunnat muistuttavat, että Lapin liiton hallituksen ja valtuuston päätöksen mukaan raideliikenteessä Tunturiradalla tarkoitetaan nyt voimassa olevaan Rovaniemi-Itä-Lapin maakuntakaavaan merkittyä raideyhteyttä Kemijärveltä Sodankylään ja siitä edelleen jatkuvana Kittilästä Kolariin. Kaavatyössä on pysyttäydyttävä nimenomaan tämän yhteyden kehittämisessä sen sijaan, että alettaisiin samaan aikaan selvittää kilpailevaa Rovaniemi-Sodankylä-rautatietäyhteyttä. Rovaniemi-Kemijärvi-Salla raideyhteys palvelee jo kaksoiskäyttöä, mutta entistä paremmin, kun myös yhteys Kemijärvi-Salla kunnostetaan. Vaihemaakuntakaavatyössä täytyy kiinnittää huomiota geopolitiikan muutosten osalta myös Itä-Lapin liikennejärjestelmien kehittämiseen: KT82, VTS, raideyhteydet Sallaan, lentokentät Ketola ym., ampumaradat, uudet levähdys- ja varastoalueet ja raskaan liikenteen palvelualueet, siirtokuormausalueet, terminaalialueet, VTS:n kehittäminen osana TEN-T-verkkoa, Taivalkoski-Posio-Kemijärvi-raideyhteyden kehittäminen kaksoiskäytön tarpeisiin. Tässä osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei huomioida sanallakaan Itä-Lapin kehittämistarpeita. Tämän osalta tarkastelunäkökulmaa on suunnitellussa kaavatyöstössä välttämätöntä korjata asianmukaisesti ottamalla huomioon Itä-Lapin alueen tarpeet ja erityispiirteet.	Sotilaallinen liikkuminen, uudet itä-länsiyhteydet, ja erityisesti yhteydet eurooppalaisella raideleveydellä kohden Narvikia huomioidaan. Sodankylä-Kemijärvi raideyhteys on jo voimaankulutetussa Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavassa ja siten Lapin kärkitoimenpiteitä, mutta liikennestrategian mukaisesti huomioimme Sodankylä-Rovaniemi ratayhteyden tässä vaihemaakuntakaavassa Kolari-Kittilä-Sodankylä yhteyden lisäksi. Yhteydet satamiin, siirtokuormausalueet, raskaan liikenteen taukopaikat huomioidaan. Ratayhteys Kemijärveltä etelään on osoitettu voimaan kuulutetussa Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavassa yhteystarpeena. Ratayhteystarpeen edelleen kehittäminen edellyttää kysyntää yhteydelle ja yhteistyötä Pohjois-Pohjanmaan liiton kanssa. Kt 82:n kehittäminen varmistetaan tässä vaihemaakuntakaavassa. Yhteydet Itä-Lappiin kehittyvät myös alueen ulkopuolisia yhteyksiä kehitettäessä.



Vaikutusten kokonaisarviointi kunta- ja aluekohtaisesti, paikalliset mukaan prosessin aikana Maakuntakaavan toteuttamisen vaikutukset arvioidaan maankäyttömuodoittain, merkintä- ja määräyskohtaisesti sekä tarpeen mukaan aluekohtaisesti. Myös aluekohtainen kokonaisarviointi on tarpeen toteuttaa kaavaa työstettäessä, koska Lappi alueena on laaja ja hyvin paljon erilaisia alueita sisältävä maakunta. On hyvä, että vaikutusten arviointi kulkee täydentyvästi läpi koko kaavan valmisteluprosessin. Vaikutusten arviointimenetelmänä käytetään asiantuntija-arvioita, työpajoja sekä lisäksi erillisselvityksistä ja YVA-menettelyistä saatavia tietoja. Vaikutusten arviointiin tulee osallistaa myös paikallisviranomaisia ja sidosryhmiä prosessin aikana toteutettavilla kyselyillä ja paikallistason virallisilla kuntakannanotoilla.	Vaihemaakuntakaavan vaikutukset arvioidaan alueidenkäyttölain mukaisesti sillä tasolla, mikä maakuntakaavan rooli yleispiirteisessä alueidenkäytön suunnitelmassa on. Vaikutusten arviointia laaditaan koko kaavaprosessin ajan ja täydennetään saadun palauteen perusteella. Paikallisviranomaiset ja sidosryhmät voivat antaa palautetta ja kannanottoja kaavasta ja vaikutusten arvioinnista lausunnoilla kaavan valmisteluaineiston ja kaavaehdotuksen ollessa nähtävillä. Myös kaavaseminaareissa ja muissa kaavatapahtumissa käsitellään vaikutusten arviointia, jolloin siihen voi antaa palautetta.
<u>Meri-Lapin kehittämiskeskus</u> Johtotiimi toteaa lausuntanaan, että Meri-Lapin kehittämiskeskus pitää teemalliseen vaihemaakuntakaavoitukseen siirtymistä hyvänä uudistuksena ja toteaa, että esitetty osallisuus ja arviointisuunnitelma on riittävä varmistamaan alueen asukkaiden ja toimijoiden kuulemisen. On kuitenkin syytä korostaa, että aikatauluun olisi voinut hahmotella kunta- ja seutukohtaiset yleisö- ja kuulemistilaisuudet lakisäateisten kuulemisten rinnalle.	Kuntakohtaisiin kuulemistilaisuuksiin ei ole resursseja, mutta seuduittaiset yleisötilaisuudet on tavoitteena pitää valmisteluaineiston sekä ehdotuksen nähtävilläpidon yhteydessä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman kappaleessa 5. on kerrottu osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelystä.
<u>Pohjois-Lapin alueyhteistyö kuntayhtymä</u> Lapin liitossa on valmistunut Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavan 2025 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä pitää laadittua OAS-suunnitelmaa hyvänä. Erityisesti katsotaan eduksi suunnitelmalle, että sitä päivitetään kaavoituksen edetessä ja että siitä voi antaa palautetta koko prosessin ajan. Palauteen antamisen ja mielipiteen ilmaisun mahdollisuus heti vireilletulon suunnitelman kuuluttamisen sekä nähtävillä panon yhteydessä, on uusi toimintatapa. Kuntayhtymä näkee tämän kannustavana, sillä varhaisen vaiheen tutustuminen ja vaikuttamisen mahdollisuus sitouttaa osalliset kaavaprosessiin myös myöhemmin. Kannanottojen kirjaaminen ja vastineiden antaminen saatuaan palautteeseen tuovat vaikuttamisen kokemuksen lähelle osallisia ja sillä on todennäköisesti myönteinen vaikutus myös kaavan jatkotyöstön kannalta. Vuorovaikutukseen on kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta kaavaprosessi ei jäisi vain viranomaisten ja keskeisten ns. työn puolesta tehtävää hoitavien sidosryhmien väliseksi keskusteluksi.	Vaihemaakuntakaavan osallistaminen tehdään lain vaatimissa puitteissa. Seminaari on tarkoitettu vuodelle 2026 puolella. Seuduittaiset yleisötilaisuudet valmisteluaineiston sekä ehdotuksen nähtävillä pitovaiheissa. Muu osallistaminen riippuu resursseista.



Osallisten ja sidosryhmien palaute on työtä ohjaava tekijä koko kaavaprosessin ajan. Sen vuoksi laaja osallistumismahdollisuus kaavan edetessä on keskeistä, kun suunnitellaan ja ratkaistaan alueiden käytön kysymykset ja vastataan toimintaympäristön muutoksiin. Kunta- ja seutukuntakohtaisia yleisö- ja kuulemistilaisuuksia voisi ehkä sisällyttää lakisääteisten kuulemisten rinnalle.	
Kuntayhtymä pitää vaihemaakuntakaavan OAS-suunnitelmaa kattavana ja monipuolisena. Jos prosessin aikana nousee uusia ajatuksia ja halua antaa palautetta OAS-suunnitelmasta, niitä on mahdollista tuoda esiin suunnitelman mukaisesti.	Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan voi antaa palautetta ehdotusvaiheeseen saakka.



Viranomaiset	Esitys vastineeksi
Finavia Lapin maakunnan alueella sijaitsevat Finavian lentoasemaverkostosta Rovaniemen, Ivalon, Kemi-Tornion ja Kittilän lentoasemat. Rovaniemen lentoaseman LL-alue on esitetty voimassa olevassa (2022) Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavassa. Finavia on varautunut Rovaniemen lentoaseman kiitotien jatkamiseen 200 m koilliseen ja jatkevaraus on huomioitu LL-alueen määrittelyssä. Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavassa on esitetty Rovaniemen lentoaseman lentokonemelualueet ja puolustusvoimien hävittäjäuudistukseen vaikutuksien ennakoimiseksi laadittu lentokonemelun laajenemisen varauma-alue. Lisäksi maakuntakaavan liitekartalla on esitetty Rovaniemen lentoaseman laskeutumisvyöhykkeet ääneneristävyysvaatimuksineen ja esterajoituspinnat. Finavia katsoo, että Rovaniemen lentoaseman osalta tässä todetut tiedot ovat ajantasaiset ja käytettävissä sellaisenaan turvallisuus- ja liikennevaihemaaakuntakaavaan. Ivalon lentoasemalla on kiitotien jatkevaraukset 550 m lounaaseen ja 150 m koilliseen, jotka on huomioitu voimassa olevassa Pohjois-Lapin maakuntakaavassa (2024) esitetystä LL-aluerajauksessa. Pohjois-Lapin maakuntakaavassa on lisäksi esitetty kaavamääräyksineen Ivalon lentoaseman uusimmat lentokonemelualueet. Finavia toteaa, että Pohjois-Lapin maakuntakaavan laatimisen aikana kiitotiejatkevaraukset sisältäviä esterajoituspintoja ei ehditty tehdä, joten ne olisi tarpeen saada laadittua tässä kaavassa huomioitavaksi. Kemi-Tornion lentoasemalle ei ole suunniteltu kiitoteiden jatkevarauksia. Kemi-Tornion lentoasema sijaitsee Länsi-Lapin maakuntakaavan (lainvoimainen 2015) alueella. Kaavassa on esitetty Kemi-Tornion lentoaseman LL-alue ja lentokonemelualue. Finavia katsoo, että Kemi-Tornion lentoaseman LL-aluerajaus tulee tarkistaa ja mahdollisesti päivittää Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaaakuntakaavaan. Myös lentokonemelualue tulee päivittää uusimman Finavian laatiman lentokonemeluselvityksen mukaiseksi. Lisäksi Finavia katsoo, että Kemi-Tornion lentoaseman esterajoitusalueet tulee päivittää laadittavaan kaavaan. Kittilän lentoasema sijaitsee Tunturi-Lapin maakuntakaavan (lainvoimainen 2012) alueella. Kaavassa on esitetty Kittilän lentoasema LL-alue. Kittilän lentoasemalla on varauduttu kiitotien jatkamiseen 500 m pohjoiseen. Finavia katsoo, että Kittilän lentoaseman LL-aluerajaus tulee tarkistaa ja mahdollisesti päivittää Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaaakuntakaavaan. Lisäksi Lapin turvallisuus- ja	Lentokenttien osalta osoitetaan Lapin turvallisuus- ja vaihemaaakuntakaavaan 2050 Rovaniemen, Kemi-Tornion, Enontekiön, Ivalon, Kittilän ja Sodankylän lentoliikenteen alueiden kehittäminen kaksoiskäyttöisyys huomioiden. Geopoliittisen muutoksen myötä maakuntakaavaan on tarkoitus osoittaa myös ilmailulain mukaiset tilapäiset sotilaslentopaikat (esim. varalaskupaikat). Kemi-Tornion ja Kittilän lentoaseman lentoliikenteen aluerajaukset ja esterajoitusalueet tarkistetaan ja päivitetään vaihemaaakuntakaavaprosessissa.



liikennevaihemaakuntakaavaan tulee sisällyttää Kittilän lentoaseman lentokonemelualue ja esterajoituspinnot. Finavia katsoo, että mikäli lentoasemien ja puolustusvoimien alueiden osalta on mahdollisesti tarpeen yhteensovittaa aluerajauksia, tulee LL-alueiden rajauksia tarkastella uudelleen. Tällöin tarvittaessa LL-alueen rajausten päivittäminen tulee mahdollistaa laadittavaan kaavaan. Lisäksi Finavia tarkastelee tarpeen esittää lentokonemelualueiden varauma-alueet ja laskeutumisyvyshyökkeet myös Ivalon, Kemi-Tornion ja Kittilän lentoasemille.	Päivitetään LL-aluerajauksia tarpeen mukaan uuden tiedon perusteella. Pidetään erillinen neuvottelu Finavian kanssa lentoliikenteeseen liittyvien asioiden osalta.
<u>Geologian tutkimuskeskus</u> GTK:lla ei ole lausuttavaa asiasta.	Merkittään tiedoksi.
<u>Huoltovarmuuskeskus</u> Huoltovarmuuskeskus (HVK) kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja on perehtynyt lausuntopyyntöön ja sen taustalla olevaan materiaaliin. HVK lausuu asiasta yleisellä tasolla, eikä ota kantaa yksilöityihin teemakohtaisiin tavoitteisiin. Alueidenkäyttölain (132/1999) 4 a §:ssä (29.3.2019/467) säädetään, että alueidenkäytön suunnittelussa on turvattava huoltovarmuuden edellyttämät kehittämistarpeet ja varmistettava, ettei niistä vastaavien tahojen toimintamahdollisuuksia heikennetä. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VATT) (VnP 14.12.2017) ovat osa alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Huoltovarmuus on osa kokonaisturvallisuutta ja yhtenä valtakunnallisena alueidenkäyttötavoitteena on, että suunnittelussa otetaan huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet ja turvataan niille riittävät alueelliset kehittämisedellytykset ja toimintamahdollisuudet. Lisäksi tavoitteiden taustoissa ja tarpeissa on tunnistettu, että alueidenkäytössä on tarpeen varmistaa valtakunnan kokonaisturvallisuuden edellytykset, kuten maanpuolustuksen, rajavalvonnan, pelastustoimen ja huoltovarmuuden tarpeet. HVK katsoo, että alueidenkäytönsuunnittelu tukee huoltovarmuuden turvaamista erityisesti kriittisen fyysisen infrastruktuurin* osalta ja täten sillä on ennakoiva rooli huoltovarmuudessa. Alueidenkäytönsuunnittelu tukee huoltovarmuuden turvaamista ennen kaikkea pitkän aikavälin suunnittelun näkökulmasta. Suunnittelussa on tärkeää varmistaa yleispiirteisen suunnittelun tasolla, että suunnitelmat sisältävät varaukset huoltovarmuuden kannalta kriittiselle infrastruktuurille. Alueidenkäytönsuunnittelun keinoin voidaan	Esille tuodut asiat on huomioitu Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavan valmistelussa. Prosessin aikana voi tulla esille tietojen julkisuuteen uusia rajoittavia tekijöitä, jotka huomioidaan vaihemaakuntakaavan laadinnassa.



edistää huoltovarmuutta varaamalla yhteiskunnan kriittisille toiminnoille riittävät, oikein mitoitettut ja sijoitetut alueet.

Huoltovarmuuden tarkoituksena on poikkeusolojen ja niihin verrattavissa olevien vakavien häiriöiden varalta turvata väestön toimeentulon, maan talouselämän ja maanpuolustuksen kannalta välttämättömät taloudelliset toiminnot ja niihin liittyvät tekniset järjestelmät.

Alueidenkäytönsuunnittelussa tulee varmistaa, ettei kaavoitus rajoita erityisen vakaviin häiriötilanteisiin tai poikkeusoloihin varautumista eikä niihin vastaamista.

HVK kehottaa tunnistamaan huoltovarmuuden kannalta kriittiset kohteet, joita voidaan suojata alueidenkäytön suunnittelun keinoin ja varmistamaan niille riittävät, oikein mitoitettut ja sijoitetut alueet. Lisäksi HVK kehottaa tunnistamaan ne kriittiset toiminnot, joille tulisi olla osoitettuna vaihtoehtoinen sijainti huoltovarmuuden näkökulmasta.

Huoltovarmuuden tavoitteista annetun valtioneuvoston päätöksen (568/2024) mukaan on tarpeen tarkastella kriittistä infrastruktuuria koskevan tiedon, kuten paikkatietojen suojaamisen tarvetta. HVK kehottaa tunnistamaan valmistelussa sellaiset sijainti- ja muut tiedot, joiden paljastuminen saattaa vaarantaa huoltovarmuuden toteutumista.

Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavaluonnos 2050 käsittelee painopisteisesti logistiikan kysymyksiä. HVK kehottaa varmistamaan, että huoltovarmuus huomioidaan logistiikkasektorin lisäksi kattavammin myös muiden kriittisten toimialojen ja toimialojen välisten keskinäisriippuvuuksien osalta.

HVK näkee maakuntakaavan liikennetarkistusten ja alueidenkäytön suunnitelman keskeisenä lähtökohtana ja tavoitteena tulisi logistiikan osalta olla matka- ja kuljetusjärjestelmän toimivuus. Lisäksi maakuntakaavassa tulee olla osoitettuna valtakunnalliseen rataverkkoon kuuluvat radat ja yksityisraiteet, kuten tärkeät teollisuus-, satama- ja muut radat ja niiden kehittämis- ja laajennustarpeet. Vesiliikenteen osalta maakuntakaavassa tulee olla osoitettuna alusliikenteen tarpeita palvelevat väylät, satamat ja osoitettuna valtakunnallisesti merkittävien satamatoimintojen kohdealueet, joilla turvataan satamien laajennus- ja kehittämistarpeet.

** Valtioneuvoston päätös huoltovarmuuden tavoitteista (568/2024)*
Kriittisellä infrastruktuurilla on vakiintuneesti tarkoitettu niitä perusrakenteita, palveluja ja niihin liittyviä toimintoja, jotka ovat välttämättömiä yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen ylläpitämiseksi. Kriittiseen infrastruktuuriin kuuluu sekä fyysisiä laitoksia ja rakenteita että sähköisiä ja digitaalisia toimintoja ja palveluja. Muun muassa energian tuotanto-, siirto- ja jakelujärjestelmät sekä raaka-aineiden

Vaihemaakuntakaavan laadinnan aikana tehdään yhteistyötä eri viranomaisten kanssa sekä pyritään yhdessä tunnistamaan kriittiset toiminnot ja niiden tarvitseman tarpeen alueidenkäytön suunnittelussa.

Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on päivittää geopoliittisen tilanteen vuoksi voimassa olevia maakuntakaavoja ja vastata maankäytön suunnittelun osalta toimintaympäristön muutoksiin erityisesti liikennejärjestelmän ja turvallisuuden osalta.

Yhteydet satamiin, siirtokuormausalueet, raskaan liikenteen taukopaikat huomioidaan. Satamien osalta osoitetaan kehitettävät meriväylät sekä Kemin ja Tornion satamat. Lisäksi tavoitteena on selvittää eurooppalaisen raidelevyden osoittaminen Kemin Ajoksen satamaan.



<i>hankinta, liikenne- ja logistiset palvelut ja liikenneverkot, veden- ja maanalaiset kaapelit ja putket, yhteiskunnan tietovarannot ja tietojärjestelmät sekä viestintäverkot ja -palvelut, maksu- ja arvopaperiliikennejärjestelmät, turvatut aika- ja paikannusjärjestelmät, tietoliikenne- ja ympäristöolosuhteiden seurantajärjestelmät sekä Puolustusvoimien ja muiden viranomaisten työtä tukevat satelliittipalvelujärjestelmät, avaruustoiminnan mahdollistavat (fyysiset ja muut) rakenteet sovelluksineen sekä elintarvike-, vesi- ja jätehuolto sekä sosiaali- ja terveydenhuolto ovat osa kriittistä infrastruktuuria.</i>	
<u>Kolttien kyläkokous</u> Lapin liitto on toimittanut 23.1.2025 Kolttien kyläkokoukselle lausuntopyynnön Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaaakuntakaavan 2050 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Lausunnon antamiselle on saatu jatkoaikaa 14.3.2025 saakka. Lapin maakuntakaavoituksessa on tavoitteena siirtyä seudullisesta maakuntakaavoituksesta vaihemaaakuntakaavoitukseen, jossa Lapin voimassa olevat maakuntakaavat päivitetään kolmella koko maakunnan kattavalla vaihemaaakuntakaavalla. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on maankäyttö- ja rakennuslain 63 §:n mukainen suunnitelma maakuntakaavan osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä sekä vaikutusten arvioimisesta (MRL 132/1999). Nellim-Keväjäjärven ja Näätämön alueiden koltthaneuvostot ovat käsitelleet lausuntopyynnön kokouksessaan 11.3.2025 ja esittäneet kommenttinsa Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaaakuntakaavan 2050 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta annettavaan lausuntoon. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman osiossa 5 Osallistaminen ja vuorovaikutus on taulukko Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaaakuntakaavan 2050 osallisista ja osallistumisesta. Kolttien kyläkokous tulee lisätä osalliseksi viranomaiset ja muut vastaavat toimijat -kohtaan. Kolttien kyläkokous on kolttasaamelaisten perinteinen itsehallintojärjestelmä, joka on jatkanut toimintaansa yhteisön keskuudessa vuosisatojen ajan. Kolttien kyläkokous seuraa ja edistää kolttasaamelaisten oikeuksien toteutumista ja on kolttasaamelaisten virallinen edustaja. Kolttalain 56 §:ssä säädetään kuulemisesta. Valtion ja kunnan viranomaisten käsiteltävinä olevissa kolttasaamelaisten elinkeinoja ja elinolosuhteita koskevissa laajakantoisissa tai periaatteellisissa asioissa viranomaisten on varattava kolttien kyläkokoukselle ja koltthaneuvostoille tilaisuus lausunnon antamiseen.	Lisätään kolttien kyläkokous osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan osallisiksi. Kolttien kyläkokoukselta pyydetään lausunnot vireilletulo-, valmistelu- ja ehdotusvaiheessa.



Osallistumis- ja arviointisuunnitelman aikatauluun on merkitty kolttalain mukainen neuvottelu ainoastaan aloitusvaiheessa. Kolttien kyläkokous kanssa tulee osallistaa Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavan 2050 laatimisprosessiin jokaisessa vaiheessa. Kolttien kyläkokouksen edustajien kanssa on käytävä kolttalain mukainen neuvottelu myös valmistelu- ja ehdotusvaiheessa samanaikaisesti, kun järjestetään saamelaiskäräjälain ja poronhoitolain mukaiset neuvottelut.	Kolttalain 56 §:n mukaan viranomaisten on varattava kolttien kyläkokoukselle ja koltthaneuvostoille tilaisuus lausunnon antamiseen. Vaihemaakuntakaavan laadinnan yhteydessä voidaan pitää neuvottelut kolttien kyläkokouksen kanssa valmistelu- ja ehdotusvaiheessa. Täydennetään osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa.
<u>Lapin ELY, L-vastuualue</u> Lapin ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue kiittää mahdollisuudesta lausua otsikon mukaisesta suunnitelmasta ja lausuu seuraavaa: Lapin ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue pitää siirtymistä seudullisista maakuntakaavoista koko maakunnan kattaviin teemoittaisiin vaihemaakuntakaavoihin tervetulleena uudistuksena. Ensimmäiseen vaihemaakuntakaavaan teemoiksi valitut liikennejärjestelmää ja turvallisuutta koskevat teemat ovat oikea valinta. Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on päivittää geopoliittisen tilanteen vuoksi voimassa olevia maakuntakaavoja ja vastata maankäytön suunnittelun osalta toimintaympäristön muutoksiin erityisesti liikennejärjestelmän ja turvallisuuden osalta. Kaavassa on tarkoitus osoittaa mm. Lapin liikennestrategian 2050 mukaisesti liikennejärjestelmää koskevat kehittämistavoitteet sekä huomioida puolustusvoimien maankäytölliset tarpeet. Tavoitteet ovat Lapin ELY-keskuksen L-vastuualueen mielestä ajankohtaisia ja kannatettavia. Lapin ELY-keskuksen L-vastuualue pitää Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa kattavana eikä näe siinä täydennettävää tai muutoin kommentoitavaa.	Vaihemaakuntakaavan tavoitteet ovat yhtenevät Lapin ELY-keskuksen kanssa.
<u>Lapin maakuntamuseo</u> Lapin liitto pyytää Lapin maakuntamuseon lausuntoa Lapin turvallisuus ja liikennevaihemaakuntakaavan 2050 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Lapin maakuntamuseo lausuu asiasta yhtenä museolain (314/2019) mukaisena Lapin alueesta vastaavana alueellisena vastuumuseona museolain 7§ 1 momentin 2 kohdan mukaisen kulttuuriympäristötehtävänsä mukaisesti. Lain maakuntamuseo vastaa Rovaniemen, Ranuan, Kittilän, Posion, Sodankylän (pl. saamelaisten kotiseutualue), Pelkosenniemen, Kemijärven, Sallan ja Savukosken	Merkitään tiedoksi.



kuntien alueesta. Saamelaiden kotiseutualueen osalta lausuvana tahona on Saamelaidemuseo Siida ja lopun Lapin osalta Tornionlaakson museo.

Arkeologia

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on huomioitu valtakunnallisesti merkittävät arkeologiset kohteet (VARK). Lapin maakuntamuseo kiinnittää huomiota siihen, ettei maakuntakaavan ohjausryhmässä ole kulttuuriperintöön erikoistunutta tahoa.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Osallistumis- ja arviointi suunnitelman mukaan Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemakuntakaavassa 2050 tullaan osoittamaan valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (VAMA 2021) valtioneuvoston päätöksen (VNp. 18.11.2021) mukaisesti sekä valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt valtioneuvoston päätöksen mukaisesti (VNp 22.12.2009) ja yhtenäistämään niiden merkintätapa Lapin maakunnan alueella.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemakuntakaavassa 2050:ssä ei ilmeisesti ole aikomus muuttaa Lapin maakunnan alueella aiemmin laadituissa maakuntakaavoissa osoitettuja maakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristön ja maiseman alueita tai kohteita. Osallistus- ja arviointisuunnitelmasta ei käy selville, että missä vaihemakuntakaavassa aiotaan käsitellä maakunnallisesti merkittävät alueet ja kohteet ja milloin on tarkoitus laatia niitä koskevat tutkimukset ja selvitykset tai että mitä aiempia inventointeja aiotaan hyödyntää. Lapin maakuntamuseo katsoo, että maakunnallisesti merkittäviä kohteita ja alueita koskevat aluevaraukset ja niiden merkinnät ja määräykset olisi johdonmukaista käsitellä valtakunnallista merkitystä omaavien kohteiden ja alueiden ratkaisemisen yhteydessä, eli tässä puheena olevassa vaihemakuntakaavassa. Tämä edellyttäisi tosin näitä alueita koskevien inventointien päivittämisen, etenkin rakennetun kulttuuriympäristön osalta, koska edellinen koko maakuntaa koskeva inventointi ja sen tuloksena laadittu Lapin kulttuuriympäristöohjelma on vuodelta 1997.

Museovirasto, Lapin ja Tornionlaakson maakuntamuseot sekä saamelaidemuseo Siida on tunnistettu vaihemakuntakaavassa viranomaisiksi. Ko. tahoilta pyydetään lausunnot vaihemakuntakaavan eri vaiheissa ja ne kutsutaan viranomaisneuvotteluihin. Lisäksi tarvittaessa järjestetään kaavaneuvotteluita aiheeseen liittyen.

Turvallisuus- ja liikennevaihemakuntakaavassa huomioidaan valtioneuvoston päätökset koskien kulttuuriympäristöä, maisema-alueita ja arkeologisia kohteita eli tullaan osoittamaan 1.3.2022 voimaan tulleet valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, 1.1.2010 voimaan tulleet valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt sekä 1.3.2025 voimaan tulleet valtakunnallisesti merkittävät arkeologiset kohteet.

Tällä hetkellä ei ole resursseja tehdä koko maakunnan kattavia kulttuuriympäristö selvityksiä. Laajempi tarkastelu kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta Lapin maakunnassa tullaan tekemään Turvallisuus- ja liikennevaihemakuntakaavan jälkeen laadittavassa Matkailu, kulttuuriympäristö ja ekologiset yhteydet –vaihemakuntakaavassa.

Lapin pelastuslaitos

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa olisi hyvä lisätä teemakohtaisiin tavoitteisiin matkailun kasvun aiheuttamiin vaikutuksiin vastaaminen liikennejärjestelmässä ja turvallisuudessa. Ennusteiden mukaan matkailu tulee kasvamaan Lapissa voimakkaasti ja vaikutuksia olisi hyvä selvittää, onko asiassa huomioitavia kehittämistarpeita.

Matkailu tulee olemaan seuraavassa 2. vaiheen vaihemakuntakaavassa oma teemansa.



<u>Luonnonvarakeskus</u> Luonnonvarakeskus ei jätä asiasta lausuntoa.	Merkittään tiedoksi
<u>Museovirasto</u> Lapin liitto on pyytänyt Museoviraston lausuntoa Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavan 2050 osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Asiaa ei ole pystytty käsittelemään virastossa helmikuun aikana. Museovirasto lausuu kulttuuriympäristöä koskevien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden osalta seuraavaa. Tarkasteltava ensimmäinen Lapin vaihemaakuntakaava sisältää liikennejärjestelmää ja turvallisuutta koskevat teemat. Sen tavoitteena on päivittää geopoliittisen tilanteen vuoksi voimassa olevia maakuntakaavoja ja vastata maankäytön suunnittelun osalta toimintaympäristön muutoksiin erityisesti liikennejärjestelmän ja turvallisuuden osalta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa todetaan yhdeksi valmistelun lähtökohdaksi elinvoimaista luonto- ja kulttuuriympäristöä koskeva valtakunnallinen alueidenkäyttötavoite. Kaavan lähtöaineistoina tuodaan asianmukaisesti esille valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden inventointi (VAMA 2021), valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen inventointi (RKY 2009) ja valtakunnallisesti merkittävien arkeologisten kohteiden inventointi (VARK 2024). Näistä jälkimmäisimmän on valtioneuvosto hyväksynyt 7.11.2024. Näiden inventointien kohteet on perusteltua osoittaa vaihemaakuntakaavassa, kuten tarkoitus onkin. Lisäksi Unescon maailmanperintökohteeksi luokiteltuja Struven ketjun mittauspisteitä olisi hyvä tuoda esille kaava-aineistossa.	Unescon maailmanperintökohteet Lapin maakunnan osalta tullaan osoittamaan Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavassa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa tullaan päivittämään tältä osin.
Lapin liikennejärjestelmiin liittyy eriluonteisia Lapin historiaa ilmentäviä kulttuuriympäristökohteita ja -alueita. Näitä ovat esimerkiksi Jäämerentien historiallisiin kohteisiin kuuluvat Saarenputaan silta Rovaniemellä ja Magneettimäki Inarissa sekä Enontekiön Ahdaskurun yksiaukkoinen kiviholvisilta, Nämä sisältyvät valtakunnalliseen museoteiden ja -siltojen kokoelmaan ja valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen inventointiin (RKY 2009). Tiet myös sivuavat tai läpäisevät kulttuuriympäristöjä ja maisema-alueita. Esimerkiksi Käsivarrentie eli valtatie 21:n pohjoinen osuus läpäisee Enontekiön Markkinan valtakunnallisesti merkittävät arkeologiset alueen (VARK 2024, muinaisjäännösrekisterin tunnus 4701001) ja Markkinan kirkonpaikan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY 2009). Valtatie 21 sijoittuu myös valtakunnallisesti arvokkaisiin Aavasaksan maisemiin ja eteläisen	Vaihemaakuntakaavan laadinnassa huomioidaan valtioneuvoston päätökset koskien kulttuuriympäristöä, maisema-alueita ja arkeologisia kohteita.



Tornionlaakson maisemiin. Muutokset tieympäristöihin tulee suunnitella ja toteuttaa kulttuuriympäristöjen ja maisema-alueiden arvot säilyttäen, mitä tulee edellyttää maakuntakaavan kaavamääräyksissä.	Merkitään tiedoksi.
Turvallisuus-teeman kulttuuriympäristövaikutuksiin Museoviraston ottaa kantaa siinä vaiheessa, kun teeman sisältö täsmentyy. Rakennushistoriallisia arvoja sisältyy esimerkiksi Sodankylän varuskuntaan.	Merkitään tiedoksi.
<u>Oikeusministeriö</u> Oikeusministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaaakuntakaavan 2050 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Oikeusministeriö toteaa kuitenkin, ettei se lausu asiassa.	Merkitään tiedoksi.
<u>Paliskuntain yhdistys</u> Lapin liiton hallitus on käynnistänyt Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaaakuntakaavan 2050 laatimisen. Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaaakuntakaavan 2050 tavoitteena on laatia koko Lapin maakunnan kattava ensimmäinen vaihemaaakuntakaava, jossa painopisteinä on liikennejärjestelmä ja turvallisuus. Voimaan tullessaan vaihemaaakuntakaava kumoaa siinä tehtyjen ratkaisujen osalta alueella voimassa olevan maakuntakaavan. Kaavassa tullaan osoittamaan poronhoitoon merkittävästi vaikuttavaa maankäyttöä. Poronhoito tulee ottaa huomioon ja sen toiminta- ja kehittämisedellytykset on turvattava. Kaavan vaikutukset tulee arvioida monipuolisesti ja laajasti, erilaiset kumulatiiviset ja yhteisvaikutukset huomioon ottaen. Vaikutusten arvioinnin tulee näkyä kaavan lopputuloksena niin, että poronhoidon toiminta ja kehittämisedellytykset on turvattu ja elinkeinolle tärkeiden alueiden säilymisestä on huolehdittu. <u>Poronhoidon huomioon ottaminen maakuntakaavoituksessa</u> Poronhoito on merkittävä ja pitkän historian omaava maankäyttömuoto. Poronhoito-oikeus ja siihen kiinteästi kuuluva vapaa laidunnusoikeus on ikiaikainen nautintaoikeus, joka on suoraan lailla turvattu erityinen oikeus (PHL 848/1990, 3 §). Erityisesti poronhoitoa varten tarkoitettulla alueella valtion maata ei saa käyttää sillä tavoin, että siitä aiheutuu huomattavaa haittaa poronhoidolle (PHL 2§). Poronhoitolaissa (53§) säädetään myös, että suunnitellessaan valtion maita koskevia, poronhoidon harjoittamiseen olennaisesti vaikuttavia toimenpiteitä, valtion viranomaisen on neuvoteltava asianomaisen paliskunnan edustajan kanssa. Poronhoitolain mukaiset neuvottelut on merkitty OAS:n ja ne aiotaan käydä ennen kaavan valmisteluaineiston nähtäville asettamista ja ennen	Vaihemaaakuntakaavan vaikutukset arvioidaan alueidenkäyttölain mukaisesti sillä tasolla, mikä



kaavaehdotuksen valmistumista. OAS:ssa kerrotaan, että vaikutusten arviointimenetelmänä käytetään suunnitteluaineistoon perustuvia asiantuntija-arvioita, työpajoja sekä erillisselvityksistä ja YVA-menettelyistä saatavia tietoja. OAS:sta ei vielä käy ilmi, miten poronhoidolle aiheutuvat vaikutukset tullaan arvioimaan.

Maakuntakaavan sisältövaatimuksissa edellytetään lakisääteisesti kiinnitettävän erityisesti huomiota maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin sekä maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaalimiseen. Poronhoito on poronhoitoalueella keskeinen osa maakunnan elinkeinoelämää ja kulttuuriperintöä. Poro myös ylläpitää luonnon monimuotoisuutta. Laajojen maa-alueiden käyttäjänä poronhoito on altis muun maankäytön vaikutuksille ja siksi poronhoidon huomioon ottaminen maakuntakaavassa on äärimmäisen tärkeää. Alueidenkäyttöä ohjaava lainsäädäntö edellyttää, että kaavaa laadittaessa on pidettävä silmällä alueiden käytön taloudellisuutta, sekä sitä, ettei maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle aiheudu kaavan toteuttamisesta kohtuutonta haittaa.

Kaavan suunnittelussa on välttämätöntä ottaa huomioon nykyinen ja suunniteltu maankäyttö sekä säilyttää poronhoidolle tärkeät laidun- ja toiminta-alueet, kulkureitit sekä rakenteet ja niiden toimivuus ja näin turvata paliskuntien tulevaisuuden toiminta- ja kehittäisedellytykset. Poronhoitolain 53 §:n mukaisia neuvotteluita tulee järjestää oikea-aikaisesti kaavan eri vaiheissa. Neuvottelut tulee järjestää sellaiseen aikaan, että paliskunnilla on mahdollisuus valmistautua ja osallistua. Paliskunnille tulee toimittaa neuvotteluissa tarvittavat tiedot riittävän ajoissa.

Paliskuntain yhdistys osallistuu kaavan ohjausryhmätyöskentelyyn. Paliskuntain yhdistys ja alueen paliskunnat on yleisellä tasolla tunnistettu kaavan osallisiksi. Paliskunnat olisi syytä tunnistaa kaavan osallisiksi nimeämällä. Jos kaavan vaikutukset ulottuvat kaava-alueen ulkopuolisiin paliskuntiin on heidätkin tulkittava osallisiksi.

Kaavassa on selvitettävä sen vaikutukset paliskuntakohtaisesti ja niin laajasti kuin niitä arvioidaan olevan poronhoidon toimintaedellytysten

maakuntakaavan rooli yleispiirteisenä alueidenkäytön suunnitelmana on. Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavassa 2050 arvioidaan lisäksi mahdollisia merkittäviä vaikutuksia saamelaiskulttuuriin ja poronhoitoon. Vaikutusten arviointia laaditaan koko kaavaprosessin ajan ja täydennetään saadun palauteen perusteella. Paikallisviranomaiset ja sidosryhmät voivat antaa palautetta ja kannanottoja kaavasta ja vaikutusten arvioinnista lausunnoilla kaavan valmisteluaineiston ja kaavaehdotuksen ollessa nähtävillä. Myös kaavaseminaareissa ja muissa kaavatahtumissa käsitellään vaikutusten arviointia, jolloin siihen voi antaa palautetta.

Maakuntakaava ohjaa yleispiirteisesti alueidenkäyttöä maakunnan alueella ja sovittaa yhteen valtakunnallisia ja maakunnallisia tavoitteita. Maakuntakaavoitus on eri tavoitteiden ja maankäyttöintressien yhteensovittamista. Yhteensovittamista tehdään mm. osallistamisen kautta.

Ensimmäinen poronhoitolain 53 §:n mukainen neuvottelu on aikataulutettu syksyille 2025. Seuraava ennen valmisteluaineiston nähtäville asettamista. Kolmas neuvottelu järjestetään ennen ehdotuksen nähtäville asettamista. Kutsut neuvotteluihin lähetetään kuukautta ennen.

Paliskunnat on mainittu yhteisöissä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.



jatkuvuuteen. Selvityksessä tulee hyödyntää poronhoidon asiantuntemusta ja kiinnittää erityistä huomiota yhteisvaikutusten arviointiin. Yhteisvaikutusten arvioinnissa on otettava huomioon paliskuntien toiminta-alueella ja lähialueella käynnissä olevat hankkeet. Yhteisvaikutusten arvioinnissa paliskuntien omaa aluettaan koskeva tieto ja näkemys vaikutuksista on otettava huomioon.	
Saamelaiskäräjät Lapin liitto on pyytänyt Saamelaiskäräjiltä lausuntoa Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakunta-kaavan 2050 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (OAS). OAS on maankäyttö- ja rakennuslain 63 §:n mukainen suunnitelma osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä sekä kaavan vaikutusten arvioinnista. Lapin liiton mukaan Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavan 2050 tavoitteena vastata maankäytön suunnittelun osalta toimintaympäristön muutoksiin. Erityisesti geopoliittisen tilanteen muutos on nostanut huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden painoarvoa maakunnan suunnittelussa. Tarkoituksena on laatia koko Lapin maakunnan kattava ensimmäinen vaihemaakuntakaava, jossa painopisteinä on liikennejärjestelmä ja turvallisuus. Voimaan tullessaan vaihemaakuntakaava kumoaa siinä tehtyjen ratkaisujen osalta alueella voimassa olevan maakuntakaavan.	
<i>2. Saamelaiskäräjien huomiot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta</i> <i>2.1 Teemakohtaisista, koko maakunnan alueen kattavista vaihemaakuntakaavoista</i> Saamelaisilla on perustuslain 17.3 §:n mukaan oikeus ylläpitää ja kehittää omaa kieltään ja kulttuuriaan. Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvatta perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen. Saamelaiskäräjät on huolissaan siitä, tulevatko saamelaisten tarpeet, ja saamelaisille maakuntakaavoituksesta koituvat eri toimintoihin liittyvät kumulatiiviset vaikutukset tunnistettua ja arvioitua asianmukaisesti ja riittävästi nyt suunnitellun kaltaisissa prosessissa, jossa alueelliset voimassa olevat maakuntakaavat päivitetään kolmella erillisellä, koko maakunnan kattavalla vaihemaakuntakaavalla, joissa on kaikissa eri teemat (1. liikennejärjestelmä ja turvallisuus 2. matkailun aluerakenne, energia ja ekologiset yhteydet 3. muut aluerakenteen osat, kuten asumisen ja virkistysaluevaraukset). Alueellisten maakuntakaavojen etuna on ollut selkeys ja se, että kaikki alueelle kaavoitettu toiminta näkyy yhdellä kaavakartalla. Uudenlainen prosessi voi johtaa siihen, että saamelaisen tarpeet jäävät toisaalta pimentoon vaihemaakuntakaavojen väliselle harmaalle alueelle ja toisaalta kilpailevien maankäyttömuotojen jalkoihin.	Alueidenkäyttölain 27 §:n mukaan maakuntakaava voidaan laatia myös vaiheittain tai osa-alueittain. Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on päivittää geopoliittisen tilanteen vuoksi voimassa olevia maakuntakaavoja ja vastata maankäytön suunnittelun osalta toimintaympäristön muutoksiin erityisesti liikennejärjestelmän ja



Vaihemaakuntakaavojen teemat kumpuavat suomalaisen yhteiskunnan raameista ja tarpeista ja Saamelaiskäräjät on huolissaan siitä, että saamelaiset perinteisine elinkeinoineen joutuvat lähinnä väistävän rooliin muiden teemoissa mainittujen maankäyttömuotojen tieltä. Tämä näkyy jo käsillä olevassa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, jossa todetaan, että ”vaihemaakuntakaavan tavoitteena on osoittaa erityisesti itä-länsisuuntaisia yhteyksiä, kuten Kutturantie-Pokantie- välinen yhteys”, vaikka saamelaiset ovat vaatineet kyseisen tieyhteyden jättämistä pois suunnitelmista sen haitatessa erityisesti saamelaista poronhoitoa sekä halkoessa herkkää arktista erämaa-aluetta.¹

Saamelaiskäräjät edellyttää, että saamelaisten kulttuurille aiheutuvien vaikutusten arvioiminen tehdään jokaisessa vaihemaakuntakaavan päivityksessä siten, että myös muiden vaihemaakuntakaavojen kaavaratkaisujen yhteisvaikutukset saamelaisille otetaan huomioon. Tilanne, jossa saamelaisten kulttuurin harjoittamisen edellytyksiä kavennetaan jokaisen eri teeman vaihemaakuntakaavan päivityksessä ilman, että jo ennestään kaavoitettujen toimintojen vaikutukset saamelaisille sekä heidän oikeuksilleen ja elinkeinoilleen huomioitaisiin, ei ole hyväksyttävä. Saamelaiskäräjät muistuttaa tässä yhteydessä YK:n TSS-komitean ja lapsen oikeuksien komitean tuoreista ratkaisuksista, joissa Suomen todetaan loukanneen lapsen oikeuksien yleissopimusta sekä taloudellisia, sosiaalisia ja sivistyksellisiä oikeuksia koskevaa kansainvälistä yleissopimusta, koska malminetsintäluvan ja aluevarauksen myöntämisen yhteydessä ei ollut tehty vaikutusarviointia, ei hankittu vapaata, tietoon perustuvaa ennakkosuostumusta eikä osallistettu saamelaislapsia heitä koskevaan päätöksentekoon.²

Saamelaiskäräjät edellyttää myös, että kaavoittaja kykenee kaikissa vaihemaakuntakaavan päivityksissä esittämään kaavaratkaisut selkeästi siten, että myös alueen muut maankuntakaavoitetut toiminnot (eri vaihemaakuntakaavojen kaavamerkinnot) näkyvät kartalla, jotta niitä pystytään arvioimaan ja niihin kyetään ottamaan kantaa.

¹ Ks. Saamelaiskäräjien, Saamelaispaliskunnat ry:n sekä Sallivaaran, Näkkälän ja Hammasstunturin paliskuntien yhteislausunto Lapin

turvallisuuden osalta. Osa-alueittaisille maakuntakaavoille ei ehditä vastata uuteen tilanteeseen koko maakunnan kattavasti.

Esitys Kutturantien mukaan ottamisesta vaihemaakuntakaavaan on valtion viranomaisilta. Pääesikunnan Logistiikkalaitos on antanut lausunnon (24.9.2024) Lapin liikennestrategiasta 2050, jossa tarve Kutturantiella on noussut esille. (*”Levi-Köngäs-Pokka-Inari (seututiet 955 ja 956) tarkastelun yhteydessä tulisi edistää yhteyden rakentamista tien 9694 ja seututie 955 välille (Kutturantie tie). Tämä mahdollistaa paremmin itä-länsisuuntaisen liikenteen. Yhteyden edistäminen on tärkeää sotilaallisesta näkökulmasta.”*)

Alueidenkäyttölain 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Vaihemaakuntakaavan vaikutukset arvioidaan alueidenkäyttölain mukaisesti sillä tasolla, mikä maakuntakaavan rooli yleispiirteisellä alueidenkäytön suunnitelmana on. Vaikutusten arviointia laaditaan koko kaavaprosessin ajan ja täydennetään saadun palauteen perusteella. Paikallisviranomaiset ja sidosryhmät voivat antaa palautetta ja kannanottoja kaavasta ja vaikutusten arvioinnista lausunnoilla kaavan valmisteluaineiston ja kaavaehdotuksen ollessa nähtävillä. Myös kaavaseminaareissa ja muissa kaavatapahtumissa käsitellään vaikutusten arviointia, jolloin siihen voi antaa palautetta.

Maakuntakaavoista laaditaan yhdistelmä, josta näkyy voimassa olevat maakuntakaavamerkinnot sekä laadittavana olevat merkinnät.



liikennestrategian tieosuuksista välillä Kuttura–Pokantie–Nunnanen dnro 870/D.a.5/2024. 2 https://um.fi/ajankohtaista/-/asset_publisher/gc654PySnjTX/content/yk-n-sopimusvalvontaelimilta-kolme-ratkaisua-koskien-malminetsintaluvan-ja-malminetsintavarauksen-myontamista-saamelaisten-perinteisella-alueella	
2.2 Saamelaiskäräjien asemasta kaavan valmistelussa Valmistelussa oleva vaihemaakuntakaava kattaa saamelaiskäräjistä annetun lain 4 §:n mukaisen saamelaisten kotiseutualueen kokonaisuudessaan. Kotiseutualueellaan saamelaisilla on perustuslain 121.4 §:n turvaama saamen kieltä ja kulttuuria koskeva itsehallintoasema. Tähän itsehallintoon kuuluvia tehtäviä varten saamelaiset valitsevat vaaleilla keskuudestaan Saamelaiskäräjät, joka on saamelaisten virallinen edustuselin. Saamelaiskäräjälain 5 §:n mukaan Saamelaiskäräjien tehtävänä on hoitaa saamelaisten omaa kieltä ja kulttuuria sekä heidän asemaansa alkuperäiskansana koskevat asiat. Tehtäviinsä kuuluvissa asioissa Saamelaiskäräjät voi tehdä viranomaisille aloitteita ja esityksiä sekä antaa lausuntoja. Näissä asioissa Saamelaiskäräjät käyttää lisäksi päätösvaltaa siten kuin tässä laissa tai muualla laissa säädetään. Lisäksi saamelaiskäräjälain 6 §:n mukaan Saamelaiskäräjät edustaa saamelaisia tehtäviinsä kuuluvissa asioissa kansallisissa ja kansainvälisissä yhteyksissä. Edellä viitattujen tehtävien hoitamiseksi Saamelaiskäräjät muun ohella ilmaisee lausunnoillaan saamelaisten virallisen kannan viranomaisten hoidettavana oleviin saamelaisia erityisesti koskettaviin tai vaikutuksiltaan saamelaisten kotiseutualueelle ulottaviin hankkeisiin sekä neuvottelee näistä viranomaisten kanssa saamelaiskäräjälain 9 §:n mukaisesti. Saamelaiskäräjien toimintaan sovelletaan lisäksi muun ohella viranomaisten julkisuudesta annetun lain säännöksiä. Saamelaiskäräjälain 5 §:n ja 9 §:n tarkoittamien tehtävien hoitamiseksi Saamelaiskäräjillä tulee olla käytettävissään YK:n alkuperäiskansajulistuksen 19 ja 32 artikloiden edellyttämällä tavalla oikea aikaisesti (riittävän ajoissa) saadut oikeat ja riittävän kattavat tiedot saamelaisten virallisen kannan muodostamiseksi asiaan sekä siitä neuvottelemiseksi.	Merkitään tiedoksi. Saamelaiskäräjät on tunnistettu viranomaiseksi vaihemaakuntakaavassa.
2.3 Saamelaiskäräjien erityiset tiedontarpeet Pohjois-Lapin liikenne- ja turvallisuus maakuntakaavan valmistelun yhteydessä ei-julkisista viranomaisen materiaaleista Saamelaiskäräjät on neuvotellut Lapin liiton edustajien kanssa marraskuussa 2024 saatuaan alustavan tiedon siitä, että Pohjois-Lapin liikenne- ja turvallisuusmaakuntakaavan suunnitelmiin oltaisiin	Julkisuuslain (Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 621/1999) mukaan lähtökohtaisesti viranomaisten asiakirjat ovat julkisia, mutta



lisäämässä uusia tieyhteyksiä Kutturasta Pokkaan sekä tästä edelleen länteen. Mainitut yhteydet on kerrottu lisättävän suunnitelmiin puolustusvoimien aloitteesta. Saamelaiskäräjät on edellä viitattujen neuvotteluiden yhteydessä ilmaissut Lapin liitolle huolensa siitä, että esitetyillä tieyhteyksillä tulee olemaan laajoja ja kauaskantoisia negatiivisia vaikutuksia alueen saamelaisten kulttuurille, kuten perinteisille elinkeinoille. Erityisen negatiivisia vaikutuksia tulisi olemaan alueella saamelaista poronhoitoa harjoittaville Sallivaaran, Hammastunturin ja Näkkälän paliskunnille. Toteutuessaan uusilla tieyhteyksillä erittäin vahingollisia vaikutuksia erityisesti laidunalueenetyksien, laidunkiertomuutoksien, laidunalueiden kulumisen, porokuolemien sekä välttämiskäyttäytymisestä aiheutuvien meluhäiriöiden osalta. Vaikutus ei rajaudu ainoastaan tien läheisyyteen, vaan välttämiskäyttäytymisen vuoksi porot siirtyvät kauemmille alueille sekoittaen laidunkiertojärjestelmää. Koska tiesuunnitelmat ja niiden vaikutukset koskevat keskeisellä tavalla saamelaisia, Saamelaiskäräjillä tulee salassapitosäännösten estämättä olla pääsy kaikkeen materiaaliin ja suunnitelmiin, jotka kyseisiin yhteystarpeisiin ja teiden mahdolliseen käyttöön liittyvät, jotta Saamelaiskäräjät pystyy käsitellä suunnitelmia ja muodostaa tietoon perustuen saamelaisten virallisen kannan asiassa. Saamelaiskäräjien osallisuuteen ja kannanmuodostukseen liittyvä oikeus saada oikea-aikaisesti oikeat ja riittävät tiedot sekä oikeus neuvotella asiasta Lapin Liiton ja toisaalta puolustusvoimien kanssa tulee selkeästi kirjata näkyville Pohjois-Lapin liikenne- ja turvallisuusmaakuntakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan. Saamelaiskäräjät huomauttaa, että laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999) sitoo Saamelaiskäräjiä ja samat salassapitosäännökset koskevat Saamelaiskäräjien henkilöstöä ja luottamushenkilöitä, kuin esimerkiksi Lapin Liittoa maakuntakaavaa valmistelevana viranomaisena. Tästäkään syystä maakuntakaavan taustatietojen luovuttaminen Saamelaiskäräjien käyttöön ei vaaranna niitä tärkeitä intressejä, joiden suojaamiseksi salassapidosta tässä tapauksessa on säädetty tai määrätty.	laissa säädetään myös useista rajoituksista, jotka voivat estää tiedon antamisen. Julkisuuslain 24 §:ssä määritellään viranomaisten salassa pidettäviä asiakirjoja, tällaisia voivat olla mm. maanpuolustukseen ja varautumiseen liittyvät asiakirjat. Osa-aineistosta on turvallisuusluokiteltua aineistoa, jolla erityiset rajoitteet. Aineiston käyttöoikeus vaatii turvallisuusluokituksen. Kaikkiin aineistoihin ei ole Lapin liiton henkilöillä ei ole oikeutta. Saamelaiskäräjien kanssa pidetään saamelaiskäräjälain 9 §:n mukaisia neuvotteluita vähintään aloitus-, valmistelu- ja ehdotusvaiheessa sekä tarvittaessa useammin. Neuvotteluiden ajankohdista ja asialistoista sovitaan yhdessä.
2.4 Muut huomiot Osallistumis- ja arviointisuunnitelman 2.7-kohdasta puuttuu maininta siitä, että kolttalain mukainen koltta-alue kuuluu kokonaisuudessaan kaavoitettavan alueen piiriin. Maininta tulee lisätä asiakirjaan. Kaavoitusprosessissa tulee muutoinkin kiinnittää huomiota Kolttien kyläkokouksen rooliin ja osallistamiseen kaavasuunnitelmista, jotka koskevat koltta-saamelaisia tai koltta-aluetta.	Täydennetään osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa.



Osallistumis- ja arviointisuunnitelman taulukosta 1 (osalliset ja osallistuminen) puuttuu paliskunnat kohdasta ”ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa”. Paliskunnat tulee lisätä ko. ryhmään.	Paliskunnat on mainittu yhteisöissä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.
Säteilyturvakeskus (STUK) Säteilyturvakeskuksella (STUK) ei ole lausuttavaa asiassa.	Merkitään tiedoksi.
<u>Tornionlaakson museo</u> Lapin liitto on pyytänyt Tornionlaakson museon lausuntoa Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavan 2050 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (OAS). Lausuntopyynnön liitteenä museolle on toimitettu 16.1.2025 päivätty osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Alueellisen vastuumuseona Tornionlaakson museo arvioi vaihemaakuntakaavan laatimista rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön näkökulmasta erityisesti oman vastuualueensa osalta. Tornionlaakson museon vastuualueeseen kuuluvat Kemi, Keminmaa, Kolari, Muonio, Pello, Simo, Tervola, Tornio ja Ylitornio. <i>Suunnittelun tavoitteet</i> Lapissa maakuntakaavoitus on edennyt vaiheittain seutukunnittain ja hankevaihemaakuntakaavoina. Tavoitteena on siirtyä seudullisesta maakuntakaavoituksesta vaihemaakuntakaavoitukseen, jossa Lapin voimassa olevat maakuntakaavat päivitetään kolmella koko maakunnan kattavilla vaihemaakuntakaavoilla. Ensimmäinen vaihemaakuntakaava (laaditaan 2025–2027) sisältää liikennejärjestelmää ja turvallisuutta koskevat teemat. Toinen vaihemaakuntakaava sisältää muun muassa matkailun aluerakenteen, energian sekä ekologiset yhteydet. Kolmas vaihemaakuntakaava sisältää muut aluerakenteen osat, joita ei ole osoitettu edellisissä vaihemaakuntakaavoissa, kuten asumisen ja virkistykseen aluevaraukset. Vireillä olevan vaihemaakuntakaavan tavoitteena on päivittää geopoliittisen tilanteen vuoksi voimassa olevia maakuntakaavoja ja vastata maankäytön suunnittelun osalta toimintaympäristön muutoksiin erityisesti liikennejärjestelmän ja turvallisuuden osalta. Keskeisenä tavoitteena on myös yhtenäistää seudullisten maakuntakaavojen suunnittelumääräyksiä. Tavoitteena vaihemaakuntakaavassa on osoittaa Lapin liikennestrategian 2050 mukaisesti liikennejärjestelmää koskevat kehittämistavoitteet sekä huomioida puolustusvoimien maankäytölliset tarpeet. Lisäksi tavoitteena on osoittaa keskeiset isot teollisuus- tai varastorakennusten alueet. Vaihemaakuntakaavan laadinnassa	Merkitään tiedoksi.



huomioidaan valtioneuvoston päätökset koskien kulttuuriympäristöä, maisema-alueita ja arkeologisia kohteita. Tavoitteena on myös selvittää laaja-alaisten M-alkuisten aluevarausten toimivuutta tässä toimintaympäristössä. Vaihemaakuntakaavassa voidaan osoittaa myös muita kaavaprosessin aikana esille tulleita tarpeita. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan maakuntakaavaa laaditaan voimassa olevan maankäyttö- ja rakennuslain/alueidenkäyttölain mukaisesti, mutta mikäli uusi, valmisteilla oleva alueidenkäyttölaki hyväksytään vuoden 2025 aikana, laaditaan Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaava 2050 uuden lain säädösten mukaisesti. Suunnitelman mukaan vaihemaakuntakaavaa koskevia selvityksiä on laadittu tai laadittavana on muutama. Yhtä lukuun ottamatta suunnitelmassa mainitut selvitykset koskevat tie- tai ratahankkeita ja niihin liittyviä Natura-arviointeja. Suunnitelman mukaan muita mahdollisia selvityksiä voi tulla prosessin yhteydessä esille.	
<i>Suunnittelutilanne sekä kulttuuriympäristöä ja maisemaa koskevat selvitykset</i> Tornionlaakson museo pitää hyvänä, että valtakunnallisesti merkittävät arkeologiset alueet (VARK) sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamat muut inventoinnit huomioidaan tässä vaihemaakuntakaavassa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan koko Lapin kattavia vaihemaakuntakaavoja on tarkoitus laatia nyt vireillä olevan lisäksi kaksi muuta, joissa käsiteltävät asiat koskevat energiakysymyksiä, ekologisia yhteyksiä, matkailua, asumista ja virkistystä. Jotta tässä ja tulevissa vaihemaakuntakaavoissa osoitettavia aluevarauksia, kaavaratkaisuja ja tavoitteita voidaan arvioida suhteessa kulttuuriympäristöihin ja maisema-alueisiin, tulee niitä koskevat inventoinnit ja selvitykset olla ajan tasalla. Kulttuuriympäristön ja maiseman osalta valtakunnalliset inventoinnit on laadittu vuosina 2009–2024. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden inventoinnin yhteydessä on päivitetty myös Lapin maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, jotka on vahvistettu vuonna 2016. Maakunnallinen Lapin kulttuuriympäristöohjelma on vuodelta 1997; Tunturi-Lapin kiinteät muinaisjäännökset on inventoitu 1993 ja Länsi-Lapin kiinteät muinaisjäännökset 2011. Tornionlaakson museon vastuualueella ovat voimassa Länsi-Lapin (2015) ja Tunturi-Lapin (2012) maakuntakaavat. Museon vastuualueiden kunnista vain kahdessa, Kemissä ja Torniossa on koko kunnan kattavat yleiskaavat. Muissa kunnissa on yleiskaavoja vain suurten jokien varsilla ja/tai taajamissa ja matkailukeskuksissa. Kattavien yleiskaavojen puutteen vuoksi Tornionlaakson museon vastuualueen kuntien	



rakennetusta kulttuuriympäristöstä ei myöskään ole kattavaa inventointitietoa. Lisäksi osa yleiskaavojen kulttuuriympäristön inventoinneista on vanhoja eikä niissä tai muissa inventoinneissa (esimerkiksi Lapin kulttuuriympäristöt tutuksi -hankkeessa) ole pääsääntöisesti inventoitu modernia rakennusperintöä.

Tornionlaakson museo toteaa, että Lapin alueelta ei ole ajantasaista tietoa maakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä ja tieto arkeologisesta kulttuuriperinnöstä on hajanaista. Maakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden inventointi on päivitetty vajaa kymmenen vuotta sitten, joten sen pohjalta lienee mahdollista osoittaa vaihemaakuntakaavassa maisemallisesti arvokkaat alueet. Uusi rakentamislaki (muun muassa 182 §) ja vireillä oleva uusi alueidenkäyttölaki antavat entistä suuremman painoarvon maakunnallisesti merkittävälle kulttuuriympäristön arvoille. Mikäli näitä koskevat inventoinnit eivät ole ajan tasalla eikä kohteita tai alueita ole osoitettu maakuntakaavassa, on niiden huomioiminen kuntien maankäytön suunnittelussa ja rakentamisen ohjauksessa vaikeaa. Vireillä olevan vaihemaakuntakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ei ilmene, missä vaiheessa maakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja -kohteiden inventoinnit päivitetään ja huomioidaan.

Tornionlaakson museon näkemyksen mukaan Lapin maakunnalliset kulttuuriympäristön inventoinnit tulee päivittää ja ottaa huomioon vaihemaakuntakaavaa laadittaessa, jotta vireillä oleva ja tulevat vaihemaakuntakaavat täyttävät alueidenkäyttölain 28 § mukaiset sisältövaatimukset rakennetun kulttuuriympäristön sekä arkeologisen kulttuuriperinnön osalta. Muiden maakuntien alueilla on inventointeja päivitetty viime vuosina ja vaihemaakuntakaavoissa osoitettu päivitetty tieto maakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä ja maisemista. Esimerkiksi naapurimaakunnassa Pohjois-Pohjanmaalla maakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt on inventoitu 2015 ja vaihemaakuntakaava, jossa ne on huomioitu, on saanut lainvoiman 2022. Viereisten alueiden maakuntakaavojen olisi hyvä perustua samantasaiseen ajantasaiseen tietoon kulttuuriympäristöistä.

Tornionlaakson museon näkemyksen mukaan tässä yhteydessä olisi hyvä tarkastella myös Unescon maailmanperintökohteiden (Struven ketju)

Turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavan jälkeen on tarkoitus laatia *Matkailu, kulttuuriympäristö ja ekologiset yhteydet* – vaihemaakuntakaava, jossa tarkastellaan kulttuuriympäristökohteita sen hetkisen Alueidenkäyttölain edellyttämällä tavalla.

Turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavassa huomioidaan valtioneuvoston päätökset koskien kulttuuriympäristöä, maisema-alueita ja arkeologisia kohteita eli tullaan osoittamaan 1.3.2022 voimaan tulleet valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, 1.1.2010 voimaan tulleet valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt sekä 1.3.2025 voimaan tulleet valtakunnallisesti merkittävät arkeologiset kohteet.

Tällä hetkellä ei ole resursseja tehdä koko maakunnan kattavia kulttuuriympäristö selvityksiä. Laajempi tarkastelu kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta Lapin maakunnassa tullaan tekemään Turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavan jälkeen laadittavassa *Matkailu, kulttuuriympäristö ja ekologiset yhteydet* –vaihemaakuntakaavassa.

Unescon maailmanperintökohteet Lapin maakunnan osalta tullaan osoittamaan Lapin



merkintöjen ajantasaisuutta suhteessa uusittavana olevaan alueidenkäyttölakiin. Lisäksi museo kiinnittää huomiota vaihemaakuntakaavan ohjausryhmän kokoonpanoon. Yhtenä keskeisenä päivitettävänä asiana kaavassa on osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan valtakunnallisten inventointien huomioiminen ja merkintöjen yhtenäistäminen. Museon näkemyksen mukaan ohjausryhmässä olisi tämän vuoksi syytä olla mukana kulttuuriympäristön vaalimisesta vastaava asiantuntijaviranomainen.	turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavassa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa tullaan päivittämään tältä osin. Museovirasto, Lapin ja Tornionlaakson maakuntamuseot sekä saamelaismuseum Siida on tunnustettu vaihemaakuntakaavassa viranomaisiksi. Ko. tahoilta pyydetään lausunnot vaihemaakuntakaavan eri vaiheissa ja ne kutsutaan viranomaisneuvotteluihin. Lisäksi tarvittaessa järjestetään kaavaneuvotteluita aiheeseen liittyen.
<u>Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)</u> Tukes muistuttaa, että kaavoituksessa ja rakentamisen ohjaamisessa huomioidaan olemassa olevat ja mahdollisesti suunnitelmissa olevat kemikaaleja käsittelevät ja varastoivat laitokset sekä laitosten mahdollisten onnettomuuksien vaikutukset. Maakuntakaavassa huomioitavia asioita erityisesti kemikaaliturvallisuuslainsäädännön (390/2005) näkökulmasta: <u>Kemikaalilaitoksen kaavoitus:</u> Tukes suosittelee tontille, jossa on tai jolle suunnitellaan sijoitettavaksi laajamittainen kemikaalilaitos, kaavamerkinnäksi T/kem tai kaavamääräyksissä mainintaa kaavan soveltuvuudesta kemikaalilaitokselle. • Vaikka T/kem-kaava olisi olemassa, se ei automaattisesti takaa laitoksen sijoittamista kyseiselle tontille. Tukes arvioi erikseen kemikaaliturvallisuusluvan käsittelyssä laitoksen sijoittamisen edellytykset, erityisesti onnettomuuksien seuraukset ja niiden ulottumisen laitosalueen ulkopuolelle. • On mahdollista, että kemianteollisuudelle suunniteltu ja tätä tarkoitusta varten kaavoitettu alue soveltuu yhdenlaiselle kemikaalilaitokselle, mutta toisenlaiselle sama alue voi olla sopimaton, koska onnettomuusseuraukset voivat vaihdella suuresti. Kaavoituksen tueksi voidaan tehdä turvallisuustarkasteluja tai mallinnuksia, jotta varmistetaan alueen soveltuvuus eri kemikaalilaitoksille. Kaavoituksessa on hyvä huomioida riittävän pitkät suojaetäisyydet, jotta alue mahdollistaisi mahdollisimman kattavasti erilaisten kemikaalilaitosten sijoittumisen. Riittävät suojaetäisyydet on hyvä varmistaa myös silloin, kun tiedossa on kohteessa toimintansa aloittava tuotantolaitos, sillä yrityksellä voi olla tarve laajentaa tai muuttaa kemikaalitoimintaansa myöhemmin. <u>Kemikaaliturvallisuuslainsäädäntö ja kaavoitus:</u>	Maakuntakaava on yleispiirteinen pitkän tähtäimen maankäytön suunnitelma, jolla yhteensovitetään alueen toimintoja nyt ja tulevaisuudessa. Maakuntakaavassa esitetyt maankäyttöratkaisut täsmentyvät vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tai lupamenettelyssä. Tavoitteena on tehdä resurssien puitteissa yleispiirteinen selvitys soveltuvista T/kem alueista Lapissa.



Tukes arvioi lupakäsittelyssään laitoksen sijoittamisen edellytykset huomioiden mahdollisten kemikaalionnettomuuksien seuraukset ja ulottumisen laitosalueen ulkopuolelle. Lupaa ei voida myöntää, jos kaava ei ole soveltuva.

- Kemikaaliturvallisuusluvassa kaavan soveltuvuutta arvioidaan sekä tuotantolaitoksen että sen ympäristön osalta: 1) tuotantolaitoksen sijoituspaikan kaavan tulee olla käyttötarkoitukseen ja kaavamääräyksiin soveltuvaa 2) tuotantolaitoksen onnettomuusriskit eivät saa estää tai vaikeuttaa tuotantolaitoksen ympäristön oikeusvaikutteisten kaavojen toteuttamista.

Uudessa rakentamislaisissa määritetty ”puhtaan siirtymän sijoittamislupa” (751/2023 43 a §) on osoitus *sijoituspaikan kaavan soveltuvuudesta* kyseisen tyyppin tuotantolaitokselle. Näissäkin tapauksissa *laitoksen sijoittumisen edellytysten arviointi kemikaalionnettomuuksien vaikutusten perusteella tehdään Tukesin kemikaaliturvallisuuslupakäsittelyssä tai vähäisen kemikaalitoiminnan osalta pelastusviranomaisen toimesta.*

Kemikaalilaitoksen ympäristön kaavoitus ja rakentaminen:

Tukesin valvonnassa oleville kemikaalikohteille on määritetty ns. konsultointiväyhykkeet. Konsultointiväyhykkeellä tapahtuvista kaavoitusmuutoksista tai merkittävämmästä rakentamisesta (esim. herkätkohteet) pyydetään lausunto Tukesilta ja pelastusviranomaiselta.

- Lisätietoa ja linkki konsultointiväyhykelistaan: <https://tukes.fi/teollisuus/maankaytonsuunnittelu>
- Tukes muistuttaa, että Tukesin valvontakohteissa ja konsultointiväyhykkeissä voi tapahtua muutoksia.

Rakentaminen Tukesin valvonnassa olevien kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittavien laitosten läheisyydessä saattaa asettaa erityisvaatimuksia alueiden käytölle ja rakentamiselle (esim. sijoittuminen, ilmanvaihdon suunnittelu, sisälle suojautuminen, evakuointi).

- *Erityishuomiota tulee kiinnittää ns. herkkiin kohteisiin, koska niiden kohdalla etäisyysvaatimukset ovat tiukemmat kuin esim. teolliselle toiminnalle. Herkkiä kohteita ovat esim. hoitolaitokset, terveyskeskukset, ostoskeskukset, koulut, päiväkodit, kokoontumistilat ja -alueet sekä asuinalueet, liikenteen solmukohdat ja muut kohteet, joissa voi samanaikaisesti olla suuri joukko ihmisiä ja joista poistuminen tai joissa suojautuminen voi olla onnettomuustilanteissa erityisen hankalaa.*

Muuta huomioitavaa:

Maakaasuputkistot: Maakaasun korkeapaineiset siirtoputkistot ovat löydettävissä Gasgridin karttapalvelusta: <https://puhti-2022.gasgrid.fi/swpublic/>

Konsultointiväyhykkeet osoitetaan vaihemaakuntakaavoituksessa.

Gasgrid suunnittelee uutta vetyputkea Länsi-Lapin alueelle. Vaihemaakuntakaavassa huomioidaan uusi vetyputki.



Bio- ja kiertotalous: Tukes muistuttaa, että bio- ja kiertotalouskohteet (esim. biokaasun varastointi, kemikaalijätteiden käsittely) saattavat edellyttää Tukesin kemikaaliturvallisuuksilupaa tai ilmoitusta pelastusviranomaiselle (390/2005). Kaavan tulee olla soveltuva. Tukes arvioi lupakäsittelyssään laitoksen sijoittamisen edellytykset huomioiden mahdollisten onnettomuuksien seuraukset ja ulottumisen laitosalueen ulkopuolelle.

Vetylaitokset ja tankkausasemat, datakeskukset: Toiminta saattaa edellyttää Tukesin kemikaaliturvallisuuksilupaa tai ilmoitusta pelastusviranomaiselle (390/2005). Katso edellinen kohta. Tuulivoimalat: Lähtökohtainen suojaetäisyys tuulivoimalasta tuotantolaitokseen on 600 m. Jos etäisyys on lyhyempi, tulee tehdä selvitys tuulivoimalan turvallisesta sijoittamisesta. Arvioinnissa huomioitava mm. tornin kaatuminen, lapojen irtoaminen, jään kertyminen ja irtoaminen sekä tulipalo.

Pienydinvoima: STUK on ydinvoimalaitosten keskeisin viranomainen. Toiminta saattaa edellyttää myös Tukesin kemikaaliturvallisuuksilupaa (390/2005) tai ilmoitusta pelastusviranomaiselle (390/2005). Palo- ja pelastusturvallisuuden (Pelastuslaki 379/2011) asiantuntijana toimii pelastusviranomainen. Pelastusviranomainen toimii vähäistä kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittavien laitosten valvontaviranomaisena (390/2005). Kaava-aineiston vaikutustenarvioinnissa olisi hyvä huomioida laajamittaista kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittavat yritykset.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet:

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa (VATpääätös14.12.2017_FI.pdf (ymparisto.fi)), on myös onnettomuusvaarallista toimintoja ja laitoksia koskevia alueidenkäyttötavoitteita. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Onnettomuusvaarallisten kohteiden sijoittamista koskevat tavoitteet ovat:

Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.

Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.

Maakuntakaava on yleispiirteinen ja perustuu olemassa olevaan tietoon ja tehtyihin täydentäviin selvityksiin. Maakuntakaavassa esitetyt maankäyttöratkaisut täsmentyvät vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, kuten yleis- ja asemakaavoituksessa sekä lupamenettelyn yhteydessä.

Vaihemaakuntakaavan laadinnassa huomioidaan valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.



Tiedoksi: Vedyn käsittelyn ja varastoinnin turvallisuudesta löytyy lisätietoa: Vedyn käsittelyn ja varastoinnin turvallisuus Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) Lisätietoa tuotantolaitoksen sijoittamisesta Tukesin oppaassa "Tuotantolaitoksen sijoittaminen": Kemikaalilaitokset - ohjeet ja oppaat Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) Opas päivitettävänä. Tukes tiedottaa oppaan valmistumisesta verkkosivuillaan. Aurinkosähköjärjestelmistä ja turvallisuudesta löytyy lisätietoa: https://tukes.fi/aurinkosahkojarjestelmat	Merkitään tiedoksi.
Tukesin pyyntö lausuntopyyntöjen toimittajille Tukesille osoitetussa lausuntopyynnössä on tärkeää kertoa peruste lausuntopyynnölle (esim. kaavamuuotos tai merkittävä rakentaminen Tukesin valvontakohteiden konsultointivähyhykkeellä tai kaavoitus uudelle laajamittaiselle kemikaalilaitokselle). Tukes toivoo, että lausuntopyynnöissä ja mahdollisissa viranomaisneuvottelukutsuissa esitetään Tukesille selkeästi asiat ja kysymykset, joista halutaan Tukesin kannanotto. Mikäli samasta asiasta pyydetään useampia lausuntoja, on lausuntopyynnössä tärkeää mainita miten Tukesin aikaisempi lausunto on huomioitu ja mitä muutoksia kaavoitukseen on tehty. Lausuntopyynnöt tulee osoittaa Tukesin kirjaamoon kirjaamo@tukes.fi . Pyydämme, ettei lausuntopyyntöjä toimiteta suoraan Tukesin virkahenkilöille.	Vaihemaakuntakaavan valmistelu- ja ehdotusvaiheessa Tukesilta pyydetään lausunnot sekä Tukes kutsutaan viranomaisneuvotteluihin. Tarvittaessa voidaan pitää myös erikseen kaavaneuvotteluita aiheeseen liittyen.
<u>Ympäristöministeriö</u> Ympäristöministeriö ei anna lausuntoa maakuntakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Ministeriö lausuu maakuntakaavaehdotuksesta sen viranomaiskuulemisen yhteydessä. OAS- ja valmisteluvaiheessa ympäristöministeriö osallistuu mielellään maakuntakaavan valmistelua koskeviin työneuvotteluihin. Ministeriö osallistuu myös maakuntakaavaa koskeviin viranomaisneuvotteluihin. Maakuntakaavaa koskevissa asioissa pyydämme olemaan yhteydessä kaavalle nimettyyn yhdyshenkilöön.	Merkitään tiedoksi



Yhteisöt ja yritykset	Esitys vastineeksi
Asukasyhdistys Rantaviiri ry Asukasyhdistys Rantaviiri ry esittää lisäselvityksen sisällyttämistä kaavan valmisteluvaiheeseen koskien siltavarausta välillä Paavalniemi-Viirinkangas ja siihen liittyvää tieosuutta ns. Oijustien jatke. Sillan paikka ja sen jatkoyhteys VT 4:lle tulisi arvioida ja selvittää uudelleen liitteen VE2 mukaisesti Paavalniemestä Pappilantien eteläpään ja edelleen VT 4:n ja Isonaavantien risteykseen tai VT 4:n uuden linjauksen kannalta toimivaan kohtaan. Nykyisen kaavan sillan sijainti ja ns. Oijustienjatke VE1 - halkaisee Mortin tilan 7,5 ha, joka käsittää ainutlaatuisen kaupunkimetsän, lähes 200 v vanhan männikön ja alueen asukkaiden ympärivuotisessa käytössä olevan virkistys- ja lähiliikunta-alueen (valaistu hiihtolatu ja kuntopolku) - aiheuttaa haittaa luonnon monimuotoisuudelle - halkaisee myös Viirinkankaan asuinalueen - aiheuttaa ilma- ja melusaastetta asuinalueelle - raskas liikenne aiheuttaa tärinävahinkoa omakotiasutukselle - aiheuttaa kiinteistöjen ja asuntojen arvon laskua - ns. Oijustien yhteys VT 4:n on jo nykyisellään ruuhkainen ja risteysalueen laajentamisessa on huomioitava myös viereinen Viirinkankaan hautausmaa - rakennettavalle ns. Oijustien alueelle, joka on savikkopohjaa, ei ole tehty maaperätutkimusta Ehdottamamme uudelleen arvioitava ja selviteltävä sillan sijainti ja tie VE 2 - poistaisi tai vähentäisi yllä mainittuja haittoja Viirinkankaan asuinalueella - palvelisi paremmin seudullista liikennettä - mahdollistaisi toimivamman yhteyden VT 4:n uuteen linjaukseen - Isoaavantietä on suora yhteys Kittilän tielle, raskas liikenne käyttää jo tätä yhteyttä - VR puuterminaalien mahdollinen siirto radan varresta etelämpään huomioitaisiin - kaivostointiaan liittyvä raskas liikenne voitaisiin ohjata sujuvammin VT 4:lle sekä Kittilän tielle	Oijustien sillan osoittaminen perustuu Rovaniemen alueidenkäytön linjaukseen, Rovaniemen tieverkkotarkasteluun (2008). Lisäksi Oijustien silta on osoitettu Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavassa, joka on kuulutettu voimaan 21.9.2022. Rovaniemen tieverkkotarkastelussa selvitetiin useita vaihtoehtoja sillan sijainnille: • ”Nykyverkko” – nykyisen liikenneverkon tehokkaampi käyttö, • ”Isoaava” – silta Isoaavantien jatkeella, • ”Oijustie” – silta Oijustien jatkeella, • ”Rantavitikka” – ajoneuvoliikenteen silta Rantavitikasta Pöykkölään, • ”Kevytliikenne” – kevyen liikenteen silta Rantavitikasta Pöykkölään.) Liikenteellisesti Oijustien ratkaisu mahdollistaa nykyistä selvästi paremman joukkoliikennetarjonnan järjestämisen ja parantaa merkittävästi joukkoliikenteen kilpailukykyä. Myös kevyen liikenteen edellytykset paranevat merkittävästi. Autoliikenteen kannalta yhteys vähentää liikenteen kasvupaineita nykyisillä silloilla merkittävästi. Etenkin ruuhkaisimpina aikoina uusi yhteys tuo tarvittavaa lisäkapasiteettia liikenneverkkoon. Suurin hyöty uudesta yhteydestä saavutetaan Paavalniemen ja Pöyliövaaran länsipuolen uusilla asuinalueilla, joista etäisyys keskustaan, Suosiolan palveluihin sekä Rantavitikan työpaikka- ja opiskelualueille on lyhyt. Vuoden 2021 Rovaniemen liikennemallitarkasteluissa päädyttiin seuraaviin johtopäätöksiin: • Ilman Oijustiensiltaa liikennemäärien kasvupaineet kohdistuvat olemassa oleville Jätkänkylän ja Ounaskosken silloille. • Nykyisten siltojen kapasiteettiongelmat näkyvät ilman Oijustiensiltaa etenkin läheisissä liittymissä. Lisäksi liittymien kapasiteettiongelmat voivat heijastua moottoritien ramppien toimivuuteen. • Ilman Oijustiensiltaa etenkin Kajaanintie kuormittuu kasvavien



liikennemäärien seurauksena ja lisäksi Kajaanintien pohjoisosiin ovat välttämättömät.

- Uusi Oijustiensilta ja Oijustienjatke poistavat kapasiteettiongelmia etenkin Toripuistikosta ja liikenneverkon toimivuus paranee. Tämä näkyy myös moottoritiellä.
- Oijustiensilta lyhentää matka-aikaa ja vähentää autoliikenteen suoritetta sekä aamuhuipputunnin, että iltahuipputunnin aikana.
- Koko verkon keskinopeus nousi noin 1,5 % sekä aamun että illan huipputunnin aikana, kun Oijustiensilta oli käytössä.
- Kantatien 78 käänntö ei merkittävästi lisää Oijustiensillan liikennemäärää. Oijustiensillan käänntö suuntaa Rovaniemen läpi ajavaa liikennettä sekä uuden sillan kautta, että Jätkäankynttilän kautta riippuen jo olemassa olevan kantatien palvelutasosta.
- Uusi Oijustiensilta palvelisi todennäköisesti myös raskasta liikennettä nykyistä reittiä paremmin esimerkiksi matkan suuntautuessa Ranuan suunnasta Korkalovaaran suuntaan

Rovaniemen alueidenkäytön linjauksen (Liite 1.) mukaan: ”Pöyliövaara antaa laajenevista alueista parhaat edellytykset kestävien liikkumismuotojen käytön kasvuun. Tämä edellyttää alueelle suhteellisen suurta asukasmäärää ja edelleen Oijustien jatkeen rakentamista siltoineen. Tällöin etäisyydet Eteläkeskuksen palveluihin ja kaupungin keskusta lyhenevät lisäten mahdollisuuksia kestäväan liikkumiseen.”

Kuultavat tahot

Valmisteluvaiheessa tulisi kuultavien tahojenjoukkoon lisätä Suomen Omakotiliiton Lapin piiri, Saarenkylä-Rovaniemen omakotiyhdistys ry ja Rantaviirin asukas yhdistys ry

Vuorovaikutus kaavaa valmisteltaessa tulee järjestää niin, että niillä joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (osallinen), on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta (Alueidenkäyttölaki, AKL, 62 §).



	Osallisilla on mahdollisuus antaa palautetta eri vaiheissa ja monilla eri tavoilla. Ensimmäistä kertaa palautetta on mahdollista antaa kaavan vireilletulon ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuuluttamisen yhteydessä ja kun osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetetaan nähtäville. Myöhemmin osalliset voivat antaa mielipiteen kaavan valmisteluvaiheessa tai muistutuksen kaavaehdotuksesta.
Saamelaispaliskunnat ry Saamelaisten kotiseutualueella maakuntakaava on usein ainoa kaava, joka ohjaa alueen maankäyttöä. Tämän vuoksi Saamelaispaliskunnat ry katsoo, että saamelaisten kotiseutualueen maakuntakaavoitus tulee tehdä yhdellä kaavalla kaikesta alueen maankäytöstä, jotta kumulatiiviset vaikutukset saamelaisten perinteisten elinkeinojen harjoittamiseen sekä saamelaisten maa-, vesi- ja luonnonvaraoikeuksiin voidaan edes tehokkaasti arvioida.	Alueidenkäyttölain 27 §:n mukaan maakuntakaava voidaan laatia myös vaiheittain tai osa-alueittain. Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on päivittää geopoliittisen tilanteen vuoksi voimassa olevia maakuntakaavoja ja vastata maankäytön suunnittelun osalta toimintaympäristön muutoksiin erityisesti liikennejärjestelmän ja turvallisuuden osalta. Osa-alueittaisilla maakuntakaavoilla ei ehditä vastata uuteen tilanteeseen koko maakunnan alueella kattavasti. Alueidenkäyttölain 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Vaihemaakuntakaavan vaikutukset arvioidaan alueidenkäyttölain mukaisesti sillä tasolla, mikä maakuntakaavan rooli yleispiirteisellä alueidenkäytön suunnitelmana on. Vaikutusten arviointia laaditaan koko kaavaprosessin ajan ja täydennetään saadun palauteen perusteella. Paikallisviranomaiset ja sidosryhmät voivat antaa palautetta ja kannanottoja kaavasta ja vaikutusten arvioinnista lausunnoilla kaavan valmisteluaineiston ja kaavaehdotuksen ollessa nähtävillä. Myös kaavaseminaareissa ja muissa kaavatahtumissa käsitellään vaikutusten arviointia, jolloin siihen voi antaa palautetta. Maakuntakaavoista laaditaan yhdistelmä, josta näkyy voimassa olevat maakuntakaavamerkinnot sekä laadittavana olevat merkinnot.



Saamelaispaliskunnat ry edellyttää, että Lapin liitto noudattaa saamen kielilakia turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavan 2050 valmistelun yhteydessä ja käyttää inarin-, koltan- ja pohjoissaamen kieliä niin asiakirjoissa kuin yleisötilaisuuksissa, jotta eri saamen kielten käyttäjillä on yhdenvertainen mahdollisuus mm. saada tietoa omalla kielellään.	Saamenkielilain 8 §:n mukaan: ”<i>Viranomaisien on yleisölle suunnatussa tiedottamisessa käytettävä myös saamen kieltä.</i> <i>Viranomaisen ilmoitukset, kuulutukset ja julkipanot sekä muut yleisölle annettavat tiedotteet sekä opasteet ja yleisön käytettäviksi tarkoitetut lomakkeet täyttöohjeineen on saamelaisten kotiseutualueella laadittava ja annettava myös saamen kielellä.</i>” Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavan viralliset kuulutukset julkaistaan kolmella saamen kielellä. Kaava-asiakirjoista käännetään kaavamääräykset ja tiivistelmät pohjoissaameksi.
Saamelaispaliskunnat ry vastustaa Kuttura–Repojoki-tieyhteyttä ja viittaa Saamelaispaliskunnat ry:n, Saamelaiskäräjien, Hammastunturin paliskunnan ja Sallivaaran paliskunnan yhteiseen lausuntoon 2.12.2024, Dnro 870/D.a.5/2024.	Esitys Kutturantien mukaan ottamisesta vaihemaakuntakaavaan on valtion viranomaisilta. Pääesikunnan Logistiikkalaitos on antanut lausunnon (24.9.2024) Lapin liikennestrategiasta 2050, jossa tarve Kutturantielle on noussut esille. (<i>”Levi-Köngäs-Pokka-Inari (seututiet 955 ja 956) tarkastelun yhteydessä tulisi edistää yhteyden rakentamista tien 9694 ja seututie 955 välille (Kutturantie). Tämä mahdollistaa paremmin itä-länsisuuntaisen liikenteen. Yhteyden edistäminen on tärkeää sotilaallisesta näkökulmasta.”</i>)
Saamelaispaliskunnat ry edellyttää, että saamelaisten kotiseutualueen paliskunnat lisätään Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavan 2050 osalliset ja osallistuminen -listaan ja että Lapin liitto neuvottelee paliskuntien kanssa poronhoitolain 53 §:n mukaisesti ja saadakseensa saamelaispaliskuntien vapaan, tietoon pohjautuvan ennakkosuostumuksen kutakin paliskuntaa koskevista suunnitelmista.	Paliskunnat on mainittu yhteisöissä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Ensimmäinen poronhoitolain 53 §:n mukainen neuvottelu on aikataulutettu syksyksi 2025. Seuraava ennen valmisteluaineiston nähtäville asettamista. Kolmas neuvottelu järjestetään ennen ehdotuksen nähtäville asettamista. Kutsut neuvotteluihin lähetetään kuukautta ennen.
Saarenkylän-Rovaniemen omakotiyhdistys Saarenkylä-Rovaniemen Omakotiyhdistys esittää seuraavan lisäselvityksen sisällyttämistä kaavan valmisteluvaiheeseen: Maakunta kaavassa on Rovaniemen osalta siltavaraus Paavalniemestä Viirinkankaalle ja edelleen 4-tien suuntaan Oijustien jatkeeksi.	Oijustien sillan osoittaminen perustuu Rovaniemen alueidenkäytön linjaukseen, Rovaniemen tieverkkotarkasteluun (2008). Lisäksi Oijustien silta on osoitettu Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavassa, joka on kuulutettu voimaan 21.9.2022.



Kaavan mukainen sillan paikka ja sen jatkoyhteys Oijustielle tulisi arvioida uudelleen ja selvittää sillan ja jatkoyhteyksien toteuttaminen oheisen liitteen VE2 mukaisesti Paavalniemestä Pappilantieneteläpää hän ja edelleen VT 4:n ja Isoaavantien risteyskseen tai VT 4:n uuden linjauksen kannalta toimivampaan kohtaan.

Nykyinen sijainti katkaisee Mortinmännikön luontoarvoiltaan tärkeän puiston ja virkistysalueen (V), joka on uniikki ulkoliikunta-alue sekä kesällä että talvella.

- Yhteys kulkee asutuksen läpi ja aiheuttaa väistämättä melu- ja muita haittoja etenkin raskaan liikenteen seurauksena.
- Yhteys päättyy VT 4:n eritasoliittymään, joka jo nykyisellään on ruuhkainen ja jonka risteysalueen laajentamisessa on otettava huomioon vireisen hautausmaan sijainti.
- Uutta katu/tietä tulee rakentaa 1100 metriä.
- jokirannan savipohjaiset perustamisolosuhteet vaativat kalliin paalutuksen tai jopa kolmeen metriin ulottuvan massanvaihdon, mistä on näyttöä Etelärannan (57) ja Pappilantien (92) uudisrakennuksista.
- Raskas liikenne aiheuttaa haittaa ja värinävahinkoa laajalle omakotiasutukselle

VE 2 palvelisi paremmin seudullista liikennettä ja mahdollistaisi toimivamman yhteyden VT 4:n uuteen linjaukseen. Isoaavantietä on suora yhteys Kittilän tielle. Raskas liikenne käyttää jo tätä yhteyttä. Maanpuolustukselliset tarpeet, VR puuterminaalien mahdollinen siirto radan varressa etelämmäs ja mm kaivostoimintaan liittyvän raskas liikenne voitaisiin ohjata sujuvammin VT 4:lle ja Kittilän tielle.



Rovaniemen tieverkkotarkastelussa selvitettiin useita vaihtoehtoja sillan sijainnille:

- ”Nykyverkko” – nykyisen liikenneverkon tehokkaampi käyttö,
- ”Isoaava” – silta Isoaavantien jatkeella,
- ”Oijustie” – silta Oijustien jatkeella,
- ”Rantavitikka” – ajoneuvoliikenteen silta Rantavitikasta Pöykkölään,
- ”Kevytliikenne” – kevyen liikenteen silta Rantavitikasta Pöykkölään.)

Liikenteellisesti Oijustien ratkaisu mahdollistaa nykyistä selvästi paremman joukkoliikennetarjonnan järjestämisen ja parantaa merkittävästi joukkoliikenteen kilpailukykyä. Myös kevyen liikenteen edellytykset paranevat merkittävästi. Autoliikenteen kannalta yhteys vähentää liikenteen kasvupaineita nykyisillä silloilla merkittävästi. Etenkin ruuhkaisimpina aikoina uusi yhteys tuo tarvittavaa lisäkapasiteettia liikenneverkkoon. Suurin hyöty uudesta yhteydestä saavutetaan Paavalniemen ja Pöyliövaaran länsipuolen uusilla asuntoalueilla, joista etäisyys keskustaan, Suosiolan palveluihin sekä Rantavitikan työpaikka- ja opiskelualueille on lyhyt.

Vuoden 2021 Rovaniemen liikennemallitarkasteluissa päädyttiin seuraaviin johtopäätöksiin:

- Ilman Oijustiensiltaa liikennemäärien kasvupaineet kohdistuvat olemassa oleville Jätkänkynttilän ja Ounaskoskensilloille.
- Nykyisten siltojen kapasiteettiongelmat näkyvät ilman Oijustiensiltaa etenkin läheisissä liittymissä. Lisäksi liittymien kapasiteettiongelmat voivat heijastua moottoritien ramppien toimivuuteen.
- Ilman Oijustiensiltaa etenkin Kajaanintie kuormittuu kasvavien liikennemäärien seurauksena ja lisäkaistat Kajaanintien pohjoisosiin ovat välttämättömät.
- Uusi Oijustiensilta ja Oijustienjatke poistavat kapasiteettiongelmaa etenkin Toripuistikosta ja liikenneverkon toimivuus paranee. Tämä näkyy myös moottoritieillä.
- Oijustiensilta lyhentää matka-aikaa ja vähentää autoliikenteen suoritetta sekä



	aamuhuipputunnin, että iltahuipputunnin aikana. • Koko verkon keskinopeus nousi noin 1,5 % sekä aamun että illan huipputunnin aikana, kun Oijustiensilta oli käytössä. • Kantatien 78 käänntö ei merkittävästi lisää Oijustiensillan liikennemäärää. Oijustiensillan käänntö suuntaa Rovaniemen läpi ajavaa liikennettä sekä uuden sillan kautta, että Jätkänkynttilän kautta riippuen jo olemassa olevan kantatien palvelutasosta. • Uusi Oijustiensilta palvelisi todennäköisesti myös raskasta liikennettä nykyistä reittiä paremmin esimerkiksi matkan suuntautuaessa Ranuan suunnasta Korkalovaaran suuntaan Rovaniemen alueidenkäytön linjauksen (Liite 1.) mukaan: ”Pöyliövaara antaa laajenevista alueista parhaat edellytykset kestävien liikkumismuotojen käytön kasvuun. Tämä edellyttää alueelle suhteellisen suurta asukasmäärää ja edelleen Oijustien jatkeen rakentamista siltoineen. Tällöin etäisyydet Eteläkeskuksen palveluihin ja kaupungin keskusta lyhenevät lisäten mahdollisuuksia kestävään liikkumiseen.”
Toisena selvitettävänä asiana Saarenkylä-Rovaniemen Omakotiyhdistys esittää Rovaniemen lentokentän poikittaiskiitoradan selvittämistä. Jo nykyinen lentoliikenne aiheuttaa lentokentän eteläpuolelle merkittävää meluhaittaa. Ennakkotietojemme mukaan uusi F35-kalusto voi merkittävästi lisätä haittaa. Tässä yhteydessä tulisi selvittää poikittaiskiitoradan rakentamismahdollisuus tai muu vaihtoehto meluhaitan vähentämiseksi.	Lentoliikenteen ja lentokenttien kehittämistarpeita pidetään erillinen neuvottelu Finavian kanssa.
Kuultavat tahot Valmisteluvaiheessa tulisi kuulatavien tahojen joukkoon lisätä Suomen Omakotiliiton Lapin piiri, Saarenkylä-Rovaniemen omakotiyhdistys ry ja Rantaviirin asukas yhdistys.	Vuorovaikutus kaavaa valmisteltaessa tulee järjestää niin, että niillä joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (osallinen), on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta (Alueidenkäyttölaki, AKL, 62 §).



	Osallisilla on mahdollisuus antaa palautetta eri vaiheissa ja monilla eri tavoilla. Ensimmäistä kertaa palautetta on mahdollista antaa kaavan vireilletulon ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuuluttamisen yhteydessä ja kun osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetetaan nähtäville. Myöhemmin osalliset voivat antaa mielipiteen kaavan valmisteluvaiheessa tai muistutuksen kaavaehdotuksesta.
VR-Yhtymä VR-Yhtymä Oyj (jäljempänä ”VR”) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikon mukaisessa asiassa ja toteaa kannanottona seuraavaa: Pohjoisen alueen liikenneyhteyksien merkitys on kasvanut Suomen NATO-jäsenyyden, huoltovarmuustarpeiden sekä Suomeen ja Ruotsiin suunnitteilla olevien teollisuuden investointien vuoksi. Pohjois-Suomesta on muodostunut tärkeä henkilö-, tavara- ja sotilaallisen liikkumisen logistinen alue. VR pitää kannatettavana Lapin liiton linjausta osallistaa sidosryhmät kaavaprosessiin varhaisessa vaiheessa. Tarkastelukokonaisuus itsessään on laaja ja ulottuu pitkälle tulevaisuuteen. Rautatieliikenteen osalta kaavatyö tulee todennäköisesti edellyttämään lisäselvityksiä. Kaavatyöskentelyn alkuvaiheessa erilaisten suunnitelmaskenaarioiden tarkasteleminen olisi hyödyllistä. Työskentelyn puitteissa tulee huolehtia myös olemassa olevan raideinfrastruktuurin toimintavarmuudesta ja kehittämisestä.	Merkitään tiedoksi. Vuorovaikutus kaavaa valmisteltaessa tulee järjestää niin, että niillä joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (osallinen), on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta (Alueidenkäyttölaki, AKL, 62 §). Osallisilla on mahdollisuus antaa palautetta eri vaiheissa ja monilla eri tavoilla. Ensimmäistä kertaa palautetta on mahdollista antaa kaavan vireilletulon ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuuluttamisen yhteydessä ja kun osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetetaan nähtäville. Myöhemmin osalliset voivat antaa mielipiteen kaavan valmisteluvaiheessa tai muistutuksen kaavaehdotuksesta.
Mahdollisen eurooppalaisen 1435 mm raideleveyden kehittämisen osalta VR toteaa sen edellyttävän rinnakkaista ratavarausta olemassa olevan radan viereen, kuten materiaalissa on todettu sivulla 11. Koska tekniset	Vaihemaakuntakaavan laadinnan yhteydessä tehdään selvitystä kaksoisraiteen



rajoitteet todennäköisesti estävät pidemmät limittäisraideosuudet, tulee maakuntakaavassa varautua kaksoisraiteeseen kaikilla niillä rataosuuksilla, joilla on kaavailtu 1435 mm raidetta. VR nostaa kaavan valmistelun yhteydessä esiin rataverkon mahdollisten uusien ja merkittävästi parannettavien ratojen tarvemäärittelyt sekä tarvittavat solmuasemat, terminaalien kaavasuunnittelun ja yleisesti matkailun sekä kaivannaisteollisuuden tarpeet ja niiden koordinoinnin. Laajemmassa kontekstissa VR nostaa esiin maakuntakaavan yhteensovittamistarpeet Perämeren alueella ja laajemmin pohjoismaisella tasolla. Matkailuteeman osalta VR haluaa nostaa esiin, että nykyiset kansainvälisen matkailun ennätykselliset kasvuluvut pohjautuvat lentomatkustamiseen. VR toivoo, että matkailun kasvuun haetaan myös kestävämpiä ratkaisuja raide- ja esimerkiksi meriliikennettä hyödyntävillä matkaketjuilla. Tammikuussa 2025 valmistunut rataosuuden sähköistys Keminmaan Laurilan ja Ruotsin Haaparannan välillä mahdollistaa sähköjunayhteyden avaamisen Suomen ja Ruotsin välille ja sitä kautta edelleen muualle Eurooppaan. VR pitää tärkeänä, että liikennevaihemaakuntakaavassa tuetaan kansainvälisen junaliikenteen järjestämisen edellytyksiä Tornio-Haaparannan rajanylityspaikalla mukaan lukien moderni siirtokuormaustermiinaali tavaraliikenteen kuljetuksille jo nykyistä rataverkkoa hyödyntäen.	mahdollisuudesta olemassa olevan ratalinjauksen viereen. Raideliikenteen kehittäminen on laadittavan vaihemaakuntakaavan tavoitteita. Merkitään tiedoksi.
--	--



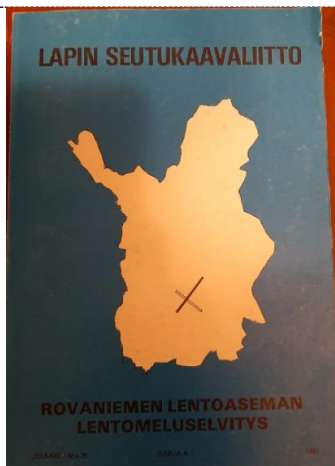
Yksityiset	Esitys vastineeksi
Mielipide 1 Mielipide-esitykset asiakohdassa mainittuun suunnitelmaan. Liikennejärjestelmä ja runkoverkko Uuden sillan paikka Paaniemestä valtatielle 4 Kemijoen yli Poikittainen sivukiitotie SisM:n päätöksen (1970) mukaan maakuntakaavaa edeltävän seutukaavan laatimisella oli Lapissa pyrittävä mm. seuraavaan erityiseen tarkoitukseen: Tuotantoa ja palvelutoimintoja sekä liikennettä varten tarvittavien alueiden varaamiseen niin, että voidaan tarkoituksenmukaisella tavalla kehittää keskusverkkoa ja edistää palvelujen saantia alueella. Lapin liitossa on valmisteilla kaikki liikennemuodot käsittävä liikennejärjestelmäsuunnitelma. Sitä tukee ja toteuttaa Runkoverkko 2050, jossa esitetään päätieverkko eli valta- ja kantatiet, päärataverkko ja lentoasemat. Perusteina em. tarkoituksien saavuttamiseksi tulee tätä nykyä olla raskas liikenne, matkailu ja huoltovarmuus sekä sotilaskuljetusten tarpeet kaikissa oloissa. Kun tämä on hyväksytty ja yleisessä tiedossa, se vaikuttaa alueiden käyttöön runkoverkon ympärillä ja ohjaa kaikkea maankäyttöä pitkälle tulevaisuuteen aina vuoteen 2050 saakka. Olen saanut työskennellä Lapin liikenneverkkojen kehittämisen parissa Lapin liitossa ja Lapin tiepiirissä 40 vuotta ja lähes koko sen ajan varautumisen sekä valmiussuunnittelun ”ytimessä” poikkeusolojen valmiussuunnittelijana. Rovaniemi on kiistatta maakunnan liikenteen solmukohta, johon tulee kiinnittää erityistä huomiota jokaisen liikennemuodon kohdalla. Katson, että en tee seuraavia esityksiäni työhistoriani perusteella ”vastoin parempaa tietoa”:	
Päätiet: - Valtatie 21 tulee parantaa lähivuosina ja liittää se valtatie 5:n jatkeeseen välillä Sodankylä- Kittilä-Muonio. Lappi ei ole ”pussinperä”, koska valtatie 4, 5 ja 21 välittävät liikennettä molempiin suuntiin. Tieväliltä Muonio-Kilpisjärvi tulee periä tienkäyttömaksu. Vertaa Yksityistielaki 41 §, joka sallii tuon maksun. - Rovaniemen kohta ml. vt 4 kaupungin eteläpuolella tulee ottaa kokonaan uuteen tarkasteluun kuten myös uuden sillan paikka välillä Paavalniemi - valtatie 4, mistä paikalliset Omakotiyhdistys ja Asukasyhdistys ovat tehneet perustellun aloitteen vuonna 2024. - Kantatie 80 Kemijärvelle tulee parantaa ”vaiheittain” päällystämisen ja siltojen korjaamisen yhteydessä sille kuuluvaan päätietasoon perusteena	Merkittävästi kehitettävänä tai parannettavana tieyhteytenä Lapin turvallisuus- ja liikennevaiheita kaavaavan 2050 on tarkoituksena osoittaa esimerkiksi valtatie 4 Keminmaa–Hirvas–Rovaniemi ja Napapiiri–Vikajärvi, valtatie 21 välillä Palojoensuu–Maunu, Maunu–Ailakkalahti ja Tornio–Kolari sekä sen mahdollisesti synnyttämät muutokset ympäröivään aluerakenteeseen, kantatie 78 Rovaniemellä valtatie 4 Oijustien eritasoliittymässä, kantatiet 79 ja 80 välillä Sodankylä–Kittilä–Muonio, kantatie 92 välillä



Rovajärven ampuma-alue (44 km kantatien varrella). Tien rakentaminen kokonaan uuteen paikkaan ei ole perusteltua vuoteen 2050 mennessä. - Kantatie 79 Rovaniemi – Kittilä tulee siirtää kokonaan Ounasjoen itäpuolelle. Perusteena sujuvuus ja turvallisuus. - Kantatie 83 Rovaniemi-Sinettä-Pello, kantatie 81 ja kantatie 78 jäävät nykyisille sijoilleen pois lukien kantatien 78 Rovaniemen kohta. - Valtatielle 4 Lentoaseman liittymään ja Oijustien liittymään tulee rakentaa ns superkiertoliittymät ja niiden sisälle tilataideteokset, esim. jätkäkynttilät. - Napapiirin kohdalle tulee rakentaa alikulkukäytävä ensi tilassa. Perusteena vuodenvaihteen liikenneturvallisuus ja sen puute, jonka voivat vahvistaa liikennöitsijät.	Karigasniemi–Näätämo (–Kirkenes) sekä Levi–Köngäs–Pokka–Inari (st 955 ja 956). Lisäksi vaihemaakuntakaavassa on tarkoituksena osoittaa tieluokan muutoksina esimerkiksi kantatie 80 Sodankylä–Kittilä–Kolari ja kantatie 82 Vikajärvi–Kemijärvi–Salla muutettavan valtatieksi.
Pääradat: - Ratayhteyksien kehittäminen yhteispohjoismaisena hankkeena Suomesta Tornion ja Ruotsin kautta Norjan satamiin tulee selvittää viipymättä. Tunturirata on haihattelua.	Vaihemaakuntakaavan laadinnan yhteydessä tehdään selvitystä kaksoisraiteesta mahdollisuudesta olemassa olevan ratalinjauksen viereen. Sotilaallinen liikkuminen, uudet itä-länsiyhteydet, ja erityisesti yhteydet eurooppalaisella raideleveydellä kohden Narvikia huomioidaan. Sodankylä–Kemijärvi raideyhteys on jo voimaankuulutetussa Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavassa ja siten Lapin kärkitoimenpiteitä, mutta liikennestrategian mukaisesti huomioimme Sodankylä–Rovaniemi ratayhteyden ohjeellisena ratayhteytenä tässä vaihemaakuntakaavassa Kolari–Kittilä–Sodankylä yhteyden lisäksi.
Lentopaikat: - Rovaniemen lentokentälle tulee rakentaa jo olevalle paikalle poikittainen sivukiitotie uusien sotilaskoneiden tarpeisiin. Perusteluna Rovaniemen lentoaseman lentomeluselvitys (Liite), joka on tekeleeni liki viiden vuosikymmenen takaa. Siinä esitetään sivukiitotien parantamista lennoston tarpeisiin. Olen tehnyt tästä kuntalaisen aloitteen viime vuonna saamatta siihen vastausta. Lapin lennoston edustaja on esittänyt julkisuudessa toisen kiitotien rakentamista, mikä olisi juuri em. poikittainen sivukiitotie. Nato olisi osapuoli tämän hankkeen rahoittamisessa, koska kiitotietä käyttäisivät eniten F-35 koneet. USA:sta on kantautunut tietoja, joiden mukaan em. koneet tuottavat kohtuuttomasti melua etenkin nousuvaiheessa. - Vuojärven, Ylläsjärven ja Hosion varalaskupaikat, oikeammin maantietukohdat, tulee varautua pitämään kunnossa myös talvella routavaurioiden estämiseksi.	Lentokenttien osalta osoitetaan Lapin turvallisuus- ja vaihemaakuntakaavaan 2050 Rovaniemen, Kemi-Tornion, Enontekiön, Ivalon, Kittilän ja Sodankylän lentoliikenteen alueiden kehittäminen kaksoiskäyttöisyys huomioiden. Geopoliittisen muutoksen myötä maakuntakaavaan on tarkoitus osoittaa myös ilmailulain mukaiset tilapäiset sotilaslentopaikat (esim. varalaskupaikat). Lentoliikenteen ja lentokenttien kehittämistarpeita pidetään erillinen neuvottelu Finavian kanssa.



Maakuntakaava ohjaa alempiasteista kaavoitusta – ei päinvastoin.	
Liitteet: Poikittainen sivukiitotie Viite: Yleissuunnitelma vt 4 parantaminen välillä Napapiiri-Apukka, Rovaniemi Välillä Napapiiri–Apukka on tekeillä yleissuunnitteilla valtatie 4 parantamiseksi. Sen mukaan uudelle tieyhteydelle rakennetaan varalaskupaikka, vaikka sellainen on jo lentokentän toisella puolella Norvatiellä. Suunnitelmasta ei käy ilmi, onko kyseessä nousutie vai maantietukikohta. Varalaskupaikan suunta on kutakuinkin sama kuin lentoaseman pääkiitotiellä ja Norvatien varalaskupaikalla. Ongelmaksi muodostuu lentomelu, jota uusi varalaskupaikka ei vähennä keskikaupungin yllä. On ilmeistä, että sitä käytetään vain sotilasliikenteen harjoituksissa, jolloin koneiden nousu- ja laskukiidot suuntautuvat kohti keskikaupunkia aiheuttaen asumismukavuutta vähentävää haitallista melua. Turvallisuusriskikin on olemassa. Varalaskupaikan suunnittelusta tulee luopua ja resurssit suunnata yleisen edun nimissä poikittaisen sivukiitotien rakentamiseen. Tämä vaihtoehto oli esillä jo 1970-luvun lopulla, jolloin lentoasemasta laadittiin lentomeluserveys (Liite). Sivukiitotiestä luovuttiin tuolloin eli yli 40 vuotta sitten. Tätä nykyä sekä siviili- että sotilaslentoliikenteen määrät ovat em. ajankohtaa huomattavasti suuremmat ja kasvavat edelleen. Uusien F-35 -koneiden synnyttämä kertamelu ja melukuorma on suurempi kuin nykyisten F-18 -koneiden. Lentomelu saadaan pienemmäksi, mitä se olisi 4-tien varalaskupaikkamallissa. USA:sta on uutisoitu parista osavaltioista, että F-35 -koneiden melusta on aiheutunut haittaa asutukselle. Lapin lennoston edustaja on esittänyt julkisuudessa toisen kiitotien rakentamista. Tämä olisi juuri em. poikittainen sivukiitotie. Lentomeluserveys tulee päivittää, koska uusien koneiden ”melutaso” on selvillä.	Lentokenttien osalta osoitetaan Lapin turvallisuus- ja vaihemaakuntakaavaan 2050 Rovaniemen, Kemi-Tornion, Enontekiön, Ivalon, Kittilän ja Sodankylän lentoliikenteen alueiden kehittäminen kaksoiskäyttöisyys huomioiden. Geopoliittisen muutoksen myötä maakuntakaavaan on tarkoitus osoittaa myös ilmailulain mukaiset tilapäiset sotilaslentopaikat (esim. varalaskupaikat). Lentoliikenteen ja lentokenttien kehittämistarpeita pidetään erillinen neuvottelu Finavian kanssa.



Sovin Lapin seutukaavaliiton virkamiesjohdon kanssa, että suunnitteluinsinööri Erkki Hukko laati kyselyn selvityksen Kittilän kunnalle. Seutukaavaliiton nimissä laadittu selvitys olisi todennäköisesti muodostunut uhkaksi hankkeellemme. Kunnat olisivat ryhtyneet kiistelemään ja kilpailemaan lentopaikan sijoituspaikasta. Päätoimintakokous oli siirtynyt kauas tulevaisuuteen.

Insinööri Erkki Hukko suoritti tehtävänsä erittäin nopeasti, huolellisesti ja ammattitaitoisesti. Selvityksessä osoitettiin, että kevytliikennekentän sijoittamista Kittilään voitoin perustella aluerakenteen kehittämistavoitteilla, alueen yhteyksien parantamisella, matkailun kehittämällä, postinkuljetuksen parantamisella ja sotilasilmailun tarpeilla.

Lentoaseman vaikutusalueella oli neljä merkittävää matkailukeskusta: Levi, Ylläs, Olos ja Pallas.

Juhlavieraita kuljetettiin Rovaniemeltä Kittilään ja takaisin Rovaniemelle ilmavoimien DC-3 koneella eli Dakotalla. Arvovaltaisten kutsuvieraiden joukkoon kuului myös Lapin Seutukaavaliiton suunnitteluinsinööri Erkki Hukko. Hän kuului tähän kutsuvierajoukkoon sen vuoksi, että hän oli laatinut vuonna 1973 selvityksen lentokentän sijoittamisesta Länsi- tai Luoteis-Lappiin alueen aluerakenteen kannalta. Tämä selvitys osoitti, että paras lentokentän sijoittamispaiikka oli Kittilän kirkonkylä. Insinööri Erkki Hukon kertoman mukaan ilmavoimien DC-3 lentokone nousi ilmaan Rovaniemeltä kohti etelää kirkkana syyspäivänä ja kaartoi sitten kohti pohjoista ja Kittilää. Kaaroksen aikana koneen etuosaan käveli silloinen Pohjois-Suomen Sotilasläänin komentaja kenraali Magnus Haaksalo. Hän ilmoitti kuuluvalla äänellä, että jos tämä kone tipahtaa alas, tulee auki monta hyvää virkaa.

Ilmoitus oli aika makaaberinen, koska ei ollut kulunut pitkäaikaa aikaa edellisestä lento-onnettomuudesta. Kone oli silloinkin kaartanut voimakkaasti nousuvaiheessa, jolloin toinen moottori oli sammunut. Kampeamisilmio vei koneen Juuruseen ja tuhoon. Onnettomuudessa menestyivät kaikki matkustajat, jotka olivat valtakunnallisen maanpuolustuskursin osajantottajia. Heidän joukossaan oli myös eversittiläntunturi Tapio Kokkonen puolustusministeriöstä. Hänen valmistelunsa ja esittelynsä perusteella puolustusministeriö teki 1975 ensimmäisen esityksen Ilmailuhallitukselle ja Metsähallitukselle Kittilän kentän rakentamisesta Puolustusvoimien tarpeiden ja ilmavoimien asettamien vaatimusten mukaisesti.

Uuden sillan paikka Paaniemen ja valtatie 4:n välillä Kemijoen yli

Olliart Kirjasto

Arne Nikkila: Päättäjien, Tehtävien, Vastuun

Uuden sillan paikka Paaniemen ja valtatie 4:n välillä Kemijoen yli

Esitys

Oijustien jatkeeksi suunniteltu hanke tulee keskeyttää ja uusi tie/katuyhteys (VE1) sekä silta Kemijoen yli tulee sijoittaa ja suunnitella VE2:n (Liite) mukaiseen paikkaan.

Perustelut

Kyseessä on hanke, joka on tarpeellinen ja jonka vaikutukset ulottuvat pitkälle tulevaisuuteen. Tämän kaltaisia merkittäviä tiehankkeita

Oijustien sillan osoittaminen perustuu Rovaniemen alueidenkäytön linjaukseen, Rovaniemen tieverkkotarkasteluun (2008). Lisäksi Oijustien silta on osoitettu Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavassa, joka on kuulutettu voimaan 21.9.2022.

Rovaniemen tieverkkotarkastelussa selvitettiin useita vaihtoehtoja sillan sijainnille:

- ”Nykyverkko” – nykyisen liikenneverkon tehokkaampi käyttö,



suunniteltaessa käsitellään eri vaihtoehtoja näitä toisiinsa verraten. Tässä tapauksessa ne ovat VE0, VE1 ja VE2 (Liite).

VE 0 eli nykyinen kantatie

VE 1 eli yhteys Paavalniemestä Etelärantaan ja siitä Mortin männikön kautta kappelin/Lidlin kohdan eritasoliittymään johtava katu- tai kantatieyhteys.

VE 2 eli yhteys Paavalniemestä Pappilantien eteläpäähän ja siitä edelleen valtatie 4:n ja Isoaavantien risteyskseen johtava katu- tai kantatieyhteys.

Sillan paikka tulee selvittää määräpaikatutkimuksen perusteella VE1:n ja VE2:n pohjalta (Liite). VE2:sta puoltavat erityisesti seuraavat seikat:

- + Osayleiskaavan 1992 mukainen virkistysalue V säilyy sille osoitetulla alueella ja rakennettavan uuden tien/kadun pituus lyhenee.
- + Pappilantie toimii eteläosaltaan sillan jatkeena valtatielle 4 saakka eikä siihen tarvita uutta liikennealuevarausta.
- + Paavalniemen puolella on osoitettavissa tarvittava liikennealue rakentamattomien tonttien paikoille.
- + Isoaavantien, Pappilantien ja 4-tien risteyskseen suunnitellun eritasoliittymän paikalla on riittävästi tilaa ”superkiertoliittymälle”, jonka sisähalkaisija on luokkaa 80 metriä ja jossa on oma kaista oikealle kääntyville ajoneuvoille.
- + Kiertoliittymä alikulkukäytävineen on toimiva ja monin verroin edullisempi ratkaisu verrattuna eritasoliittymään.
- + VE2:n mukaisen sillan kautta on lyhyin matka uudelle radan varteen suunnitellulle puutavaran varastoalueelle.
- + Prisman kohta liittymiseen ei sumppuunnu siitä liikenteestä, joka syntyy VE1:n perusteella.
- + Melu- ja päästöhaitat ovat VE2:ssa pienemmät kuin VE1:ssä.
- + Silta on lähtökohtaisesti kaupungin katusilta, koska sen tarpeen määrittää Paavalniemen laajeneva asuntoalue.
- + Kantatie 78 tulee suunnata VE2:n kautta 4-tielle, jotta valtio on mukana uuden kantatieosuuden suunnittelussa ja toteutuksessa.
- + Nykyinen kaupungin keskustaan johtava kantatie 78 muuttuu kokoojatieluokkaiseksi valtion ylläpitämäksi maantiekseksi 94xy, jollainen on esimerkiksi Jäämerentie 9422.
- + VE2 on yleisen edun kannalta tarkoituksenmukaisin, turvallisin ja edullisin ratkaisu.

Vaihtoehtojen 1 ja 2 vertailua:

VE 1

- Katkaisee Mortinmännikön puiston ja virkistysalueen V, joka on uniikki ulkoliikunta-alue sekä kesällä että talvella (Liite).
- Alueella kasvaa vanhoja mäntyjä, jotka antavat suojan monille nisäkkäille sekä pesimismahdollisuuden lukuisille lintulajeille.
- Yhteys kulkee asutuksen läpi ja aiheuttaa väistämättä melu- ja muita haittoja etenkin raskaan liikenteen seurauksena.

- ”Isoaava” – silta Isoaavantien jatkeella,
- ”Oijustie” – silta Oijustien jatkeella,
- ”Rantavitikka” – ajoneuvoliikenteen silta Rantavitikasta Pöykkölään,
- ”Kevytliikenne” – kevyen liikenteen silta Rantavitikasta Pöykkölään.)

Liikenteellisesti Oijustien ratkaisu mahdollistaa nykyistä selvästi paremman joukkoliikennetarjonnan järjestämisen ja parantaa merkittävästi joukkoliikenteen kilpailukykyä. Myös kevyen liikenteen edellytykset paranevat merkittävästi. Autoliikenteen kannalta yhteys vähentää liikenteen kasvupaineita nykyisillä silloilla merkittävästi. Etenkin ruuhkaisimpina aikoina uusi yhteys tuo tarvittavaa lisäkapasiteettia liikenneverkkoon. Suurin hyöty uudesta yhteydestä saavutetaan Paavalniemen ja Pöyliövaaran länsipuolen uusilla asuntoalueilla, joista etäisyys keskustaan, Suosiolan palveluihin sekä Rantavitikan työpaikka- ja opiskelualueille on lyhyt.

Vuoden 2021 Rovaniemen liikennemallitarkasteluissa päädyttiin seuraaviin johtopäätöksiin:

- Ilman Oijustiensiltaa liikennemäärien kasvupaineet kohdistuvat olemassa oleville Jätkänkynttilän ja Ounaskoskensisloille.
- Nykyisten siltojen kapasiteettiongelmat näkyvät ilman Oijustiensiltaa etenkin läheisissä liittymissä. Lisäksi liittymien kapasiteettiongelmat voivat heijastua moottoritien ramppien toimivuuteen.
- Ilman Oijustiensiltaa etenkin Kajaanintie kuormittuu kasvavien liikennemäärien seurauksena ja lisäkaistat Kajaanintien pohjoisosiin ovat välttämättömät.
- Uusi Oijustiensilta ja Oijustienjatke poistavat kapasiteettiongelmia etenkin Toripuistikosta ja liikenneverkon toimivuus paranee. Tämä näkyy myös moottoritieillä.
- Oijustiensilta lyhentää matka-aikaa ja vähentää autoliikenteen suoritetta sekä aamuhuipputunnin, että iltahuipputunnin aikana.
- Koko verkon keskinopeus nousi noin 1,5 % sekä aamun että illan



- Yhteys päättyy em. eritasoliittymään ja siinä liikennevaloihin synnyttäen mitä ilmeisimmin ruuhkan.
- Uutta katua/tietä tulee rakentaa noin 1100 metriä.
- Perustamisolosuhteet vaativat kalliin paalutuksen tai jopa kolmeen metriin ulottuvan massanvaihdon, mistä on näyttöä Etelärannan (57) ja Pappilantien (92) uudisrakennuksista.
- Raskas liikenne aiheuttaa haittaa ja vahinkoa läheiselle omakotiasutukselle, jonka arvo alueena laskee.
- VE1 perustuu yli sukupolvi (>30 v) sitten laadittuun osayleiskaavan piiovaraukseen V, jonka jälkeen kaikki perusteet sillan ja tien sijoittamiseksi ovat muuttuneet.

VE 2

- + Jatkuu jo olevaa katua (Pappilantie) pitkin 4-tielle, jolloin uutta liikennealuetta tarvitaan vähän.
- + Päättyy 4-tielle, johon on suunniteltu eritasoliittymä.
- + Tämän paikalle on tarkoituksenmukaista rakentaa ns. turbokiertoliittymä, jonka sisähalkaisija on luokkaa 80-100 metriä ja jossa on kaksi kaistaa ja kolmas kaista oikealle kääntyville.
- + Kiertoliittymän hinta on murto-osa suunnitellun eritasoliittymän hinnasta.
- + Ei aiheuta melu- eikä muuta haittaa eikä vahinkoa asutukselle.
- + On kaiken kaikkiaan tarkoituksenmukainen ja yleisen edun kannalta paras paikka sillalle ja sen katu-/kantatiejatkelle.

Muuta:

Kemijoen ylittävän uuden sillan kansineliön hinta on siltatyyppistä ja perustamisolosuhteista riippuen ainakin 3 000 euroa. Silta tulee olemaan ajoradaltaan 2-kaistainen ja se sisältää kevyen liikenteen väylän. Kokonaishinta on vähintään 10 miljoonaa euroa, minkä lisäksi tulevat muut tie- ja katuajajärjestelyt sekä maanlunastus- ja kunnallistekniikkakulut Pöyliövaaran puolella.

Jos 4-tielle rakennetaan eritasoliittymä sen hinta on 10-kertainen superkiertoliittymään verrattuna. Päätiehankkeista lasketaan liikennetalous, jossa hyötykustannussuhteen (H/K) tulee olla > 1. Eritasoliittymäratkaisussa hankkeen hinta on erittäin korkea ja se syö sen kannattavuutta jopa niin, että hanke ei pärjää Etelä-Suomen vastaaville hankkeille, joissa liikennemäärät ja sitä myötä liikennetalous ovat paljon suuremmat.

Kiertoliittymätapauksessa tämä suhdeluku on parempi ja hanke kannattavampi ja liikennevirta sujuva.

Päästöistä ei ole mitään mainintaa suunnitelmissa, mutta VE1:ssä ne ovat haitallisemmat kuin VE2:ssa.

huipputunnin aikana, kun Oijustiensilta oli käytössä.

- Kantatien 78 käänö ei merkittävästi lisää Oijustiensillan liikennemäärää. Oijustiensillan käänö suuntaa Rovaniemen läpi ajavaa liikennettä sekä uuden sillan kautta, että Jätkäkynttilän kautta riippuen jo olemassa olevan kantatien palvelutasosta.
- Uusi Oijustiensilta palvelisi todennäköisesti myös raskasta liikennettä nykyistä reittiä paremmin esimerkiksi matkan suuntautuaessa Ranuan suunnasta Korkalovaaran suuntaan

Rovaniemen alueidenkäytön linjauksen (Liite 1.) mukaan: ”Pöyliövaara antaa laajenevista alueista parhaat edellytykset kestävien liikkumismuotojen käytön kasvuun. Tämä edellyttää alueelle suhteellisen suurta asukasmäärää ja edelleen Oijustien jatkeen rakentamista siltoineen. Tällöin etäisyydet Eteläkeskuksen palveluihin ja kaupungin keskusta lyhenevät lisäten mahdollisuuksia kestäväan liikkumiseen.”



VE2:n mukainen ratkaisu on kustannuksiltaan edullisin, haitoiltaan vähäisin ja liikenteen sujuvuuden kannalta paras mahdollinen myös raskaalle liikenteelle.

VE1 on em. perustein yleisen edun vastainen.

Suunnitelman tarkistaminen on akuutti toimepide. Sillan kohdalla kyseessä on lähtökohtaisesti katuyhteys uudelle asuntoalueelle tai myös uusi kantatieyhteys, josta on yhteys valtatielle 4. Jos kantatie 78 rakennetaan tällä kohtaa uuteen VE2:n mukaiseen paikkaan, niin sen ja sillan suunnittelisi ja rakentaisi valtio, Väylävirasto.

Kantatie ja silta pääteinä ovat kehittämismomentilla tehtäviä hankkeita, jotka eivät tällä hetkellä sisälly Väyläviraston ohjelmiin eli liikennejärjestelmäsuunnitelmiin. Hanke ei tule olemaan rakennuskohde lähivuosina, mutta sillä on toteutuessaan merkittävä vaikutus liikennejärjestelmään ja maankäyttöön Rovaniemellä ja laajemminkin maakunnassa.

Sillan liikennemääräksi on arvioitu 3900 ajon/vrk.

Liikennetalouslaskelmissa verrokkina voidaan käyttää Suutarinkorvan maantiesiltaa. Sen liikennemäärä on luokkaa 8000 ajon/vrk, mikä teki siitä ”nippa nappa” kannattavan liikennetalouslaskelmien perusteella ($H/K > 1$). Kannattavuutta lisäsi yhdistetyn maantie- ja rautatiesillan vapautuminen raideliikenteelle.

Kuten edellä on todettu, suunnitelmiin ei sisälly määräpaikkatutkimus.

Kun rekka tai muu auto ajaa kantatieltä 78 Kemin suuntaan, se ei aja suoraan LIDLin kohdan eritasoliittymään ja sieltä 4-tielle, vaan oikaisee Pappilantien tai Etelärannan katujen kautta ja päinvastoin.

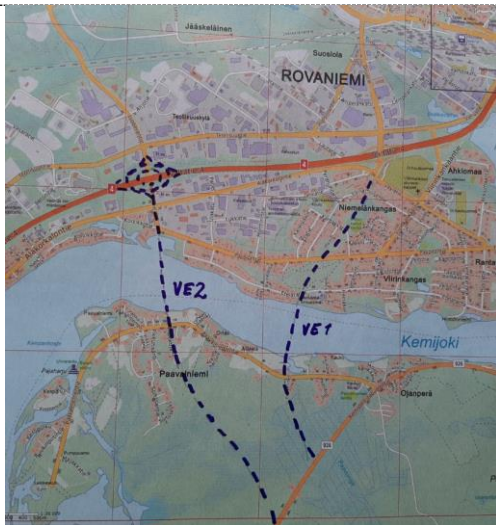
Uudelle sillalle siirtyy liikennettä, joka muutoin kulkisi kaupungin keskustaan. Tällä on myönteinen merkitys keskustan kohdalle, kun nykyisellä tiellä liikennemäärä vähenee.

Tämä ilmeinen virhe (VE1) voidaan korjata, koska siihen on riittävästi aikaa. Samalla tulee suunnitella kantatielle 78:n uusi paikka

Asukasyhdistys Rantaviiri ry ja Saarenkylän Rovaniemen Asukasyhdistys ry ovat asettuneet vaihtoehtoon 2 kannalle.

Maakuntakaavan tulee ohjata alempiasteista kaavoitusta ei päinvastoin.

Mikäli esitykseni ei johda tulokseen, pyydän saada siitä perustelut.



Mielipide 2

Huomautus Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavan 2050 osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan

Suunnitelmassa kohdassa 3.1 Tarvittavat selvitykset mainitaan Lapin ampumarataselvitys ja kehittämissuunnitelma.

Edellisessä vuoden 2014 selvityksessä on muutamia sellaisia virheitä ylittorinlaisen Jupon Erä ry:n ampumaradan tiedoissa, jotka on syytä ottaa huomioon jo uuden selvityksen tekovaiheessa. Virheet on syytä saattaa myös uuden selvityksen tekijätahon tietoon.

Vuoden 2014 selvityksessä kerrotaan, että radan sijaintiin ei liity ongelmia lukuun ottamatta sen sijaintia 3.luokan pohjavesialueella.

Väite ongelmien puuttumisesta ei pidä paikkaansa. Rata sijaitsee Miekkojärveltä katsottuna vaaran rinteessä kolmekymmentä metriä järven pintaa korkeammalla eikä välillä ole minkäänlaista ääntä vaimentavaa estettä, joten melu kuuluu erittäin häiritseväenä kauas järvelle ja rannalla oleville loma-asunnoille. Melu on moninkertainen sallittuun nähden.

Lapin ampumarataselvitys ja kehittämissuunnitelma valmistui huhtikuun 2025 lopussa. Selvityksen perusteella alueella on toistaiseksi voimassa oleva ympäristölupa. Ympäristöluvan muutoksenhaku on käynnissä. Päivitetyt ratakortin mukaan ympäristöluvan enimmäislaukausmäärä on 18 000 l/v.



Asia selviää mukana olevasta liitteestä Melumittausten vertailu laskelmiin ja ympäristöministeriön sapluunamalliin Pessalompolon ampumaradalla.

Kelvollista melumittausta ei ole koskaan tehty eikä lupaviranomaisenkaan näytä olevan tehtäviensä tasalla. Toiminnanharjoittaja on kyllä yrittänyt erinäisin mittauksin osoittaa, että melua ei olisi liikaa siinä kuitenkaan onnistumatta. Kaikki mittauksissa käytetyt menetelmät eivät välttämättä kestä lähempää tarkastelua.

Asiasta ja lupaviranomaisen menettelystä on valitettu ja valitus on parasta aikaa Vaasan hallinto-oikeuden käsiteltävänä.

Ratakortissa väitetään lisäksi, että maaperän tila, melun leviäminen, riskit pohjavedelle on selvitetty.

Tämä tieto maaperiin tilan ja pohjavesien pilaantumisen riskien selvittämisestä ei pidä paikkaansa sen enempää kuin melun leviämisen selvittäminenkään.

Haulikkoradoille, joilta suurin ympäristökuormitus tulee, ei ole ympäristöluvassa määrätty minkäänlaisia maaperiin ja pohjaveden pilaantumisen estäviä rakenteita eikä niitä silloin tietysti ole myöskään tehty.

Pohjaveden tilaa tarkkaillaan ottamalla muutaman vuoden välein näyte 300 metrin päässä radasta olevasta lähteestä näyte. Tällä tavalla saadaan selville koska pohjavesi pilalla, mutta pilaantumisen estäminen on silloin jo myöhäistä.

Tässä rikotaan selvästi ympäristönsuojelulain 2 luvun 16 ja 17 §:n maaperän ja pohjaveden pilaamiskieltoja.

Myöskin ratakortissa mainituissa laukausmäärissä on pieniä ristiriitoja.

Haulikolla ammutaan kortin mukaan keskimäärin 2000 laukausta, kiväärillä 2000 laukausta ja pienoiskiväärillä 1000 laukausta yhteensä 10 000 - 100 000 laukausta???

Myöskään ilmoitettu etäisyys lähimmästä loma-asunnosta ei pidä paikkaansa. Etäisyys on ilmoitettu ratakortissa puoli kilometriä todellista suuremmaksi.

Liitteenä: MELUMITTAUSTEN VERTAILU LASKELMIIN JA
YMPÄRISTÖMINISTERIÖN SAPLUUNAMALLIIN
PESSALOMPOLON AMPUMARADALLA



Kansainvälinen kuuleminen	Esitys vastineeksi
<u>The Swedish Energy Agency</u> Pitää hyvänä, että energiavaikutukset on otettu huomioon. Ei muuta kommentoitavaa	Merkitään tiedoksi
<u>The Swedish Maritime Administration</u> Ruotsin merenkululaitos on vastuussa Ruotsin laivaväylien ja vesien saavutettavuudesta, liikennöitävyydestä ja turvallisuudesta sekä merenkulun kansallisista eduista. Ruotsin merenkululaitoksen tehtäviin kuuluu valvoa meriliikennereittejä ja satamaterminalleja, mukaan lukien niiden yhteydet maalla sijaitsevaan infrastruktuuriin. Ruotsin merenkululaitos kommentoi asiaa ensisijaisesti merenkulun näkökulmasta. Ruotsin merenkululaitos on tarkastellut kuulemisasiakirjaa ja toteaa, että suunnitelma koskee ensisijaisesti maaliikennettä, eikä laitoksella siksi ole suunnitelmasta huomautettavaa. Tietojen perusteella ei nähdä, että Ruotsin merenkululaitoksella on tarvetta osallistua jatkoprosessiin.	Merkitään tiedoksi
<u>Sámediggi / Sametinget</u> Ruotsin saamelaiskäräjät on sekä valtion viranomainen että vaaleilla valittu saamelaiskäräjien parlamentti, jonka tavoitteena on parantaa ja varmistaa, että Ruotsin saamelaisten mahdollisuuksia alkuperäiskansana säilyttää ja kehittää kulttuuriaan edistetään. Saamelaiskäräjien tehtävänä on osallistua yhdyskuntasuunnitteluun ja varmistaa, että saamelaisten tarpeet – mukaan lukien poronhoidon edut – otetaan huomioon maa- ja vesialueiden käytössä. Vaihemaakuntakaava voi vaikuttaa saamelaisten maankäyttöön Ruotsin puolella monin tavoin. Jos suunnitelmiin liittyy maankäytön muutoksia esimerkiksi lisääntyvien infrastruktuurihankkeiden, raja-alueiden liikennevirtojen lisääntymisen ja puolustusvoimien maankäyttötarpeiden seurauksena, on olemassa riski poroille, poronhoidolle ja muulle saamelaiselle maankäytölle aiheutuu häiriötä. Saamelaiskäräjät haluavat siksi osallistua suunnitelman jatkuvaan ympäristövaikutusten arviointiprosessiin. Saamelaiskäräjillä on ohjeet siitä, miten saamelaisten maankäyttöä koskeva kuuleminen ja ympäristövaikutusten arvioinnin valmistelu toteutetaan. Vaikuttaminen ja kuuleminen	Kaavoitusmenettelyssä sovelletaan valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten osalta alueidenkäyttölain 206 a §:ää. Kansainvälistä kuulemista jatketaan valmisteluvaiheessa 2026 ja ehdotusvaiheessa 2027. Vaihemaakuntakaavan vaikutukset arvioidaan alueidenkäyttölain mukaisesti sillä tasolla, mikä maakuntakaavan rooli yleispiirteisenä alueidenkäytön suunnitelmana on. Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemaakuntakaavassa 2050 arvioidaan lisäksi mahdollisia merkittäviä vaikutuksia saamelaiskulttuuriin ja poronhoitoon. Vaikutusten arviointia laaditaan koko kaavaprosessin ajan ja täydennetään



- Saamelaisilla, joita asia koskee, on oikeus ja mahdollisuus vaikuttaa päätöksiin, kun on kyse saamelaisten perinteisellä alueella sijaitsevasta maasta.
- Toiminnanharjoittajan on käytävä vuoropuhelua suoraan niiden saamelaisten kanssa, joita suunnitellut kehityshankkeet koskevat.
- Kuulemisen on tapahduttava varhaisessa vaiheessa.
- Saamelaisille, joita asia koskee, on annettava riittävästi tietoa toiminnasta, jotta he voivat tehdä tietoon perustuvan päätöksen hankkeesta ja halutessaan antaa ”vapaan ja tietoon perustuvan suostumuksensa”.
- Saamelaisille, joita asia koskee, on annettava mahdollisuus tehokkaaseen osallistumiseen ja todelliseen vaikuttamiseen. Tehokkaalla osallistumisella tarkoitetaan aikaa, taloudellisia resursseja ja etteivät muut tekijät ole jo lukinneet edellytyksiä.
- Kuulemismenettelyn tulisi olla kattava ja sen olisi johdettava siihen, että enemmistö kuulemismenettelyyn osallistuneista kannattaa toimenpidettä.
- Saamelaiskulttuuria ja saamelaisten oikeuksia/kansainvälisen oikeuden periaatteita on kunnioitettava.

Ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA) rajaaminen saamelaisten maankäytön osalta

Jotta ymmärrettäisiin maan merkitys alueen poronhoidon kannalta, tarvitaan tietoa ja tietämystä siitä, miten saamelaisyhteisöt ovat harjoittaneet, harjoittavat ja aikovat harjoittaa poronhoitoa ja miten alueen toiminta sekä pitkällä että lyhyellä aikavälillä vaikuttaa saamelaisyhteisön poronhoitoon kokonaisuutena. Jokaisen, joka aikoo perustaa yrityksen, on ympäristölain ja ympäristöarvointiasetuksen tietovaatimusten mukaisesti varmistettava, että ympäristövaikutusten arviointi on laadittu vaaditulla asiantuntemuksella. Siksi toimijan on tunnettava hyvin saamelaiset olosuhteet ja alueella harjoitettava poronhoito. Lainsäädännössä on vaatimuksia, joiden mukaan ympäristövaikutusten arvioinnissa on tuotava esiin useita eri ulottuvuuksia, jotka liittyvät sekä maisemaan, kulttuuriperintöön, terveyteen että ympäristöön. Ympäristövaikutusten arvioinnissa on siksi kuvattava suunnitellun toiminnan vaikutukset saamelaisten maankäyttöön. Saamelaiskäräjät katsoo, että Akwé: Kon - ohjeita tulisi soveltaa, jotta voidaan ehkäistä ja lieventää saamelaiskulttuuriin kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia ja jotta voidaan saavuttaa kunnioitus perinteistä tietoa ja tapaoikeutta kohtaan biologista monimuotoisuutta koskevan yleissopimuksen artiklojen 8j ja 10c mukaisesti.

YVA:ssa tulisi kuvata muun muassa seuraavat asiat:

- Miten, milloin ja missä poronhoitoa on harjoitettu, harjoitetaan ja aiotaan harjoittaa kyseisellä alueella
- Mikä on alueen merkitys poronhoidolle

saadun palauteen perusteella.

Paikallisviranomaiset ja sidosryhmät voivat antaa palautetta ja kannanottoja kaavasta ja vaikutusten arvioinnista lausunnoilla kaavan valmisteluaineiston ja kaavaehdotuksen ollessa nähtävillä.

Maakuntakaava ei ole toteuttava kaavataso, vaan ohjaa yksityiskohtaisempaa suunnittelua.

Vaihemaakuntakaavan vaikutukset arvioidaan alueidenkäyttölain mukaisesti sillä tasolla, mikä maakuntakaavan rooli yleispiirteisenä alueidenkäytön suunnitelmana on. Suomessa ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ohjaa laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä, jota sovelletaan hankkeisiin.



• Kokonaisarvio seurauksista, joita voi aiheutua poronhoidolle kyseisellä alueella, ja vaikutuksista alueen toiminnallisiin yhteyksiin • Kumulatiiviset, pysyvät, tilapäiset, sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset • Kuvailu asiaan liittyvistä kansallisista eduista • Kuvailu ennaltaehkäisevistä ja lieventävistä toimenpiteistä, joilla pyritään minimoimaan poroelinkeinolle aiheutuvat häiriöt • Kuvailu ajankohtainen ja ennakoitavissa oleva kokonaiskuva maankäytön vaikutuksista kyseiseen alueeseen • Mahdollinen vaikutus viereisiin alueisiin • Kertokaa, mitä on käyty ilmi asianomaisen saamelaiskylän kanssa käydyssä keskustelussa • Vaikutukset ympäristön laatutavoitteisiin (erityisesti “upea vuoristoympäristö”, “rikas kasvi- ja eläinkunta”, “kukoistavat kosteikot”, “elävät metsät” sekä “elävät järvet ja vesistöt”). Saamelaisten maankäytön ympäristövaikutusten arvioinnin rajaamisen osalta viitataan saamelaisten maankäyttöä ja ympäristövaikutusten arviointia koskeviin ohjeisiin.	
<u>County Administrative Board of Norrbotten</u> Lääninhallituksella ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Lääninhallitus haluaa osallistua turvallisuus- ja liikennevaihemaaakuntakaavan 2050 jatkoon.	Merkitään tiedoksi
<u>Haparanda city</u> Haaparandan mielestä on tärkeää priorisoida rajat ylittäviä liikenneyhteyksiä ja yhteisiä turvallisuustoimenpiteitä lisääntyneen sotilaallisen liikkuvuuden ja suunnitelmassa esitettyjen muuttuvien turvallisuusvaatimusten vuoksi. Haaparanda toivoo Suomen junaverkoston kehittämistä edelleen, jotta Ruotsin ja Suomen välisen työmatkaliikenteen mahdollisuudet lisääntyisivät, ja on luottavainen mahdollisuuksiin lisätä käytännön yhteistyötä ja liikennekysymyksiin liittyvää vuoropuhelua. Haaparannan kunta osallistuu mielellään tuleviin kuulemisprosesseihin ja odottaa innolla yksityiskohtaisempaa ehdotusta. Liikkuvuuden ja yhteisten työ-, matkailija- ja asuntomarkkinoiden mahdollistamiseksi tulisi pyrkiä liikenne- ja kuljetusjärjestelmien integrointiin. Tulevan vaiheittaisen maisemasuunnitelman tulisi tuoda esiin esteet, joita suomalaisesta näkökulmasta tällaisen integraation mahdollistamiselle on. Liikennejärjestelmät ja turvallisuus Haaparanda suhtautuu myönteisesti tavoitteeseen luoda hiilineutraali, älykäs ja globaaleihin muutoksiin mukautettu liikennejärjestelmä.	Vaihemaaakuntakaavan tavoitteena on päivittää geopoliittisen tilanteen vuoksi voimassa olevia maakuntakaavoja ja vastata maankäytön suunnittelun osalta toimintaympäristön muutoksiin erityisesti liikennejärjestelmän ja turvallisuuden osalta.



Liikennejärjestelmiä voidaan pyrkiä koordinoimaan rajan molemmin puolin. Haparanda toivoo, että vaiheittaiseen vaihemaakuntakaavaan sisällytetään myös osio mahdollisista tulevista muutostarpeista, jotka perustuvat suunnitteluun ja tuleviin hankkeisiin Ruotsissa. Norrbottenissa on käynnissä useita laajamittaisia teollisuushankkeita, ja Norrbottenin ratahankkeen suunnittelu jatkuu. Haaparannan kunta suunnittelee rahtiterminaalin laajennusta, jolla voi olla siviili- ja geopolitiittista merkitystä. Haaparannan kunta uskoo, että tulevassa vaihemaakuntakaavassa tulisi myös ottaa huomioon, miten nämä ja muut tulevat Ruotsin puolen hankkeet voivat vaikuttaa Suomen liikennejärjestelmään ja sen taustalla oleviin tarpeisiin. Haparanda pitää edelleen tärkeänä, että Ruotsin puolella asiaankuuluvat toimijat ovat mukana koordinoimassa toimia yhdessä. Haaparanda suhtautuu myönteisesti eurooppalaiseen raideleveyteen siirtymiseen Suomen pääradalla, koska se voisi lisätä liikennettä Haaparannan kautta. Lentoliikennealueita kehitettäessä Haaparandan mielestä vaihemaakuntakaavassa tulisi ottaa huomioon, miten Haaparanda-Tornio RC:n ja Rovaniemen lentokentän välistä yhteyttä voidaan vahvistaa ja kehittää. Muut Haparanda pitää myönteisenä, että energiahuoltojärjestelmän muutokset asetetaan alueelliseen kontekstiin, ja pitää tärkeänä, että tulevia muutoksia tarkastellaan maisemanäkökulmasta ottaen huomioon kumulatiiviset vaikutukset, kulttuuriperintö ja yhteinen matkailuelinkeino. Tulevissa arvioinneissa toimista, joilla voi olla ympäristövaikutuksia Ruotsin puolella rajaa, Haaparannan ja sen asukkaiden tulisi edelleen voida tulla kuulluiksi Espoon sopimuksen mukaisesti.	Vaihemaakuntakaavan laadinnan yhteydessä tehdään selvitystä kaksoisraiteesta mahdollisuudesta olemassa olevan ratalinjauksen viereen. Kaavoitusmenettelyssä sovelletaan valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten osalta alueidenkäyttölain 206 a §:ää. Kansainvälistä kuulemista jatketaan valmisteluvaiheessa 2026 ja ehdotusvaiheessa 2027.
<u>Kiruna municipality</u> Ei jätä kommentteja tässä vaiheessa, mutta toivoo saavansa tietoa ja mahdollisuuden esittää kommentteja jatkoprosessin aikana.	Merkittään tiedoksi. Kaavoitusmenettelyssä sovelletaan valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten osalta alueidenkäyttölain 206 a §:ää. Kansainvälistä kuulemista jatketaan valmisteluvaiheessa 2026 ja ehdotusvaiheessa 2027.



Pajala municipality

Kunta vastaa seuraaviin rajattuihin kysymyksiin:

A1) miten suunnitelma voi vaikuttaa Ruotsin ympäristöön ja terveyteen

B2) ilmoitettava, haluaako osallistua suunnitelman

jatkoympäristöarviointiprosessiin

C3) annettava kommentteja tulevista vaiheista

Kohtaa 3 pidetään hieman epämääräisesti muotoiltuna, joten hallintoviranomaisen tulkinta on seuraava: "millä tavoin tiedot voidaan ankkuroida asiaankuuluviin viranomaisiin ja muihin asiaankuuluviin sidosryhmiin". Pajalan kunnan vastaus on siis edellä mainitun muotoilun mukainen.

Kaavaprosessi

Työprosessi on sellainen, että suunnitelma laaditaan vuosina 2025–2027.

Tämä osallistuminen on ensimmäinen ilmoitus "Osallistumis- ja arviointiohjelman" ensimmäisestä versiosta.

Näkemykset

Vastaus kysymykseen A1) miten suunnitelma voi vaikuttaa Ruotsin ympäristöön ja terveyteen:

Luvussa... 2.4 havainnollistava kartta, kuva 1, on niin epäselvä, ettei sitä voida lukea. On kuitenkin selvää, että maan ja veden käyttöön vaikuttaa useita temaattisia suuntautumisvaihtoehtoja ja että useiden naapurimaiden yhteisten kosketuspisteiden vaikutukset näkyvät. Tätä päättelyä tukee kooste siitä, mille painopistealueille MBL-lain 28 §:ää tulisi arvioida aluesuunnittelun yhteydessä.

Viitaten maakuntahallituksen pyyntöön saada "näkemyksiä nykytilanteesta geopoliittisen tilanteen ja aluesuunnittelu ympäristön muutosten osalta, erityisesti liikenteen ja turvallisuuden osalta", Pajalan kunta huomauttaa seuraavaa:

Kohtaan 1) "maakunnan asianmukainen alueellinen ja sosiaalinen rakenne" sekä kohtaan 4) "vesi- ja maavarojen kestävä käyttö" ja kohtaan 5) "alueen yrityssektorin toimintaedellytykset" annetut palautteet ovat esimerkkejä laillisesti säännellyistä suuntauksista, joiden tulisi läpäistä yhdyskuntasuunnittelu ja joista tulisi keskustella yhdessä naapurimaan Suomen kanssa, jotta voidaan luoda edellytykset suotuisten synergiavaikutusten, kuten infrastruktuuriratkaisujen, kehittymiselle molemmille maille. Edellä mainittujen kohtien 1, 4–5 puitteissa korostetaan, että on erittäin tärkeää:

- A) varmistaa, että Ruotsin (Pajala) ja Suomen väliset rajanylityspaikat toimivat optimaalisesti myös kriisiaikoina. Tämä on näkökohta, joka on tärkeää ottaa huomioon myös geopoliittisesta näkökulmasta.

Kuva 1. on Lappi-sopimuksen aluerakennekartta, joka antaa lähtökohdat vaihemaakuntakaavan laadinnalle. Asiat tarkentuvat vaihemaakuntakaavan laadinnan aikana.



- B) on olemassa vaihtoehtoisia olemassa olevia liikennesolmukohtia ja logistisia toimintoja, jotka on tärkeää arvioida, myös sellaisia, jotka ensi silmäyksellä saattavat vaikuttaa täysin merkityksettömiltä, mutta jotka kriisitilanteessa voivat olla käyttökelpoisia ja sopivia.
- C) Luvussa 3.1 todetaan, että ”Muuttuneen geopoliittisen tilanteen vuoksi Lapin tie- ja rautatieyhteydet Pohjois-Atlantin satamiin ovat tulleet entistä tärkeämmiksi.” Tämän havainnon perusteella Pajalan kunta haluaa korostaa, että on tärkeää, että tulevaisuudessa saadaan jatkuva rautatieyhteys naapurimaiden Suomi – Ruotsi – Norja välille, reittiä Suomen Sodankylä – Kolari – Pajalan kunta – Svaipavaara – Narvik pitkin.

Tällä hetkellä edellä mainitulla reitillä ei ole rautatieyhteyttä. Tällä arktisella alueella kolmen Pohjoismaan välinen rautatiereitti voisi edistää yhtenäisempää ja kehittyneempää liike-elämää, parantaa liikenneturvallisuutta, mikä mahdollistaisi uudelleenlastauspisteet ja vaihtopisteet eri liikennemuotojen välillä, ja pitkällä aikavälillä voisi auttaa vähentämään raskaan liikenteen liikennevirtoja teillä. Tällaisen investoinnin seurauksena olisi myös enemmän mahdollisuuksia ajallisiin logistisiin puskureihin ja turvallisuusmarginaaleihin myös kriisiaikoina. Tarkoituksena tulisi olla vahvistaa Pohjoismaiden yhteistyötä eri infrastruktuuriratkaisujen välillä, esimerkiksi uusiutuvan energian ja tieverkkojen osalta, mikä voisi lopulta johtaa merkittäviin mittakaavaetuihin, uudistuneisiin liikesuhteisiin ja keskinäiseen valmiuteen jokaiselle arktisen alueen naapurimaalle myös kriisiaikoina.

Luvussa 3.1 todetaan myös ”Liikennejärjestelmä ja turvallisuus” ja todetaan, että ”liikennejärjestelmän osalta vaihemaakuntakaavan tavoitteena on luoda maakuntaan hiilineutraali, älykäs ja globaaleihin muutoksiin mukautettu liikennejärjestelmä”. Liikennejärjestelmien tulisi olla hiilineutraaleja, mutta infrastruktuuriset energiaratkaisut koostuvat useista haavoittuvista yhteyksistä ja niiden yhteen liittämisestä, mikä tarkoittaa, että esimerkiksi pelkästään sähkökäyttöisen ajoneuvokannan varaan luottaminen voi olla kriisitilanteessa erityisen haavoittuvaa. Tästä syystä käytettävissä tulisi olla ajoneuvokalusto, joka toimii myös vaihtoehtoisilla polttoaineilla. Valmiudessa tulisi olla laajempi valikoima vaihtoehtoisia liikennemuotoja, kuten toimivat rautatiet, erityisesti strategisten solmukohtien ja reittien varrella.

Näkemykset A, B ja C vastaavat maakuntahallituksen pyyntöön koskien: ”näkemyksiä nykytilanteesta geopoliittisen tilanteen ja fyysisen suunnitteluympäristön muutosten osalta, erityisesti liikenteen ja turvallisuuden osalta”.

Luvussa 2.5 todetaan: ”Maakuntakaava on yleissuunnitelma maakunnan tai sen osan alueidenkäytölle. Maakuntakaavan aikahorisontti on 10–30

Sotilaallinen liikkuminen, uudet itä-länsiyhteydet, ja erityisesti yhteydet eurooppalaisella raideleveydellä kohden Narvikia huomioidaan.

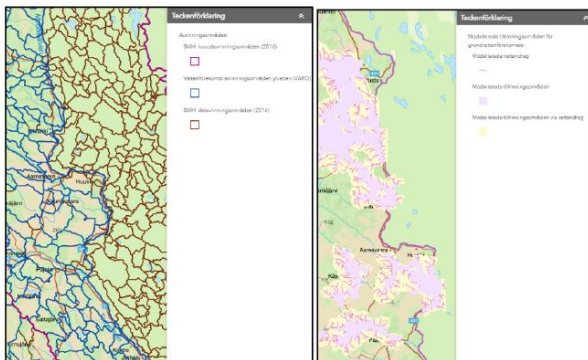


vuotta". Pajalan kunta huomauttaa, että tulisi selvittää, että elämme muuttuvassa ympäristössä ja siksi tulisi olla tilaa joustavammalle aikataululle, jotta suunnitelma voi vastata yhteiskunnassa ja geopoliittisella areenalla tapahtuviin muutoksiin.

Viitaten MBL § 28, kohta 4) "vesi- ja maavarojen kestävä käyttö", tätä päättelyä havainnollistetaan valikoimalla karttoja.

Vasemmalla reunalla oleva karttakuva näyttää muun muassa valuma-alueet Ruotsin (Pajalan kunta) ja sen lähialueiden välillä Suomessa. Oikealla oleva kuva näyttää "mallinnetut valuma-alueet vesistöjen kautta 2022–2027". Kuvista käy selvästi ilmi, että vesistöalueet ovat yhteisiä ja että vesistöjen muodostamat maantieteellisesti rajatut alueet ulottuvat, Suomesta Ruotsiin (ja päinvastoin) aina Pajalan kuntaan asti.

Nämä Ruotsin ja Suomen väliset rajat ylittävät vesistöt ja valuma-alueet tarkoittavat, että on tärkeää voida seurata ja arvioida, mitkä vaikuttavat tekijät voivat aiheuttaa muutoksia veden laatuun.

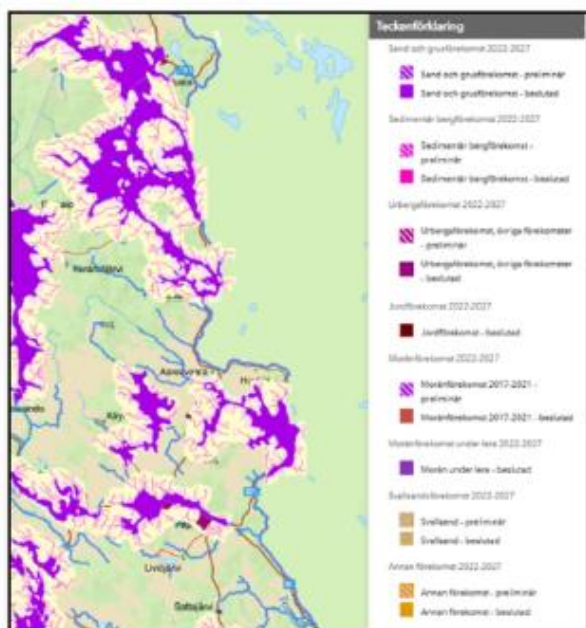


Källa: Båda karttsnitten från:
<https://viss.lansstyrelsen.se/Maps.aspx>

Karttakuva osoittaa, että Ruotsin (tässä viitataan pääasiassa Pajalaan) välillä on yhteisiä vesistöjä esimerkiksi kallioperässä. Kallioperässä on joskus halkeamia, jotka voivat tarkoittaa pohjaveden saastumista. Fyysisen suunnittelun ja ympäristövaikutusten arviointien valmistelun yhteydessä on tärkeää kuvata rajat ylittävät yhteiset pohjavesivarat objektiivisesti ja kokonaisvaltaisesti riskien ja riittävien toimenpiteiden selvittämiseksi pohjavesivarojen saastumisen estämiseksi.

Vaihemaakuntakaavoitukseen siirtyminen antaa joustavuutta vastata yhteiskunnassa tapahtuviin muutoksiin aiempaa nopeammin.

Vaihemaakuntakaavan vaikutukset arvioidaan alueidenkäyttölain mukaisesti sillä tasolla, mikä maakuntakaavan rooli yleispiirteisenä alueidenkäytön suunnitelmana on. Lapin turvallisuus- ja liikennevaihemakuntakaavassa 2050 arvioidaan lisäksi mahdollisia merkittäviä vaikutuksia poronhoitoon. Vaikutusten arviointia laaditaan koko kaavaprosessin ajan ja täydennetään saadun palauteen perusteella.



Källa: Utsnitt från <https://viss.lansstyrelsen.se/>

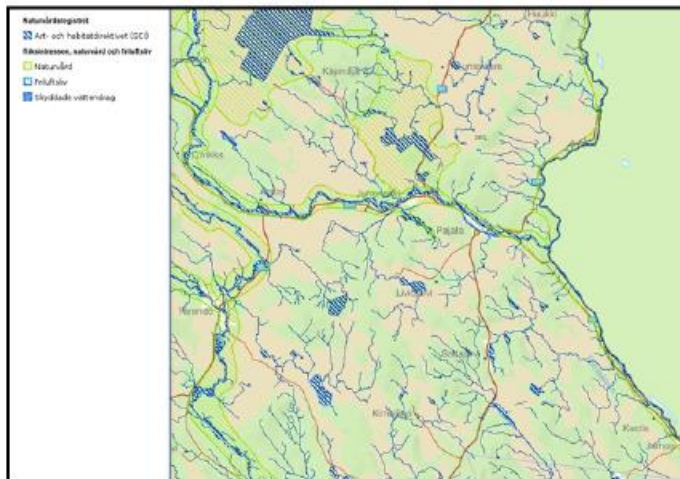
Ruotsin lainsäädännön ”Ympäristölain luku 5 Ympäristölaatustandardit ja ympäristön laadun hallinta” mukaisesti on erittäin tärkeää ottaa huomioon veden ympäristölaatustandardit. Veden ympäristölaatustandardien heikkenemistä on seurattava, ja siksi on perusteltua, että Pajalan kunnalle annetaan tietoa ja mahdollisuus kommentoida sellaisia suunniteltuja fyysisiä toimenpiteitä Suomen maa- ja vesialueilla, jotka voivat olla kiinnostavia veden ympäristölaatustandardeihin vaikuttavien tekijöiden osalta.





Viitaten MBL:n 28 §:ään ja ensisijaisesti kohtaan 6) ”säilyttää maisema, luonnonarvot ja kulttuuriperintö”; mutta joka liittyy myös kohtaan 7) ”riittävästi virkistykseen soveltuvia alueita”, esitetään seuraavat näkökulmat.

Karttakuva osoittaa, että Pajalan kunnassa on arvokkaita Natura 2000 - alueita ja kansallisen edun mukaisia ulkoilualueita. Kuva selventää, että naapurimaiden on tärkeää käydä yhteisiä vuoropuheluja myös fyysisestä suunnittelusta, jolla voi olla suoria tai epäsuoria seurauksia maan ja veden käytölle sekä näille nimetyille alueille.



Källa: <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Pajalan kunnassa poronhoitoon käytetään laajoja yhtenäisiä alueita, joista osa on kansallisesti arvokkaita. Pajalan kunta haluaa varmistaa, että saamelaiskulttuurin, mukaan lukien saamelaiskylien ja poronhoidon käyttämien maa- ja vesialueiden, huomioon ottamiselle, on hyvät edellytykset. Tähän liittyen Pajalan kunta haluaa korostaa, että saamelaisten vaikutusmahdollisuuksia on vahvistettu "saamelaisia koskevissa asioissa kuulemisesta annetulla lailla (2022:66)". Tämä näkökulma on toinen perusteltu syy sille, että Pajalan kunnalle tulee voida antaa tietoa alueista, jotka voivat vaikuttaa maa- ja vesialueisiin ja joilla on merkitystä poronhoidolle Pajalan kunnassa.



Källa: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/riksintressen/kartor/>

Vastaus kysymykseen B2) ilmoita, haluatko osallistua suunnitelman jatkossa tapahtuvaan ympäristöarviointiprosessiin:

Viitaten MBL:n 28 §:ään, on selvää, että on olemassa yhteisiä intressejä, jotka vaikuttavat sekä Pajalan kuntaan että Suomeen. Pajalan kunnan tulisi saada tietoa sellaisesta maa- ja vesialueidenkäytöstä, jolla voi olla seurauksia kunnan meneillään olevalle tai tulevalle maa- ja vesialueidenkäytölle. Tästä syystä Pajalan kunta pitää tärkeänä, että se voi jatkossakin osallistua suunnitelman tulevaan ympäristöarviointiprosessiin.

Vastaus kysymykseen C3) anna näkemyksiä tulevista vaiheista:

Luku 4 käsittelee "Vaikutusten arviointia", ja tässä yhteydessä olisi tehtävä hyvin selkeäksi MBL:n 9 §:ssä ja 1 §:ssä, että:

"Naapurimaat, joihin suunnitelmassa ehdotetut toimenpiteet vaikuttavat, on sisällytettävä YVA-menettelyyn, johon kuuluu muun muassa se, että asianomaisille viranomaisille ja sidosryhmille annetaan pääsy ajantasaisiin tietoihin ja mahdollisuus esittää lausuntoja, jotka otetaan huomioon Suomessa".

Tämän päättelyn perusteella lukuun 5 "Osallistuminen ja vuorovaikutus" on nyt liitetty suora yhteys. On aivan selvää, että Suomen lainsäädännössä/ohjeissa on selvennettävä, mitä asianmukaisia tiedotuskanavia tulisi käyttää, jotta asiaankuuluvat viranomaiset ja sidosryhmät Ruotsissa voivat saada tietoa hyvissä ajoin meneillään olevan suunnittelu- ja YVA-prosessin puitteissa. Yksi ehdotus voisi olla, että Ruotsin ympäristönsuojeluvirastolla Ruotsissa olisi koordinoiva rooli

Kaavoitusmenettelyssä sovelletaan valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten osalta alueidenkäyttölain 206 a §:ää. Kansainvälistä kuulemista jatketaan valmisteluvaiheessa 2026 ja ehdotusvaiheessa 2027.

Suomessa, jos alueidenkäyttölain 206 a§:n 1 momentissa tarkoitettuja merkittäviä ympäristövaikutuksia aiheutuu Suomea velvoittavan kansainvälisen sopimuksen osapuolena olevan valtion alueelle tai merkittävien ympäristövaikutusten kohteena oleva valtio sitä pyytää, huolehtii Suomen ympäristökeskus ilmoitus- ja



ja se olisi siten ensisijainen yhteystaho tiedon välittämiseksi myöhemmin asiaankuuluville tahoille Ruotsissa. Lopuksi Pajalan kunta haluaa kiittää tilaisuudesta jakaa näkemyksiään maakuntahallituksen kanssa ja toivottaa heille kaikkea hyvää jatkossa.	neuvottelutehtävästä kyseisen valtion kanssa. Käytännössä Suomen ympäristökeskus jakaa kaava-aineiston Ruotsin ja Norjan vastaaville viranomaisille, jotka puolestaan vastaavat kuulemisen järjestämisestä, aineiston jakelusta ja palautteen kokoamisesta omassa maassaan. Lapin liitto toimittaa kaava-asiakirjat Suomen ympäristökeskukselle osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyn mukaisesti kansainvälistä kuulemistä varten.
<u>Övertorneå municipality</u> Övertorneån kunta katsoo, että Ruotsin viranomaisten osallistuminen jatkotyöhön on erittäin tärkeää. Tämä koskee ensisijaisesti Ruotsia kansakuntana ja on tärkeää, että alueelliset viranomaist osallistuvat prosessiin strategisella tasolla ja tuovat esiin tärkeitä kysymyksiä ja turvaavat Ruotsin edut Tornionjoen raja-alueella. Övertorneån kunnalle itselleen hyvin toimivat ja turvalliset rajayhteydet ovat erittäin tärkeä edellytys toimivalle ja turvalliselle yhteiskunnalle. Rajanylityspaikat ovat tärkeitä osia paikallisyhteisöllemme, jossa kulttuuri, yhteistyö ja ystävyys ulottuvat rajan yli, työmatkoilla, joita esiintyy laajasti, yhteyksinä kriisi- ja sotatilanteissa sekä väestönsuojelun kannalta. Näin ollen näemme tarpeen varmistaa, että kaikki rajanylityspaikat säilytetään ja niitä kehitetään myös tulevaisuudessa. Liikennejärjestelmän osalta tie 21 Suomessa ja tie 99 Ruotsissa täydentävät toisiaan tärkeällä tavalla, ja niitä tulisi kehittää samaan tahtiin ja niiden tulisi vastata rajan molempien puolien liikennetarpeisiin, mukaan lukien erittäin raskas liikenne ja mahdolliset sotilasliikenne. Yksi toive voisi olla rajan ylittävien kevyen liikenteen yhteyksien sekä rajat ylittävän julkisen liikenteen selvittäminen, mikä voisi tehdä paikallisista toiminnoista ja junayhteyksistä Suomen puolella nykyistä helpommin saavutettavia Övertorneån kunnan paikalliselle väestölle.	Kaavoitusmenettelyssä sovelletaan valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten osalta alueidenkäyttölain 206 a §:ää. Kansainvälistä kuulemistä jatketaan valmisteluvaiheessa 2026 ja ehdotusvaiheessa 2027. Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on päivittää geopoliittisen tilanteen vuoksi voimassa olevia maakuntakaavoja ja vastata maankäytön suunnittelun osalta toimintaympäristön muutoksiin erityisesti liikennejärjestelmän ja turvallisuuden osalta. Merkitään tiedoksi
<u>The Norwegian Coastal Administration</u> Norjan rannikkohallinto kiittää vastaanottamastasi kirjeestä ja kutsusta kommentoida Lapin alueellista vaihesuunnitelmaa koskevaa kuulemistä. Liikenne ja turvallisuus 2050 ovat myös tärkeitä aiheita Norjan rannikkohallinnolle, ja Norjan rannikkohallinto on tehnyt/tulee tekemään vastaavaa työtä Norjassa. Norjan rannikkohallinto on tehnyt merkittävää työtä KVV Nord-Norgen kanssa, jossa tarkastellaan maan pohjoisosan liikennejärjestelmän trendejä ja mahdollisuuksia. Osa KVV:n työstä käsitteli rajat ylittävää liikennettä, ja tästä aiheesta laadittiin erilliset raportit.	Merkitään tiedoksi



Suomi on äskettäin liitetty Natoon (yhdessä Ruotsin kanssa). On luonnollista arvioida, mitä tämä tarkoittaa Suomen ja Norjan välisten liikennejärjestelmien yhteyksille, joissa tavarat liikkuvat laivasta rautateille/maanteille ja edelleen kansallisten rajojen yli (kumpaan suuntaan). Käsityksemme mukaan toimitettu suunnitelma on vasta ensimmäinen aloitusilmoitus vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä, ja sen jälkeen työskentelyä jatketaan ja mahdollisesti otetaan Norjan rannikkohallinto mukaan yksityiskohtien käsittelyyn ennen kuin suunnitelman erityisistä luonnoksista järjestetään uusi kuuleminen vuonna 2026. Suomen viranomaiset voivat ottaa yhteyttä Norjan rannikkohallintoon jatkotyön osalta, jos heillä on kysyttävää tai jotain muuta, mitä voimme tehdä. Norjan rannikkohallinto pyytää siksi ympäristövirastoa pitämään sen ajan tasalla Lapin vaihemaakuntakaavan etenemisestä ja työstä.	Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on päivittää geopoliittisen tilanteen vuoksi voimassa olevia maakuntakaavoja ja vastata maankäytön suunnittelun osalta toimintaympäristön muutoksiin erityisesti liikennejärjestelmän ja turvallisuuden osalta. Kaavoitusmenettelyssä sovelletaan valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten osalta alueidenkäyttölain 206 a §:ää. Kansainvälistä kuulemista jatketaan valmisteluvaiheessa 2026 ja ehdotusvaiheessa 2027.
<u>The County Governor in Troms and Finnmark</u> Tromssan ja Finnmarkin maakuntahallinnolla ei ole suoraa palautetta vaihemaakuntakaavasta, joka mielestämme kuvaa hyvin sitä, mitä alueellisen suunnitelman tulisi sisältää. Pyydämme, että meidät pidetään ajan tasalla jatkoprosessissa, koska tarvittava infrastruktuuri ja erilaiset yhteiskunnalliset tehtävät voivat vaikuttaa yhteistyöhän Tromssan ja Finnmarkin alueen eri palvelualojen sekä valtakunnanrajan yli tapahtuvan toiminnan kanssa. Olemme käytettävissä vuorovaikutukseen suunnittelukauden aikana niissä suunnitelmassa kuvatuissa tavoitteissa, joista meillä on vastuualue.	Merkittään tiedoksi Kaavoitusmenettelyssä sovelletaan valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten osalta alueidenkäyttölain 206 a §:ää. Kansainvälistä kuulemista jatketaan valmisteluvaiheessa 2026 ja ehdotusvaiheessa 2027.
<u>The Norwegian Water Resources and Energy Directorate</u> Ei kommentoitavaa	Merkittään tiedoksi