TORNIONLAAKSON MUSEO
TORNEDALENS MUSEUM

Viranhaltijapäätös 1356/12.03.03.00.01/2026

Tornionlaakson museon johtaja 3.11.2026 § 150/2026

TLM_Lausunto_TORNIO-KOLARI_radan sähköistäminen_YVA-tarveharkinta_03112026

Päätöksentekijä Tornionlaakson museon johtaja Kallio-Seppä Titta / museon johtajan sijainen Ylimartimo Teija

Valmistelija arkeologi Puolakka Hanna

Viite: LVV-U/130633/2026

TORNIO-KOLARI RADAN SÄHKÖISTÄMINEN,
YMPÄRISTÖVAIKUTUSTENARVIOINTIMENETTELYN TARVEHARKINTA

Lupa- ja valvontavirasto on pyytänyt Tornionlaakson museolta lausuntoa ympäristövaikutustenarviointimenettelyn (YVA) tarpeesta koskien Väyläviraston Tornion-Kolarin välisen rataosuuden sähköistämishanketta. Lausuntopyynnön liitteenä museolle on toimitettu Tornio-Kolari sähköistys, YVA-tarveharkintaselvitys (22.6.2026) liitteineen (21 kpl). YVA-tarveharkintahakemuksessa esitetään ratahankkeen kuvaus sekä arvio hankkeen mahdollisista ympäristövaikutuksista. Aineistona on käytetty hankealueelle tehtyjä ympäristö- ja luontoselvityksiä. Alueellisena vastuumuseona Tornionlaakson museo vastaa toimialueensa kulttuuriympäristöön liittyvistä asiantuntija- ja viranomaistehtävistä.

Museo on lausunut Väylävirastolle Tornio-Kolari radan sähköistämisen -hankkeeseen liittyvistä ratasuunnitelmien luonnoksista, jotka koskevat Kolarin liikennepaikkaa (10.7.2026) ja Niemenpään liikennepaikkaa (2.9.2026). Lisäksi museo on lausunut Väylävirastolle 26.1.2024 ja 25.10.2024 samalle rataosalle kohdistuvasta ratasuunnitelmasta, joka koskee tasoristeysjärjestelyjä Törmäntie-Saarukantie -alueella Torniossa.

Arvioinnin kohteena oleva ratahanke

Tornio-Kolari-rataosa on 183 kilometriä pitkä, sähköistämätön, yksiraiteinen sekaliikennerata. Tarveharkintaselvityksen mukaan rataosalla liikennöi yöjunia Helsingistä Kolariin sekä raakapuujunia Pellosta ja Kolarista Kemin ja Oulun suuntaan ja tyypillinen liikennemäärä on 3–4 junaa vuorokaudessa. Liikennemäärät ovat olleet kasvussa viimeisten vuosien aikana ja ennusteen mukaan sekä alueella käynnissä olevien investointien vaikutuksesta erityisesti raakapuuliikenteen ennustetaan kasvavan Kolarin radalla. Pidemmällä aikajänteellä liikennemääriä saattaa kasvattaa lisäksi esimerkiksi suunnitteilla olevat kaivoshankkeet, joiden toteutumisen kannalta keskeistä ovat toimivat ratayhteydet.

Rataosan liikennepaikkavälit ovat pitkiä ja radan kapasiteetti aiheuttaa selvityksen mukaan haasteita häiriötilanteiden hallinnassa sekä kunnossapidossa. Rataosan keskeinen liikenteellinen haaste on kohtaamismahdollisuuksien puuttuminen Tornion ja Pellon liikennepaikkojen

väliltä ja rataosan sähköistämisen yhteydessä uuden kohtaamispaikan toteuttaminen nähdään välttämättömäksi. Lisäksi rataosuudella on useita tasoristeyksiä, jotka eivät selvityksen mukaan täytä nykyisiä liikenne- ja viestintäviranomaisen määräyksiä. Muut tunnistetut ongelmat liittyvät pehmeikkökohteisiin, routimiskohteisiin, rataosuuden kuivatusjärjestelmän puutteisiin sekä ratasiltojen kuntopuutteisiin.

Suunnitteluhanke on käynnissä 2024–2028 aikana. Rataosan sähköistämisellä on selvityksen mukaan tarkoitus lyhentää henkilöliikenteen matka-aikoja sekä parantaa rautatiekuljetusten kustannustehokkuutta, teollisuuden kilpailukykyä ja vähentää kuljetusten aiheuttamia haitallisia päästöjä. Väyläviraston Tornio-Kolari rataosan sähköistyshankkeessa rataosa sähköistetään sekä tarvittavia parantamis- ja kehittämistoimenpiteitä toteutetaan mm. rataosan rata- ja ylikulkusiltoihin, lisätään kohtaamisraide Niemenpään liikennepaikalle, tehdään sähköistyksen vaatimat muutokset Kolarin liikennepaikan ja raakapuukuormausalueen laajentamista varten sekä parannetaan tasoristeysturvallisuutta. Suunnitelman mukaan pääosa toimenpiteistä toteutetaan olemassa olevalla rata-alueella, mutta esimerkiksi huoltotiet, tasoristeysten poistoista aiheutuvat korvaavat tieyhteydet sekä vastapenkereiden rakentaminen pehmeikköalueille voivat vaatia rata-alueen leventämistä jopa useiden kymmenien kilometrien matkalla.

YVA-tarveharkintaa varten esitetyssä selostuksessa ei ole havainnollistettu suunniteltuja toimenpiteitä. Selostuksessa ei ole esitetty esimerkiksi havainnekuvia tai periaateleikkauksia sähköratapylväiden sijoittumisesta tai pehmeikköalueiden vastapenkereistä ja niiden mittasuhteista tai etäisyydestä suhteessa nykyiseen rataan.

Suunnittelutilanne, rakennettu kulttuuriympäristö ja maisema

Selostuksessa on tunnistettu hankkeen vaikutusalueen suunnittelutilanne mainitsemalla maakuntakaavat sekä yleis- ja asemakaavat, joiden alueelle rata sijoittuu. Kaavojen sisältöä tai rataan vaikuttavia tai radan vieressä olevia kaavamerkintöjä tai -määräyksiä ei ole lainkaan avattu. Kokonaisuutena selostuksen mukaan hankkeella on arvioitu olevan vähäisiä vaikutuksia maankäyttöön nykyisen radan läheisyydessä, mutta todetaan, että esimerkiksi korvaavien tieyhteyksien rakentaminen voi vaatia muutoksia yleis- tai asemakaavoihin.

Selostuksessa on mainittu *valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet*, joiden alueille tai välittömään läheisyyteen hanke sijoittuu. *Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt* on niin ikään tunnistettu ja esitetty myös karttakuvissa selostuksessa **Alatornion kirkkoa ja sen ympäristöä** myöten, ja mainittu Kullonakosken kalakentän RKY-alue, joka sijaitsee noin kilometrin hankealueesta länteen. Tällä tarkoitetaan ilmeisesti **Kukkolankosken kalakenttää**. Myös valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden nimeämisessä on epäjohdonmukaisuuksia.

Selostuksessa ei ole tunnistettu maakunnallisesti arvokkaita maiseman tai rakennetun kulttuuriympäristön alueita tai paikallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön kohteita. Myöskään hankealueen ympäristöön sijoittuvia Unescon maailmanperintökohde **Struven ketjun** maailmanperintöpisteitä ei ole mainittu. Maakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt on osoitettu

Länsi-Lapin ja Tunturi-Lapin maakuntakaavoissa. Suunnittelualueelle sijoittuu muun muassa **Vojakkalan kylä ja Tornionjoen kulttuurimaisema** suunnittelualueen eteläosassa, **Kittisvaara** Pellossa sekä **Leastadiuspolku** Kolarissa. Lisäksi radan läheisyydessä sijaitsevat **Ylitornion**, **Pellon** ja **Turtolan kirkot** ovat maakunnallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön kohteita.

Paikallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön kohteita on osoitettu sekä Tornion yleiskaavassa että Ylitornion, Pellon ja Kolarin kuntien yleiskaavoissa Tornion- ja Muonionjokivarressa sekä inventoitu Lapin kulttuuriympäristöt tutuksi -hankkeessa. Esimerkiksi Torniossa ja Ylitorniolla on molemmissa vähintään 5-10 paikallisesti merkittävää kohdetta alle 100 metrin päässä radasta. Näistä Aavasaksan, Kaulirannan ja Kolarin asemat sijaitsevat käytännössä suunnittelualueella.

Vaikka selostuksessa ei ole tunnistettu maakunnallisesti ja paikallisesti merkittäviä alueita ja kohteita, vaikutusten arvioinnin mukaan hankkeen maisemavaikutuksia voidaan pitää luonteeltaan rajattuina ja pääosin nykytilaa täydentävinä, eikä hankkeen arvioida aiheuttavan sellaista maiseman tai kulttuuriympäristön muutosta, joka edellyttäisi laajempaa ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Arvioinnin mukaan maisema on monin osin jo muuttunut nykyisen radan ja tieverkoston myötä eikä sähköistys muuttaisi alueiden maankäyttöä tai heikentäisi kulttuuriympäristökokonaisuuksien rakenteellista tai historiallista arvoa.

Tornionlaakson museo yhtyy arviointiin siltä osin, että ratalinja ja rautatie on jo olemassa olevana monin paikoin merkittävä elementti maisemassa, kirkonkylissä ja asema-alueilla. Sähköratapylväät tuovat kuitenkin uuden, nykyistä laajemmalle näkyvän elementin maisema- ja kyläkuvaan ja vaikutusten merkittävyys riippuu kohteen ja alueen ominaispiirteistä ja herkkyydestä.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Selostuksessa ei ole tunnistettu juurikaan arkeologisia kohteita, vaikka suunnitellulla hankealueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsee lukuisia tunnettuja muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia muinaisjäännöksiä. Selvityksessä mainitaan kuitenkin vain kaksi Aavasaksalla sijaitsevaa muinaisjäännöskohdetta, joista niistäkään ei mainita nimeä tai tunnusta, mutta ne on esitetty kartalla. Liitekarttoihin on merkitty kiinteitä muinaisjäännöskohteita aluerajauksineen rata-alueelta ja laajalta alueelta sen ympäriltä. Arkeologisten kohteiden nimiä tai tunnuksia ei ole nostettu esiin, eikä kohteiden huomioimisesta ole tehty kartoilla esityksiä. Liitekartoilta puuttuvat arkeologisista kohdetyypeistä muut kulttuuriperintökohteet, havaintokohteet, mahdolliset muinaisjäännökset sekä löytöpaikat, jotka tulisi kuitenkin ottaa huomioon hankkeessa, jossa tehdään maankäyttöä.

Tornion-Kolarin välisellä rataosuudella ei ole tehty juurikaan arkeologisia inventointeja. Rata-alueen muinaisjäännöksiä on inventoitu vain sporadisesti eri kuntien suurten yleisinventointien yhteydessä, joista Ylitornion, Pellon ja Kolarin selvitykset on tehty 90-luvun puolella. Ainoastaan Kolarin ratapihan laajennettavalla alueella sekä sen välittömässä läheisyydessä on suoritettu arkeologinen inventointi kesällä 2026 (Kolari, Kolarin liikennepaikan

ratasuunnitelmahankkeen arkeologinen inventointi 2026 / Arttu Tokoi, Maanala Oy), jota ei kuitenkaan mainita selvityksessä. Muinaisjäännösrekisterissä on kuitenkin lukuisia, aiemmin havaittuja kiinteitä tai mahdollisia muinaisjäännöksiä kyseisen hankkeen alueella ja ratalinjalla. Alla luetellaan alle 50 metrin päässä rata-alueesta sijaitsevat muinaisjäännöskohteet.

Aavasaksalla sijaitsevat ja selvityksessä mainitut arkeologiset kohteet ovat radan itäpuolella sijaitsevat **Kinnunen** (*tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000003451)* sekä **Kuuroskoski** (*tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000009671*). Näistä **Kuuronkoski** sijaitsee radan viereen tulevan kääntöpaikan alueella, noin 27 metrin päässä ratakiinteistön alueesta ja noin 40 metrin päässä radasta. Kohde **Kinnunen** (*tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000003451)* sijaitsee osittain ratakiinteistön alueella. Kyseinen kivikautinen asuinpaikka on havaittu nimenomaan rataleikkauksessa noin 100 metrin matkalla ilmenevistä kivikautisista löydöistä, kuten kvartsi-iskoksista. Näin ollen ratakiinteistölle kohdistuvat, raskailla ajoneuvoilla tai työkoneilla tehtävät työt voivat vaikuttaa siihen, mitä kyseisestä kivikautisesta kohteesta on rataleikkauksen törmässä jäljellä. Koska kohteen tiedot eivät ole ajantasaiset, ne tulee päivittää hanketta varten tehtävien selvitysten yhteydessä, sillä kohteeseen kohdistuvia vaikutuksia ei voida luotettavasti arvioida ennen nykytilan selvitystä.

Suunnitellulle hankealueelle sijoittuu muitakin kiinteitä muinaisjäännöksiä sekä muinaisjäännösten löytöpaikkoja. Hyvin lähellä kiinteää muinaisjäännöstä **Kuuroskoski** sijaitsee löytöpaikka (ei kiinteä muinaisjäännöskohde) **Kuuroskosken rautatiesilta** (*tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000009916*), josta on rautatiesillan rakentamisen yhteydessä löydetty kivikautinen tuura. Ylitorniossa osin rata-alueelle ja sen alle sijoittuu muinaisjäännöskohde **Tolpinvaara Myllyoja** (*tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000032276),* 500 metriä pitkä ja aiemmin jopa 17 historiallista vesimyllyä käsittänyt kohde. Muinaisjäännösrekisterin tietojen mukaan aivan rautatiepenkereen rummun itäpuolella on jonkinlainen kokonaisuuteen liittyvä laakakivistä tehty rakenne. Noin 50 metriä radasta ja 35 metriä ratakiinteistöstä kaakkoon sijaitsee Ylitorniolla myös havaintokohde, todennäköinen tervahauta **Rautilankorva** *(tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000065707).*

Pellon Karpinpäässä, osittain rata-alueella sijaitsee myös havaintokohde, todennäköinen tervahauta **Koivula** (*tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000074811),* jonka läheisyyteen on merkitty tasoristeyksen poisto. Pellon Pakisjärvenpäässä noin 35 metriä ratakiinteistöltä länteen sijaitsevat myös havaintokohteet, mahdolliset hiilimiilut **Holmankangas** (*tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000074768)* sekä **Holmankangas 2** (*tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000074769)*, joiden läheisyyteen on merkitty routavaurioita ja pehmeikköä. Pellon Naamijoella sijaitsee myös aivan rata-alueen tuntumassa havaintokohde, mahdollinen tervahauta **Suukoski 6** (*tunnus muinaisjäännösrekisterissä* 1000074918).

Edelleen Pellon kirkonkylän Jolmanpäässä sijaitsee mahdollinen muinaisjäännöskohde **Rantavainio** (*tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000013981)*, jonka kuvauksessakin todetaan, että löytöjen levinnän ja löytöpaikan perusteella rautatielinjan alueella lienee kivikautinen asuinpaikka, jonka tarkempaa sijaintia ja laajuutta ei kuitenkaan koskaan ole selvitetty. Samalle kohdalle on suunnitelmakarttaan merkitty pehmeikköä. On selvää, että

ennen mahdollisia penkereiden rakennuksia, teiden tekoa tai muuta maanmuokkausta kyseisen kivikautisen asuinpaikkakohteen laajuus ja luonne tulee selvittää. Lisäksi myös Pellon Kirkonkylältä, rata-alueen sisäpuolelta on löydetty mahdollisesti jopa mesoliittinen tuura, löytöpaikan tunnus muinaisjäännösrekisterissä on **Ahjola Rohkihalli** *(Tunnus muinaisjäännösrekisterissä* 1000028539). Tornionlaakson museo haluaa myös muistuttaa, että mikäli rakennustöitä, kuten vastapenkereitä halutaan tehdä muinaisjäännöksen alueelle, on työhön haettava Museovirastolta erikseen kajoamislupaa.

Kolarissa rataosuudelle ei sijoitu ennalta tunnettuja muinaisjäännöksiä. Kolarissa, Sieppijärven seisakin kohdalla radan ylittää maakunnallisesti merkittävä historiallinen kulkureitti, sittemmin retkeilyreitiksi kunnostettu **Laestadiuspolku**, joka tulisi ottaa huomioon, mikäli kohdalla radanylitykseen tehdään muutostöitä.

Selvityksessä ei mainittu millään tavalla *valtakunnallisesti arvokkaita arkeologisia kohteita*, eli VARK-kohteita. Valtakunnallisesti arvokkaiden kohteiden kohdalla hankkeen vaikutuksia VARK-kohteiden maisemaan tulisi arvioida erikseen. Useat Tornionjokilaakson VARK-kohteista sijaitsevat Tornionjoen ja siten myös radan läheisyydessä. Ne saattavat sijaita satojen metrien päässä radasta, mutta usein kuitenkin korkeilla paikoilla, joista maisema voi avautua kauas, kuten esimerkiksi **Aavasaksan hakkaukset ja Struven piste** *(tunnukset muinaisjäännösrekisterissä 1000009675, 1000014146)*, **Kierivaara Pohjoisrinne** -kohteen (*tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000009931)* vaarapellot ja **Himovaara** -kohteen (*tunnus muinaisjäännösrekisterissä* 1000011608) rakkakuopat. Radan sähköistystöillä tuskin on vaikutuksia VARK-kohteiden maisemaan, mutta esimerkiksi laajojen hakkuiden, tasoristeysten siirtojen sekä uusien huoltoteiden rakentamisen mahdolliset vaikutukset niiden maisemaan tulisi tunnistaa ja arvioida.

Selostuksen ilmoitetaan sisältävän kattavan selvityksen ympäristövaikutuksista muun muassa arkeologisiin kohteisiin. Todellisuudessa vaikuttaa siltä, että muinaisjäännösrekisteristä ei ole selvityksen laadinnan yhteydessä tarkistettu ajantasaista tietoa hankealueen muinaisjäännöksistä, eikä sitä mainita lähteissäkään. Selvityksessä todetaan, että *”Vaikutukset kohdistuvat radan välittömään lähialueeseen, mutta saattavat näkyä paikoin laajasti ja vaikuttaa maiseman eheyteen. Sähköistysrakenteet eivät muuta alueen maankäyttöä, kulkureittejä tai kulttuuriympäristön rakenteellista kokonaisuutta, mutta lisäävät teknisiä rakenteita merkittävien maisemakokonaisuuksien läheisyyteen.* ***Historiallisiin kohteisiin, muinaisjäännöksiin ja RKY-alueisiin ei kohdistu suoria fyysisiä vaikutuksia, koska rakentaminen sijoittuu nykyiselle ratakiinteistölle eikä edellytä näillä alueilla laajenevia maakäyttöratkaisuja****.”* Kuitenkin heti seuraavassa kappaleessa todetaan, että osana hanketta suunnitellaan rakennettavaksi uusia huoltoteitä, kaadetaan puita, levennetään odotustasanteiden teitä, tehdään linjausmuutoksia sekä suurimpana vaikutuksena, siirretään tasoristeysten paikkoja, jolloin selvityksen mukaan *”tasoristeysten poistojen ja siirtojen johdosta joudutaan rakentamaan uusia korvaavia tieyhteyksiä keskimäärin joitakin satoja metrejä per poistettava/siirrettävä tasoristeyskohde.”* Näiden töiden vaikutuksista lähiympäristön muinaisjäännöksiin ei ole mainittu. Selvityksessä ei ole otettu millään tavalla huomioon suurinta osaa rata-alueelle ja sen välittömään

läheisyyteen sijoittuvista muinaisjäännöksistä. Tästä syystä myöskään niihin kohdistuvia vaikutuksia ei voida katsoa tunnistetuiksi, totuudenmukaisesti kuvatuiksi tai arvioiduiksi.

Tornionlaakson museon kanta

Tornionlaakson museo toteaa, että hankealueen kulttuuriympäristön nykytilaa ei ole tunnistettu selostuksessa eikä mahdollisia vaikutuksia ole sen vuoksi riittävästi tuotu esiin. Vaikka tunnettuja kiinteitä muinaisjäännöksiä sijaitsee jopa rata-alueella, arkeologisen kulttuuriperinnön osalta nykytilaa tai vaikutusten arviointia ei ole edes esitetty laaditussa selostuksessa. Tornionlaakson museo muistuttaa, että kulttuuriympäristö ja maisema ovat maantieteellisesti laajan suunnittelualueen eri osissa ja etenkin sen ääripäissä luonteeltaan hyvin erilaiset eikä täysin yleistävää johtopäätöstä voi museon näkemyksen mukaan koko suunnittelualueen osalta esittää, kuten selostuksessa on nyt tehty.

Tornionlaakson museon kanta on, että hankealueelle tulee teettää kattava arkeologinen inventointi, jossa inventoidaan sekä hankealueella, että sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat muinaisjäännökset. Inventoitavan alueen tulee sisältää myös esimerkiksi uudet perustettavat tasoristeykset, tiet ja muut alueet, jotka sijaitsevat nykyisen rata-alueen ulkopuolella, mutta joille tullaan hankkeessa kohdistamaan maankäyttöä.

Kiinteiden muinaisjäännösten lisäksi inventoinnissa tulee tarkastaa hankealueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat havaintokohteet, löytöpaikat sekä mahdolliset muinaisjäännökset, kuten esimerkiksi tässä lausunnossa mainitut kohteet. Etenkin kivikautisten asuinpaikkakohteiden **Kinnunen** sekä **Rantavainio** säilyneisyys ja laajuus tulee selvittää, jotta niihin hankkeessa mahdollisesti kohdistuvat vaikutukset voidaan tunnistaa ja arvioida totuudenmukaisesti. Mikäli kohteet osoittautuvat kokonaan tuhoutuneiksi, on sekin tärkeä tieto hankkeen vaikutusten arvioinnin kannalta.

Museon näkemyksen mukaan tarkemmassa suunnittelussa tulee myös rakennetun kulttuuriympäristön kohteiden osalta huomioida lieventämistoimenpiteet muun muassa pylväiden sijoittelussa ja pylväsvälejä määritettäessä sekä huoltoteiden, korvaavien tieyhteyksien ja vastapenkereiden suunnittelussa ja rakentamisessa. Pylväiden lisäksi muiden sähköistämiseen liittyvien rakennelmien sijoittamisella voi olla vaikutuksia radan välittömässä läheisyydessä sijaitseviin kohteisiin ja kyläkuvaan. Tarkempaan suunnitteluun museo on ottanut kantaa esimerkiksi Niemenpää ja Kolarin liikennepaikkojen ratasuunnitelmien luonnoksista lausuessaan.

Selvityksen ja vaikutusten arvioinnin puutteiden vuoksi hanke edellyttää arkeologisen kulttuuriperinnön inventoinnin ja tarkemman vaikutusalueen rakennetun kulttuuriympäristön selvityksen. Tornionlaakson museon näkemyksen mukaan Tornio-Kolari radan sähköistäminen edellyttää joko varsinaisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tai tarkempaa suunnittelua (ratasuunnitelmaa) varten laaditut selvitykset. Vasta ajantasaisen tiedon pohjalta voidaan arvioida vaikutukset kulttuuriympäristöön. Tarkemmista ratasuunnitelmista tulee pyytää lausunnot alueelliselta vastuumuseolta.

Viranhaltijapäätös 1356/12.03.03.00.01/2026

Tornionlaakson museon johtaja 3.11.2026 § 150/2026

Muita havaintoja selostuksesta

Selostuksessa on mainittu Pello-Kolari rataosuudella sijaitseva nykyinen poroaita, jota suunnitellaan uusittavaksi hankkeen yhteydessä. Lisäksi poroaitaa suunnitellaan rakennettavaksi rataosuuksilla, joissa on tapahtunut paljon porojen junan alle jääntejä. Tästä huolimatta hankealueen poronhoidon nykytilaa ei ole kuvattu lainkaan eikä vaikutuksia suhteessa poronhoitoon ole selostuksessa millään tavalla arvioitu, vaikka pääosa suunnittelualueesta sijaitsee poronhoitoalueella.

Tornionlaakson museo muistuttaa, että poronhoito on yksi Tornionlaakson perinteisistä elinkeinoista. Hankealueen maakuntakaavojen koko maakuntakaava-alueita koskevien määräysten mukaan *Poronhoitoalueella on turvattava poronhoidon ja muiden luontaiselinkeinojen alueidenkäytölliset toiminta- ja kehittämisedellytykset. Poronhoitoon olennaisesti vaikuttavaa alueiden käyttöä suunniteltaessa on otettava huomioon poronhoidolle tärkeät alueet ja valtion maiden osalta on neuvoteltava asianomaisen paliskunnan edustajien kanssa.* Museon näkemyksen mukaan näin laajassa hankkeessa tulisi ainakin tunnistaa sen sijoittuminen poronhoitoalueelle ja tuoda esiin hankkeen suhde poronhoitoon.

Teija Ylimartimo
rakennustutkija, museon johtajan sijainen

Jakelu

Lupa- ja valvontavirasto
Väylävirasto, Väylien suunnittelu, Ratasuunnitteluyksikkö