



Yara Suomi Oy
PL 900
00181 Helsinki

Arviointiselostus ja kirjeenne 11.5.2009

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUS, SOKLIN RAUTATIE

HANKETIEDOT JA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY

Hanke Soklin rautatie, välillä Kemijärvi - Sokli

Hankkeesta vastaava Yara Suomi Oy
Mechelininkatu 1a
PL 900
00181 Helsinki

Yhteyshenkilö: Eero Hemming (puh. 050 566 5087,
sähköposti etunimi.sukunimi@yara.com)

YVA-konsultti FCG Planeko Oy
Hallituskatu 13-17 D
90100 Oulu
Yhteyshenkilö: Juhani Niva (puh. 010 409 6220,
sähköposti: etunimi.sukunimi@fcg.fi)

Yhteysviranomaisen Lapin ympäristökeskus
Hallituskatu 5 C
PL 8060
96101 Rovaniemi
Yhteyshenkilö: Leena Ruokanen (puh. 040 738 6840,
sähköposti: etunimi.sukunimi@ymparisto.fi)

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994, muutettu 458/2006) tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia.

Rautatien ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarve määräytyy ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun valtioneuvoston asetuksen, (YVA-asetus, 713/2006) 6 §:n hankeluettelon kohdan 9 d) perusteella.

Hankkeen toteuttamista varten tarvittaviin suunnitelmiin ja lupahakemuksiin liitetään ympäristövaikutusten arviointiselostus ja yhteisviranomaisen siitä antama lausunto. Päätöksestä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja siitä annettu yhteisviranomaisen lausunto on otettu huomioon.

Hanke, sen sijainti sekä esitetyt toteutusvaihtoehdot

Yara Suomi Oy on suunnitellut aloittavansa malmintuotannon Soklin kaivos-alueella vuonna 2014-2015. Kaivoksesta tarvitaan kuljetusyhteys rikastetun malmin kuljettamiseksi asiakkaille. Kyseessä on rautatieyhteyden rakentaminen Kemijärveltä Sokliin Savukoskelle. Kemijärveltä Kelloselkään on olemassa rautatie, jota parannetaan. Vientisatama tulee olemaan joku Perämeren satamista.

Soklin rautatiestä suunnitellaan yksiraiteinen, sähköistämätön, radio-ohjattu ja kulunvalvonnalla varustettu tavaraliikenteen rata. Junien mitoitusnopeus on 80 km/h. Käytettävien junien mitoittava junapituus on 825 metriä ja paino 5 600 tonnia. Alustavien laskelmien mukaan kuljetettava rikastemäärä on noin 2 miljoonaa tonnia vuodessa. Tämä tarkoittaisi päivittäin 2-4 junaparin liikennöintiä radalla. Toteutettavasta vaihtoehdosta riippuen rautatietä voitaisiin käyttää myös puutavara- ja henkilökuljetuksiin, jotka vaativat omia erillisiä rakenteita rautatielle. Tämän hankkeen yhteydessä ei ole varauduttu näiden rakenteiden toteuttamiseen. Valittavasta vaihtoehdosta riippuen uuden ratalinjan pituudeksi tulee 103–166 km.

Vaihtoehto 1, VE 1: Kelloselkä – Sokli, 104 km. Ratalinjaus lähtee Sallan Kelloselästä ja kaartaa kohti Sallan ja Savukosken kunnanrajaa Saijan kylän koillispuolelta. Linjausvaihtoehto kulkee suurelta osalta Savukosken ja Sallan kunnanrajaa myötäillen. Linjaus kulkee Joutsitunturi-Koukkutunturi Natura-alueella 2,9 km. VE 1 eroaa kunnanrajasta Lapioseljän kohdalla, mistä se jatkuu kohti pohjoista Ahmatunturin länsipuolelta ja lopulta Tulppiojoen laaksoa pitkin Sokliin.

Vaihtoehto 2, VE 2: Kemijärvi-Pelkosenniemi-Savukoski-Sokli, 166 km. Rautatie erkanelee pohjoiseen nykyiseltä Rovaniemeltä Kemijärvelle johtavalta radalta noin 12 km ennen Kemijärveä. Pelkosenniemen pohjoispuolella ratalinjaus kääntyy kohti koillista ylittäen Kitisen Pelkosenniemen pohjoispuolella maantiesillan pohjoispuolelta. Linjaus kiertää Luiron soiden Natura-alueen sen eteläpuolelta. Savukoskelle päin mentäessä ratalinjaus kulkee maantien 965 pohjoispuolella. Ennen Savukoskea ratalinjaus jatkaa koilliseen Kuollutvaaran koillispuolelta ja ylittää Kemijoen Kivitsokanpalon kohdalla. Rovalasta linjaus kaartuu loivasti itään kohti Piippuselkiä ja Hirvikaltiota. Tämän jälkeen linjaus kulkee kohti Tulppiojokea ja yhtyy vaihtoehdon VE 1:n linjaukseen Pieni Saijanvaaran lounaispuolella.

Vaihtoehto 3, VE 3: Kelloselkä-Naruskajärvi-Sokli, 103 km. Rautatie erkanelee vaihtoehdosta 1 hieman Kelloselän pohjoispuolella ohittaen Kotalan kylän itäpuolitse ja myötäilee Naruskajokea paikallistien 19865 itäpuolella Naruskajärven pohjoispuolelle saakka. Naruskajärveltä linjaus kulkee kohti luodetta

yhdistyksen jälle vaihtoehto 1:een Ahmatunturin eteläpuolella Lapioseljän tuntumassa.

Vaihtoehto 4, VE 4: Kelloselkä-Savukoski-Sokli, 135 km. Rautatien alkuosa Sallassa on sama kuin vaihtoehdossa 1 ja loppuosa Savukoskella sama kuin vaihtoehdossa 2. VE 4 erkane vaihtoehdosta 1 Saijan kylän pohjoispuolella Kaita-aavan kohdalla, mistä se jatkuu kohti luodetta Tenniöjokea myötäillen ohittaen Nousun ja Kuoskun kylät pohjoispuolelta. Savukoskella VE 4 yhtyy vaihtoehtoon 2 Lauttarovien koillispuolella.

Vaihtoehtojen 1, 3 ja 4:n toteutuessa on kunnostettava rautatieosuus välillä Kemijärvi–Kelloselkä, 84 km. Yva-selostuksen mukaan rataosa ei kuulu tähän yva-menettelyyn.

Vaihtoehto 0, VE 0: Rautatieyhteyden rakentamatta jättäminen.

Liittyminen muihin hankkeisiin

Soklin kaivoksen toiminta edellyttää rikasteen kuljettamisen lisäksi myös sähkön saamista kaivosalueelle. Näin ollen rautatie liittyy keskeisesti koko Soklin hankekokonaisuuden (kaivos, voimajohto ja rautatie) toteutumiseen. Kaikissa hankkeissa on menossa yva-menettelyt siten, että arviointiselostukset ovat olleet samanaikaisesti nähtävillä ja niistä on pidetty yhteiset yleisötilaisuudet. Kaivoksen yva-menettelyyn sisältyy kuljetusvaihtoehdot Kovdoriin Venäjälle, eikä niitä käsitellä rautatien yva-menettelyssä.

Arviointimenettelyn sovittaminen yhteen muiden lakien mukaisiin menettelyihin

Natura-arviointi

YARA Suomi Oy on toimittanut Lapin ympäristökeskukselle luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisen Soklin rautatien Natura-arvioinnin 4.12.2008 lausuntoa varten. Natura-arviointia on täydennetty ja lausunto on annettu 10.2.2009 päivästä Natura-arvioinnista 22.4.2009. Arviointi sisältää Luiron soiden läpi menevän yva-menettelyn arviointiohjelmavaiheen vaihtoehdon 2 ja Joutsitunturi-Koukkutunturin läpi kulkevat arviointiohjelmavaiheen vaihtoehdot VE1 ja VE 1b. Yva-menettelyn selostusvaiheessa on käsitelty ainoastaan vaihtoehtoa 1b, joka on kuitenkin nimetty VE1:ksi. Yva-ohjelmavaiheen VE2 kulki Luiron soiden halki ja yva-selostusvaiheessa Luiron soiden Natura-alueen eteläpuolelta. Yva-selostus sisältää ns. Natura-tarveharkinnan Luiron soiden eteläpuolisesta vaihtoehdosta samoin kuin muistakin rautatien lähialueiden Natura-alueista lukuun ottamatta Sieriäisten harjulampia. VE 4 kulkee Sieriäisten harjulammet nimisen Natura-alueen (FI1301507, SCI) koillisivun suuntaisesti. Radan ja Natura-alueen välissä on Salla-Savukoski maantie. Arviointiselostukseen alue on merkitty vain rantojen suojeluohjelman alueeksi. Sieriäisten harjulampien osalta Natura-arviointia on täydennettävä maakuntakaavaa ja yleissuunnitelmaa laadittaessa, mikäli valitaan VE 4.

Näin ollen luonnonsuojelulain ja yva-lain mukaiset menettelyt on erotettu toisistaan Joutsitunturi-Koukkutunturin osalta. Luonnonsuojelulaki antaa tähän mahdollisuuden. Tässä yva-lausunnossa ei siis oteta kantaa Joutsitunturi-Koukkutunturin Natura-arvoihin.

Kaavoitusmenettelyt

Itä-Lapin maakuntakaavaa ollaan uudistamassa Soklin hankkeiden aiheuttamien maankäyttötarpeiden vuoksi. Maakuntakaavan laadinta on tiedostanut koko ajan yva-menettelyiden etenemisen, menettelyjen kesken on ollut yhteistyöpalavereja, menettelyt ovat tietoisia toistensa aikatauluista ja niitä on yhteensovitetty. Maakuntakaavan muutos saa keskeisen aineistonsa rautatien-, voimajohdon ja kaivoksen yva-menettelyistä.

Poronhoitolain 53 §:n mukainen neuvottelu paliskunnan kanssa

Yva-menettelyn yhteydessä ei ole käyty erillisiä poronhoitolain tarkoittamia neuvotteluita.

ARVIOINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Yara Suomi Oy on toimittanut 11.5.2009 Soklin rautatiehankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen Lapin ympäristökeskukselle. Rautatiehankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostus ja sitä koskeva kuulutus on asetettu nähtäville Savukosken, Pelkosenniemen ja Sallan kunnanvirastoissa sekä Kemijärven kaupungintalolla ja Lapin ympäristökeskuksessa 14.5.2009 alkaen koko arviointimenettelyn ajaksi. Arviointiselostusta koskeva kuulutus on julkaistu Lapin Kansassa 14.5.2009 ja Kotikympissä 14.5.2009. Sähköisesti kuulutus ja arviointiselostus on julkaistu internetissä osoitteessa www.ymparisto.fi hakupolkuna: Alueelliset ympäristökeskukset > Lappi > Ympäristönsuojelu > Ympäristövaikutusten arviointi YVA ja SOVA > Vireillä olevat YVA-hankkeet > Soklin rautatie. Arviointiohjelmaan on voinut tutustua myös Savukosken pääkirjastossa, Korvatunturin sivukirjastossa, Pelkosenniemen ja Sallan kunnankirjastoissa sekä Kemijärven kaupunginkirjastossa. Virallinen nähtävilläoloaika oli 4.5.–30.6.2009, jona aikana lausunnot ja mielipiteet tuli toimittaa ympäristökeskukseen.

Lapin ympäristökeskus on pyytänyt lausuntoa arviointiselostuksesta Savukosken, Pelkosenniemen ja Sallan kunnilta sekä Kemijärven kaupungilta, Ratahallintokeskukselta, Suomen ympäristökeskukselta, Turvatekniikan keskukselta, Lapin liitolta, Lapin lääninhallitukselta (sosiaali- ja terveysosasto), Lapin TE-keskukselta, Metsähallitukselta (Metsätalous Kemijärvi ja Luontopalvelut Rovaniemi), Lapin tiepiiriltä, Lapin rajavartiostolta, Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitokselta, Lapin kauppakamarilta, Museovirastolta, Lapin maakuntamuseolta, Paliskuntain yhdistykseltä, Kemin-Sompion paliskunnalta, Pohjois-Sallan paliskunnalta, Sallan paliskunnalta, Oraniemen paliskunnalta, Pyhä-Kallion paliskunnalta, Hirvasniemen paliskunnalta, Lapin luonnonsuojelupiiriltä, Sompion Luonnonystävilä ja Metsänhoitoyhdistys Sodankylä ry:ltä.

Mahdollisuudesta antaa mielipiteitä YVA-selostuksesta tiedotettiin lisäksi kirjellä 12.5.2009 useille paikallisille kylä-, luonnonsuojelu-, riistanhoito- ja yrittäjäyhdistyksille sekä metsästyseuroille.

Hankkeesta on järjestetty yleisötilaisuudet 18.5.2009 Martin lomakeitaalla ja Luontokeskus Korvatunturilla, 19.5.2009 Kemijärven kaupungintalolla ja Pelkosenniemen kunnanvirastolla sekä 20.5.2009 Sallan kunnanvirastolla. Savukosken tilaisuuksissa käsiteltiin myös kaivoksen ja voimajohdon asiat.

Pelkosenniemen tilaisuudessa oli myös voimajohdon asiat. Savukoskella molempiin tilaisuuksiin osallistui yleisönä noin 20 henkilöä. Pelkosenniemellä 12 henkilöä, Kemijärvellä 14 ja Sallassa 30 henkeä.

Tilaisuuksissa esitettiin mm. seuraavia mielipiteitä:

- vaikutukset paliskunnalle aiheutuvat laajemmalle alueelle kuin mihin pelkäs-tään toiminta keskittyy, vaikuttavat laidunpaineiden muutoksiin
- porotalouden kohdalla etsitty vain pienimmän haitan vaihtoehtoa
- ei pelkkää haittaa, kunnalle myös verotuloja mm. kiinteistöveron muodossa
- miksi kunnalle ulkopuolelta tulevat työpaikat "arvokkaampia" kuin esim. po-rotalouden tarjoamat nykyiset työpaikat?
- eivätkö porolaitumet jo ole muutoinkin huonossa kunnossa
- poronlihan markkinointi ja säteilevien aineiden päästöt?
- Tsernobylin laskeuman vaikutukset vrt. Soklin säteilevät päästöt?
- jääkö rata VE 1 mukaan toteuttamatta?
- paliskuntien ja kaivoshankkeiden vertailu ei paikallaan; paliskunnat, tokka-kunnat etc. erilaisia, ei voi vertailla
- jos rikastus Venäjällä, tuleeko sähkökin Venäjältä?
- jos kaivoshanke ei etene, huutokaupataanko oikeudet (TEM)? elintärkeä hanke seutukunnalle!
- mikä hankkeen vaikutus kuntien verotuloihin?
- millaiset ovat haittavaikutusten kustannukset porotaloudelle euroina?
- onko Venäjän vaihtoehto realistinen?
- onko lieteputki Kemijärvelle ollut mietittävänä?
- diesel/sähkövetureiden käyttö?
- millaiset vaikutukset ve1 vs. ve2 hintaan, aikatauluun?
- vo1, 3 ja 4 mahdollistavat Barentsin käytävän
- voiko YM palauttaa Natura -lausunnon ympäristökeskukselle uudelleen val-misteltavaksi
- onko mietitty josko rikastettaisiin Venäjällä, mutta tuotaisiin Vartiuksesta ta-kaisiin Suomen satamiin?
- Itä-Lappi tyhjenee
- VE 0 –vaihtoehto ei ole vaihtoehto
- rata VE 3 tyrmätään Sallan pohjoisen palkisen osalta, eivät halua edes keskus-tella asiasta
- kyse "haitta-analyysistä", hyötyjen selvittäminen vielä kesken. Puukuljetusten ja matkailun kannalta radasta myös hyötyjä. Myös maksaja selvitettävä.
- VE 2 Kemi-Sompion osalta kestävä. Onko tarkoitus ajaa alas poroelinkei-no?
- vaikutukset poromääriin yllättävän vähäisiä, kuinka vaikutukset paliskunnille voivat olla niin merkittäviä?
- kukaan ei osaa sanoa, millaiset lopulliset vaikutukset poronhoidolle
- vapaa laidunnusoikeus, muutokset maksavat porotaloudelle paljon (laidunalu-eiden menetykset) onko mahdollista välttää tai pienentää vaikutuksia porota-loudelle
- onko v. 87 ratasuunnitelmaa hyödynnetty?
- nyt suunniteltu rataa kaivoksen tarpeisiin, vaatiiko henkilöliikenne erilaisia ra-kenteita tms., jotka tulisi ottaa huomioon jo suunnittelun tässä vaiheessa?
- syytä korostaa, että VE:t 1, 3 ja 4 vaativat Kemijärvi—Kellosekä (84km) ra-dan peruskorjauksen
- alueen ihmisille luontosuhde tärkeää. Ristiriita, kun esitetään, ettei sosiaalisia vaikutuksia, kun ve 1 pirstoo erämaisena pidetyn alueen. Vahva vaikutus niille ihmisille, jotka kulkeneet ikänsä näissä erämaissa.

- paljonko porokuolemia kun puukuljetukset kumipyörillä verrattuna tilanteeseen jos puukuljetukset tapahtuisivat junalla
- onko kaivoksen rakentamisaikaiset meluvaikutukset arvioitu jossain menettelyssä (rakentamisaikana tavarat kulkevat kumipyörillä)?
- valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden näkökulmasta, eikö YVA:ssa olisi tullut tarkastella myös puukuljetusten siirtymistä raiteille?
- miksi esitetään, että vo2 estää Barentsin käytävän toteutumisen?
- aluetaloudelliset ja yhteiskunnalliset vaikutukset tarvitaan maakuntakaavaa varten, tuottavatko YVA –menettelyt nämä selvitykset?
- miten tärinävaikutukset arvioitu?

LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Arviointiselostuksesta on annettu yhteensä 26 lausuntoa ja 62 mielipidettä. Useissa mielipiteissä on useita allekirjoittajia. Arviointiselostuksesta annetut alkuperäiset lausunnot ja mielipiteet säilytetään Lapin ympäristökeskuksessa. Kopiot lausunnoista ja mielipiteistä on toimitettu hankkeesta vastaavalle. Seuraavassa esitetään yhteenvedot kannanotoista.

Lausunnot

1. Pelkosenniemen kunnanhallitus

Pelkosenniemen kunta viittaa YVA-ohjelmasta antamaansa lausuntoon ja katsoo oikeaksi, että esitysten mukaisesti VE2-linjaus on siirretty kulkemaan Lui-ron soiden Natura-alueen ulkopuolelle. VE2 on luonnonsuojelullisesti ongelmaton ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen. Vaihtoehto tuo selkeästi merkittävimmät hyödyt kuljetustarpeille ja elinkeinoille, erityisesti metsätaloudelle ja matkailulle. Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon porotaloudelle aiheutuvat vaikutukset ja pyrkiä hakemaan mm. korjaavien linjausten avulla lievennyksiä aiheutuville haitoille välillä Kemijärvi-Pelkosenniemi-Savukoski ja erityisesti välillä Savukoski-Sokli. Lopputoteutuksen osalta ratkaisevaa on valtion/liikenneministeriön asettaman työryhmän arviot ja valtion rahoitusosuuden suuruus, sekä valtion ja yhtiön neuvotteluiden lopputulos.

2. Sallan kunnanhallitus

Sallan kunta edellyttää selostusta täydennettäväksi Joutsitunturi-Koukkutunturi –vanhojen metsien suojelualueeseen kohdistuvien vaikutusten osalta. Kunnanhallituksen käsityksen mukaan hanke voidaan toteuttaa vaihtoehdon VE1/VE1b mukaisesti, koska Lapin ympäristökeskuksen lausunto vaihtoehtojen VE1 ja VE1b osalta ei perustu arviointiin ja vaikutuksia on liioiteltu. Ei ole uskottavaa, että arvioinnin tekijän ja yhteysviranomaisen päätelmät poikkeavat toisistaan ratkaisevasti. Luonnontalouden tosiasiallinen tila huomioiden vaikutukset eivät ole niin merkittäviä, ettei lupaa voitaisi myöntää. Metsähallituksen omalla päätöksellä metsätalouskäytön ulkopuolelle jätetyt alueet tulee ottaa myös huomioon arvioitaessa vaikutuksia Natura-alueen luonnontalouteen ja yhteysverkostoihin. Edelleen kunnanhallitus yhtyy Savukosken kunnan 16.6.2009 antamaan lausuntoon.

3. Savukosken kunnanhallitus

Savukosken kunta toteaa, että arviointiselostus on pääosiltaan riittävä. Poronhoitoa on tarkasteltu riittävän monipuolisesti. Keinoja haittojen pienentämiseksi on esitetty selkeästi ja paljon. Vaikutukset on esitetty paliskunnittain, mikä selkiyttää selostusta poronhoidon osalta merkittävästi. Radan aitaamisen hyötyjen ja haittojen vertailu on kuitenkin toteutettu puutteellisesti.

Natura-arvionti sisältää virheitä, on sisällöltään puutteellinen ja on johtanut lausuntojen antajat (Lapin ympäristökeskus, Metsähallitus) harhaan niiden antaessa lausuntonsa koskien Joutsitunturi-Koukkutunturin Natura 2000 –alueen käyttöä rautatien rakentamisessa erityisesti kohdissa Boreaaliset luonnonmetsät, pirstoutuminen ja ekologiset yhteydet. Savukosken kunta toteaa, että kaikkiaan boreaalista luonnonmetsää on Savukosken ja Sallan kunnissa ei-metsätalouskäytössä 174 00 hehtaaria. VE1b:n vuoksi boreaalista luonnonmetsää tuhoutuisi Natura-alueella noin viisi hehtaaria. Kokonaisuuden kannalta vaikutus boreaalisiin luonnonmetsiin olisi luokkaa ”merkityksetön” tai ”erittäin lievä”. Edelleen kunta toteaa, että Joutsitunturi-Koukkutunturin Natura-alue on nykyisinkin pirstaleinen, eikä rautatien aikaansaama 5 hehtaarin aukko muuta sen luonnetta merkittävästi. Väriön yhteismetsän omistama metsätalousmaa, paliskuntien väliset poroaidat ja myös puuton lakialue ja kivirakka jo pirstaloivat alueet. Koska Natura-lausunnoissa korostettu itä-länsiyhteys ei ole nykymuodossakaan toimiva, rautatietä ei pitäisi kohdella arvioinnissa ja lausunnoissa niin tuomitsevasti, kuin nyt on menetelty. Metsähallituksen Savukosken ja Sallan kuntien alueella hallinnoimien valtionmaidien pohjois-eteläsuuntaiset ekologiset yhteydet ovat erittäin hyvät. Ne ulottuvat yhtäjaksoisina Joutsitunturi-Koukkutunturin Natura -alueelta aina Soklin kaivosalueen pohjoispuolelle noin 70 kilometrin matkalle. Toisaalta kunnanrajalla oleva poroaita muodostaa esteen monien eläinten liikkumiselle alueelta toiselle.

Vaihtoehto VE1b lävistää Joutsitunturi-Koukkutunturi -Natura-alueen noin 2900 metrin matkalta. Rakentamalla rautatie aivan Natura-alueen halki kulkevan, 50-100 metriä leveän, pohjois-etelä -suuntaisen vuotson länsipuolelle, se sijoittuisi ympäristössä jo olevaan aukkoon ja sulautuisi maastoon paremmin. Natura-alueen halkaisevalle osuudelle voidaan rakentaa esimerkiksi pieneläinrumpuja, siltoja ja maakäytäviä, joiden kautta eläimet voivat liikkua radan ali. Näillä lievennyksillä rautatien vaikutuksia alueen eheyteen, metsiin ja eläimistöön voitaisiin merkittävästi pienentää.

Savukosken kunnanhallitus katsoo, että koska sekä Metsähallitus että Lapin ympäristökeskus ovat antaneet lausuntonsa Soklin kaivosradan rakentamisesta Joutsitunturi-Koukkutunturin Natura 2000-alueen poikki puutteelliseen Natura-arviointiin perustuen, arviointi on tehtävä uudelleen tai sitä on tarkistettava. Edelleen Savukosken kunnanhallitus katsoo että rautatien linjausvaihtoehto VE1b on ainoa mahdollinen reitti rautatien rakentamiseksi Soklin kaivosalueelle. Edellä esitettyjen lievennysten jälkeen Joutsitunturi-Koukkutunturin Natura 2000 -alueeseen kohdistuva haitta on tasoa lievä, eikä merkittävästi heikennä Natura 2000 –alueen suojeluarvoja. VE2 on liian pitkä, liian kallis, kohtuuton Kemin-Sompion paliskunnalle ja kuolinisku koko paliskunnan poronhoidolle. Samoin VE4 olisi Kemin-Sompion poronhoidon kannalta kohtalokas. Kuoskun ja Nousun kylät ovat paliskunnan tärkeimpiä porokylä ja ratalinjaus sekä jättäisi paliskunnan lounaisosan käytännössä joutomaaksi että puhkoisi yli kolmenkymmenen poronomaistajan vasotus- ja talviruokinta-aidat. Savukoski on Suomen johtava porokunta eikä Savukosken kunnanhallitus näin

ollen voi hyväksyä kummankaan vaihtoehdon toteuttamista missään olosuhteissa.

VE3 halkaisisi Pohjois-Sallan paliskunnan, olisi loppu paliskunnan nykymuotoiselle laidunkierrolle ja aiheuttaisi kestämatöntä haittaa paliskunnan poronhoidolle. VE3 ei ole käytännössäkään toteutettavissa. VE0 tarkoittaa joko kaivoksen avaamista jättämistä tai ettei rautatietä rakenneta mihinkään Suomen satamaan. Savukosken kunnanhallitus ei pidä myöskään vaihtoehtoa VE0, tai sitä, että rautatie ja rikastamo rakennetaan Kovdoriin Venäjälle, missään olosuhteissa mahdollisena.

4. *Kemijärven kaupunginhallitus*

Kemijärven kaupunki toteaa lausuntonaan, että laadittu arviointiselostus on eräiltä osin aivan liian suppea. Joutsitunturi-Koukkutunturin Natura-alueen osalta arvioinnit tulee tehdä uudelleen niin, että tarkastellaan laaja-alaisia kokonaisuuksia. Näin vältetään virhepäätelmiltä, jotka seuraavat suppeasta tarkastelusta. Myös haitallisia vaikutuksia estäviin ja lieventäviin toimenpiteisiin on paneuduttava nyt tehtyä perusteellisemmin. Vaihtoehtoiset ratalinjaukset on sijoitettu maastoon onnistuneesti. Suunnittelussa on otettu hyvin huomioon väestön ja suojelun tarpeet. Haittavaikutuksia on pyritty vielä vähentämään linjausten tarkennuksilla Natura-alueiden kohdalla. Arviointiselostuksessa on päädytty arvioitujen vaikutusten osalta pääosin siihen, että esteitä radan rakentamiselle ei ole. Ratavaihtoehdon 1 osalta on kuitenkin päädytty kielteiseen arvioon Joutsitunturin Natura-alueen kohdalla.

Soklin radan rakentamisen vaatima maa-ala n. 5 ha ei mitenkään voi olla uhka luontotyypille "Boreaaliset luonnonmetsät". Jos suojeltu pinta-ala on riittämätön Suomessa, ovat suojelun puutteet muualla kuin Itä-Lapissa. Metsähallituksen tekemistä alue-ekologisista suunnitelmista voidaan nähdä, että suunnittelualueella on erittäin hyvät ekologiset yhteydet, joita tukevat vielä muiden kuin valtion omistamat maa-alueet. Natura-lausunnossa korostuvalla itä-länsiyhteydellä Joutsitunturin Natura-alueen kohdalla ei voi olla kokonaisuuden kannalta suurta merkitystä, koska yhteyttä rajoittavat jo nyt ihmisen rakentama paliskuntien välinen poroaita ja luonnonmuodostumana Maltion puuton lakialue. Rautatien vaikutuksia lieventäviin tekijöihin Natura-alueen kohdalla tulisi myös paneutua perusteellisemmin. Panostuksia VE1b:n mukaisella 2,9 km pitkällä rataosalla Natura-alueella voitaisiin varmasti lisätä niin, että todelliset vaikutukset luontoarvioihin jäävät vähäisiksi.

Antaessaan lausuntoa arviointiohjelmasta Kemijärven kaupunki piti parhaana juuri perusvaihtoehdosta 1 korjattua vaihtoehtoa 1b, koska se toteuttaa maakuntakaavan mukaisesti valtakunnallisesti merkittävää liikenneyhteyttä, Barentsin käytävää. Arvioinnissa on todettu, että VE1b on myös porotalouden kannalta suotuisin, koska se sijoittuu pitkälti paliskuntien rajalle ja kokonaisuutena Natura-alueen ulkopuolella VE1/1b:n kielteiset vaikutukset ympäristöön ja elämänmenoon ovat vähäisimmät. Muut vaihtoehdot vaikeuttavat oleellisesti porotalouden harjoittamista.

5. *Ratahallintokeskus*

RHK toteaa, että ympäristövaikutukset on selvitetty pääasiassa riittävästi, mutta joitakin selvityksiä joudutaan täydentämään. RHK esittää korjauksia ja

täydennyksiä arviointiselostuksen kappaleisiin 4, 11, 12 ja 19. Enimmäisäänitasokarttoja tulisi selostuksessa avata mm. niiden laskemisen ja tulokinnan osalta. Mikäli hetkellisiä maksimimelutasoja esitetään, tulisi selkeästi todeta, ettei niille ole vertailukohtia nykyisessä lainsäädännössä, eikä VNp:n 993/1992 mukaisia ohjeita sovelleta niihin. Liikenneturvallisuuksi on käsitelty yleispiirteisesti siihen nähden, että uudelle rataosalle on suunniteltu tasoristeyksiä. Mm. puolipuumilaitos ei takaa onnettomuusriskin nollaantumista, koska autoilla ajetaan puolipuumien läpi. Ratahallintokeskus ei omista rata-alueita, vaan hallinnoi valtion rataverkon maita eli nykyistä valtion rataverkkoa (tarkastelualueella Kemijärvi-Kellosele). Suunniteltu yksityisraideyhteys ei ole tällä hetkellä Ratahallintokeskuksen hallinnassa.

6. Lapin liitto

Lapin liiton virasto toteaa, että Itä-Lapin maakuntakaavassa Soklin kaivososalle on osoitettu kaivosalue (EK 1901) sekä voimajohdon yhteystarve. Lapin liitto on 16.6.2008 päättänyt maakuntakaavan muuttamisesta Soklin kaivososalle edellyttämien muutosten osalta. Tarvittavat muutokset maakuntakaavaan koskevat kaivosalueen laajuutta, voimajohdon linjausta sekä ennen kaikkea rautatieyhteyden osoittamista kaavassa. Vaihemaakuntakaavan valmisteluvaiheen kuuleminen oli 11.2.-13.3.2009. Kaavaluonnoksessa esitettiin neljää vaihtoehtoista ratayhteyttä Soklin kaivososalle. Parhaillaan laaditaan kaavaehdotusluonnosta, jossa pyritään esittämään yksi parhaaksi valittu ratavaihtoehto. Tavoitteena on viedä Soklin kaivososalle vaihemaakuntakaava Lapin liiton valtuuston käsittelyyn marraskuussa 2009.

YVA-selostuksessa tarkastellut neljä eri ratavaihtoehtoa ovat maakuntakaavan yleispiirteisyys huomioon ottaen samat kuin kaavaluonnoksessakin. Selostuksessa on monipuolisesti tuotu esille ratavaihtoehtojen taustat ja vaikutukset. Vaihtoehtoja vertailtaessa vaikutukset poronhoidon toimintaedellytyksiin osoittautuvat haastaviksi. Osallistumismenettelyjen kautta on tiedossa, että poronhoidon kannalta vain VE1 on mahdollinen väylä Soklin rautatien sijoittamiselle. Laaditun Natura-arvioinnin perusteella metsähallitus ja Lapin ympäristökeskus ovat lausunnoissaan todenneet, että vaihtoehtoon 1 mukainen rautatie heikentää merkittävästi niitä luonnonarvoja joiden vuoksi ratalinjaukselle sijoittuva Joutsitunturi-Koukkutunturin alue on hyväksytty osaksi Natura-verkosta.

Koska ratavaihtoehto 1 on kuitenkin ainoa, jonka poronhoidon edustajat tahtovat todeta mahdolliseksi toteuttaa, tutkitaan toiminnanharjoittajan toimista edelleen haitallisten vaikutusten lieventämiseksi erilaisia teknisiä ratkaisuja suhteessa alueen luonnonarvoihin. Myös rautatien yksityiskohtaisemmissa yleis- ja ratasuunnitelmissa voidaan hioa ratkaisua paremmin Natura-arvoja huomioon ottavaksi. YVA-selostus tukeutuu laatimisen aikaiseen tilanteeseen ja annettuihin Natura-lausuntoihin. Mikäli tulevissa tarkemmissa selvityksissä voidaan päätyä Naturaan kohdistuvien vaikutusten osalta myönteisempään loppupäätelmään, on selostusta pidettävä tältä osin vielä epävarmana. Lapin liiton virasto pitää tärkeänä, että Natura-arviointia rautatievaihtoehtoon 1 osalta vielä täydennetään. Muilta osin Soklin rautatien ympäristövaikutusten arviointiselostus on selkeästi laadittu ja muodostaa maakunnan suunnittelun kannalta riittävän pohjan rautatielinjauksen vaihtoehtojen tarkastelulle.

7. Lapin lääninhallitus, sosiaali- ja terveysosasto

Lapin lääninhallitus toteaa, että arviointiselostuksessa on riittävällä tarkkuudella esitetty hankkeen mahdolliset vaikutukset ihmisten terveyteen ja elinoloihin. Esitetyistä vaihtoehtoista vähiten ihmisten terveyteen ja elinoloihin vaikuttavia tekijöitä on vaihtoehdossa 1.

8. Lapin TE-keskus

Lapin TE-keskuksen näkökulmasta olennaista jatkosuunnittelussa on, kuinka rautatietä voitaisiin hyödyntää kokonaistaloudellisesti tehokkaasti. Soklin kaivosradan kohdalla radan linjaaminen kulkemaan Pelkosenniemen kautta hyödyttäisi ennen kaikkea Pyhä-Luoston matkailukeskuksia. Radan rakentaminen Kelloselän kautta toisi myös Sallan alueen matkailuyrityksille uusia mahdollisuuksia parantuneiden yhteyksien muodossa. Myös metsätaloudella on omia kuljetustarpeita, joiden merkitys vaihtelee eri linjausvaihtoehtojen mukaan. YVA -ohjelmassa ei ole varauduttu kaivostoiminnan ulkopuolisten toimintojen vaatimien rakenteiden toteuttamiseen. Punnittaessa ratavaihtoehtoja tarvitaan perusteltu näkemys alueen ja Lapin tulevasta kehityksestä mm. matkailun kasvunäkymät, metsätalouden yhä pidentyvät kuljetusmatkat ja kaivostoiminnan uudet mahdollisuudet. Lisäksi tulee arvioinnissa ottaa huomioon kaikilta osin ilmastonmuutoksen tuomat reunaehdot, turvallisuus ja kokonaisharkintaan perustuva kilpailukyky eri liikennemuotojen välillä.

VE2 tukisi vahvasti Pyhä-Luoston matkailualueen ja koko Itä-Lapin matkailun ja aluetalouden kehitystä. Pelkosenniemen ja Savukosken kautta kulkeva ratayhteys palvelee ja parantaa selvästi alueen metsätalouden toimintaedellytyksiä. VE2 tukee eniten valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita asuttujen alueiden yhdistämisestä ja mahdollistaa muunkin tavaraliikenteen siirtymisen kiskoille sekä henkilöliikenteen kuljetukset Savukoskelta etelään. Haitat porotaloudelle ovat kuitenkin ilmeiset ja niiden vähentämiseen on suunnitelmassa tarkemmin puututtava.

Ratayhteys tuo kaksi uutta Lapin kuntakeskusta rautatien vaikutuspiiriin, millä on selvästi myönteistä pitkän aikavälin vaikutusta kaikenlaisen elinkeinotoiminnan toimintaedellytyksiin ja paikkakuntien elinvoimaan. VE2 avaa mahdollisuuden jatkaa rataa Pelkosenniementä pohjoiseen. Erityisen merkittävä muu vaikutusmahdollisuus ratavaihtoehto VE2:lle on Keski-Lapin vihreäkivivyöhykkellä. On hyvin todennäköistä, että ko. alueilta löytyy uusia malmioita ja tulee tuotantoon niiden lisäksi jo löydettyjä malmioita lähitulevaisuudessa ja ainakin rautatien vaikutusaikana, jonka arvioidaan olevan ainakin 50 vuotta. VE2:ssa rautatie tulee keskelle/lähelle näitä malmioalueita, joka tulee ehdottomasti ottaa huomioon sekä YVA-menettelyn arvioinneissa, että arvioitaessa rautatievaihtoehtojen muita kuin Soklin kaivoshankkeen suoria vaikutuksia.

VE 2 halkaisee Luiron soiden Natura-alueen n. 4,0 km matkalla kolmessa eri osassa. Arviointiohjelmaa tulee ehdottomasti täydentää selvittämällä myös VE2:lle vaihtoehtoinen ratalinjaus, mikä tulisi kulkemaan Kemihaaran soiden ja Luiron soiden Natura-alueen välistä. VE2 on myös ympäristö- ja luontoystävällisin seurattessaan pitkälti asuttuja seutuja, voimajohto- ja tielinjauksia erämaiden sijasta. Ennen lopullisen linjausvaihtoehdon päättämistä tulee varmistaa, että valittu linjausvaihtoehto tulee palvelemaan Lappia maakuntana parhaiten koko rautatien elinkaari huomioon ottaen, koska rautatiehanke tulee nähdä pitkän aikavälin investointina infrastruktuuriin. Tänä aikana on mahdollista, että käyttötarpeet tai niiden painotukset voivat muuttua.

Paliskunnille, poronhoidolle ja poroelinkeinolle radasta suoraan ja välillisesti aiheutuvat haitat ja vahingot, myös tulevaisuudessa ilmenevät, tulee korvata täysimääräisesti. Kemin-Sompion ja Pohjois-Sallan paliskuntien välinen aita on ollut olemassa jo 1800-1900 lukujen vaihteesta alkaen. Radan sijoittaminen noudattelemaan paliskuntien välistä rajaa – VE1 – aiheuttaa vähiten ongelmia Kemin-Sompion ja Pohjois-Sallan paliskunnille ja poroelinkeinolle. Soklin kaivoksen rautatieinvestoinnin työllisyysvaikutukset olisivat 660 henkilötyövuotta Itä- ja Pohjois-Lapissa vuoteen 2013 mennessä. Lapin ympäristökeskus kuitenkin katsoo, ettei lupaa voida myöntää tai suunnitelmaa hyväksyä Luiron soiden ja Joutsitunturi-Koukkutunturin osalta ilman luonnonsuojelulain 66 §:n 2 ja 3 momentissa säädettyjä menettelyjä.

9. Lapin TE-keskus, kalatalouspalvelut

Lapin TE-keskuksen kalatalouspalvelut katsoo, että arviointiselostus antaa hyvän pohjan kalataloudellisten vaikutusten arvioimiselle ja eri vaihtoehtojen vertailulle vesioikeudellisen lupahakemuksen laatimista varten. Voimajohdon ja rautatien rakentamisessa tulee ottaa huomioon alueiden erämaisuus, luontoarvot, sekä matkailu- ja virkistyskäyttö. Linjaukset tulee toteuttaa siten, että maisema- ja meluhaitat minimoidaan. Rautatie ja voimalinja tulee sijoittaa riittävän etäälle vesistöistä ja vesistöjen ylitykset tulee tehdä alueen luontoarvoja kunnioittaen, eli ne mitoitetaan riittävän väljiksi ja rakennetaan niin, ettei niihin synny kalojen kulkua estäviä kynnyksiä. Pienetkin kulkuesteet ja eroosion lisääntyminen voivat johtaa mm. taimenkantojen peruuttamattomiin menetyksiin. Rakentamisen aikaisen ja sen jälkeisen eroosion vaikutuksista ylitettävään vesistöön tulee laatia arvio. Kaivoksen rakentamatta jättäminen säilyttäisi alueen nykyiset luontoarvot ja tarjoaisi mahdollisuuden jatkaa jo käynnissä olevaa alueen matkailun kehittämistä

10. Tiehallinto, Lapin tiepiiri

Tiehallinnon Lapin tiepiiri toteaa, että arviointiselostuksessa on tiukasta aika-aulusta huolimatta kattavasti esitetty eri ratalinjausvaihtoehtojen ympäristövaikutukset. Tiepiiri pitää vaihtoehtoa 1 liikenteellisesti ja hankkeen kokonaisvaikutukset huomioon ottaen parhaana vaihtoehtona. Maanteiden tieliikenteen kannalta huonoin ratavaihtoehto on VE2, koska sen kanssa on linjauksen pituudestakin johtuen eniten risteäviä teitä. Muiden kolmen ratalinjausvaihtoehdon välillä ei ole suuria eroja tässä suhteessa.

Arviointiselostuksessa on esitetty, että risteäminen maanteiden kanssa tapahtuisi joko eritasossa tai varustamalla risteämiskohdat puolipuumilaitoksilla. Tiepiiri pitää parhaana vaihtoehtona risteämisten järjestämisestä eritasoratkaisuna. Lapin tiepiirin käsityksen mukaan risteäminen maanteiden kanssa on mahdollista järjestää kaikissa ratalinjausvaihtoehdoissa turvallisesti.

11. Museovirasto

Soklin rautatien arviointiselostuksessa on rakennetun ympäristön osalta keskitetty arvioimaan ympäristön esteettisen laadun heikkenemistä sekä vaikutusta suojeluarvoihin. Tarkastelunäkökulma ei siten suoranaisesti ota huomioon alueidenkäyttötavoitteiden vaatimusta, että valtakunnallisesti arvokkaissa kohteissa alueidenkäytön on sopeuduttava niiden historialliseen kehitykseen. Myönteistä on, että käytettyihin aineistoihin on kuulunut myös valmisteilla oleva, alueidenkäyttötavoitteiden tarkastukseen liittyvä, uusittu luettelo valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista ympäristöistä (Museovirasto 2009).

Kaikki ratalinjauksen vaihtoehdot päättyvät noin 100 metrin päähän valtakunnallisesti merkittävän rakennetun ympäristön Tulppion konesavotan alueesta Savukoskella. Tulppio on siten merkittävin yksittäinen kohde, jonka säilyminen on turvattava riittävässä laajuudessa.

Ratalinjauksen vaihtoehto 1:llä on pienimmät vaikutukset ympäristöön. Vaihtoehdot 1,3,4 mahdollistavat maakuntakaavassa Kemijärvi-Kellosekä –linjalle osoitetun Barentsin kansainvälisen liikennekäytävän toteutumisen ja tukevat Soklin kaivoshankkeen vaihtoehto 3 valintaa. Sillä on pienimmät vaikutukset alueen luonto- ja kulttuurihistoriallisiin kohteisiin.

Esiteltäviltä ratalinjavaihtoehdoilta tai niiden välittömästä lähipiiristä ei tunneta kiinteitä muinaisjäännöksiä. Arkeologinen kulttuuriperintö inventoidaan mahdollisimman pikaisesti linjauksen valinnan jälkeen. Näin hankkeessa voidaan varautua mahdollisesti paikannettavien muinaisjäännösten suojelun edellyttämiin pieniin linjausmuutoksiin tai ehditään toteuttaa mahdollisesti tarvittavat riittävät arkeologiset kaivaukset.

12. Metsähallitus, Itä-Lappi

Linjavaihtoehtojen määrää voidaan pitää riittävänä. Rautatie kulkee suurelta osin valtion mailla.

Selostuksessa on selvitetty hyvin pintapuolisesti eri linjavaihtoehtojen vaikutusta muihin elinkeinoihin, lähinnä matkailuun ja metsätalouteen. Kytännössä VE 2:ssa olisi huomattavaa käyttöä myös matkailussa ja metsätaloudessa. Selostuksessa olisi pitänyt selvittää kuljetusmääriä rautatiellä eri vaihtoehdoissa sekä kuljetusmäärien vaikutusta muun muassa alueen talouteen, ilman saastumiseen, liikenneturvallisuuteen ja radan kannattavuuteen. Puutavarakuljetusten siirto tieltä rautatielle toisi puutavaran kuljetuksissa vuosittain satojen tuhansien eurojen säästöt.

Rautatien sijoittumista maisemaan on selvitetty kiitettävästi ja esitetty soveltuvinta linjausta kussakin vaihtoehdossa

Ratavaihtoehto VE 1 läpäisee Joutsitunturi-Koukkutunturin Natura 2000-alueen, joka kuuluu myös vanhojen metsien suojeluohjelmaan. Sen suojeluarvo perustuu pitkälti vanhoihin erämaisiin metsiin. Yhdessä Maltion luonnonpuistoa ja muihin siihen kytkeytyvien alueiden kanssa se on tärkeä osa itä-länsisuuntaista ekologista käytävää. Sillä on olennaista merkitystä myös kytkeytymisessä etelä-pohjoisuuntaan. Rata muuttaa olennaisesti alueen luonnetta ja pirstoessaan luontokokonaisuuksia heikentää niiden eheyttä. Ratahankkeen Natura-arvioinnin yhteydessä esitetty aluetta lyhyemmältä matkalta läpäisevä itäisempi vaihtoehto 1b lieventää vaikutuksia, mutta vaikuttaa edelleenkin suojelukohteen eheyteen. VE 1 vaikuttaa myös eniten uhanalaisten petolintujen reviereihin. Jos radan rakentamisessa päädytään tähän luonnonsuojelullisesta vaikeimpaan vaihtoehtoon, tulee rakentamisessa hakea perinteisestä radanrakentamisesta poiketen ratkaisuja, joilla lievennetään merkittävästi radan kielteisiä ekologisia vaikutuksia; siltoja kosteikkojen yli, kavennettuja käytäviä, eläinten yli- ja alikulkuja tms.

Ratalinjavaihtoehdot VE 2, 3 ja VE 4 eivät lävistä suojelu- tai suojeluohjelma-alueita, joten ne olisivat luonnonsuojelunäkökohtiltaan

vähiten kriittisiä vaihtoehtoja.

Vaihtoehdoilla ei ole tehty riittäviä muinaisjäännösten inventointeja, joten vaikutusta on mahdotonta arvioida. Ratalinjausvaihtoehto 2 vaikuttaa aiemmin tunnettuihin muinaisjäännöskohteisiin eniten. Ennen radan rakentamista tulee alueella tehdä perusteellinen arkeologinen inventointi. Kokonaisuutena Metsähallitus katsoo, että VE 2 on esitetyistä ratavaihtoehtoista metsätalous- ja luonnonsuojelunäkökohtien kannalta suositeltavin.

13. Lapin rajavartiosto

Lapin rajavartiostolla ei ole lausuttavaa arviointiohjelmaan.

14. Lapin kauppakamari

Lapin kauppakamarin mukaan Soklin kaivosohjelma ja siihen liittyvät investoinnit ovat tehtyjen selvitysten mukaan yhteiskuntataloudellisesti ja erityisesti alue- ja yritystaloudellisesti erittäin kannattavia. Työllisyysvaikutukset sekä vaikutukset valtion ja kuntien verotuloihin ovat merkittävät. Lapin kauppakamari katsoo, että ratayhteyden toteuttamisella voi olla merkitystä koko Itä-Lapin alueen elinkelpoisuuden säilyttämisessä. Kauppakamari pitää arviointiselostuksessa todettuja vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumiseen nähden oikeasuuntaisina. Hankkeen merkittävyys huomioon ottaen vaikutukset tulisi arviointiselostuksessa todeta yksityiskohtaisemmin. Ratayhteyden toteutumisen vaikutuksia alueen matkailuelinkeinoon ei tule aliarvioida.

15. Paliskuntain yhdistys

Radasta muodostuu paliskunnan alueen poronhoidolle pysyvä este. Se pirstoo laidunaluetta ja aiheuttaa muutoksia, haittoja ja vahinkoja kuin myös poronhoidon kustannusten nousua.

Ratalaki kieltää radalla ja rata-alueella liikkumisen. Radan sijoittaminen paliskuntien rajalle on ainut vaihtoehto, jossa poroelinkeinoille aiheutuvia vaikutuksia pystytään pienentämään.

Uusi rata ja YVA koskevat Kemin-Sompion, Pohjois-Sallan, Oraniemen, Pyhä-Kallion, Hirvasniemen ja Sallan paliskuntia riippuen valittavasta vaihtoehdosta. Liikenteen lisääntyminen ja sen myötä vahinkomäärien kasvu koskee useita muita radan varrella sijaitsevia paliskuntia. Kuuleminen ja YVA -selvitys on näiltäkin osin puutteellinen.

Lausunnossa on tuotu esille poronhoidon oikeutus ja neuvottelu-oikeus.

Suunnitelmat ja selvitykset radioaktiivisten aineiden leviämisen estämisestä ja radioaktiivisten aineiden jätteiden käsittelystä, säilytyksestä ja kuljetuksesta ovat puutteellisia. Rata-alueella poronhoitotöissä liikkumiseen liittyvät turvallisuus- ja lupa-asiat ovat selvittämättä.

Poronhoitoa on kuvattu YVA:ssa. Mahdollisuuksia järjestää kaivostoiminnan liikenne ja poronhoidon toimimiseen samalla alueella ei ole selvitetty. Porojen ja poronhoitajien turvallisuus- ja kulkemisratkaisuja, kuten radan aitaamista, alitusten ja ylitysten rakentamista radalle ei ole selvitetty. Toimintojen

yhteensovittamista ei ole selvitetty. Radan poronhoidolle aiheuttamien vaikutusten selvitys on riittämätön. Paliskuntien rajalle sijoittuva ratavaihtoehto olisi poroelinkeinon kannalta vähiten haittoja aiheuttava ratkaisu.

Yksin laidunkierron muuttuminen tuo mukanaan laidunmaiden epätasaista kulumista ja joidenkin, jopa laajojen laidunnusalueiden jäämisen pois käytöstä, koska porojen kulku estyy tai ko. vuodenaikaan liittyvän laitumelta toiselle siirtymiseen sopiva ”käytävä” puuttuu kaivostoimintaan liittyvien rakennelmien takia. Liikennevahinkoina voidaan korvata vähäinen määrä junan alle jääneitä poroja, mutta miten korvataan samalle poronmistajalle tapahtuva kymmenien raavaiden porojen menetys. Se tarkoittaa tuotannontekijäresurssin menetystä ja sitä ei voida korvata lihan hinnan maksamisella. Se tuhoaa jo elinkeinoa. Vaikutusten taloudellista ja toimintaan vaikuttavia esteitä eikä niiden poistamista tai pienentämistä ole selvitetty riittäväällä tavalla.

YVA -selvityksessä poronhoitoon kohdistuvat vaikutukset olisi tullut selvittää aktiivisesti pienimmän haitan periaatteen mukaisia mallien löytämiseksi ja vaikutusten minimoimiseksi tai poistamiseksi yhteistyössä paliskunnan kanssa. Aluemenetys sinänsä ei kuvaa porotaloudelle aiheutuvaa koko menetyksen määrää. Keskimääräiset porotiheydet eivät ole relevantti mittari menetyksestä. Vaikutukset ulottuvat paliskunnan mahdollisuuteen toimia kannattavalla tavalla elinkeinossaan. Paliskuntien kanssa ei ole neuvoteltu.

Maankäyttö porolaitumena ja kannattavan poroelinkeinon edellytyksenä, tulee ottaa huomioon rataratkaisuja tehtäessä poronhoitoalueella, etenkin erityisesti poronhoitoon tarkoitettulla alueella. Huomattavan haitan merkitys poroelinkeinoille olisi tullut selvittää. YVA -selostuksessa tulisi olla selvitystä toimintajan kuin myös lopettamisen jälkeen tehtävistä maan ennalleen saattamiseen tähtäävistä toimenpiteistä.

Sosiaalisten vaikutusten arviointi poronhoitajien piirissä on puutteellinen. Poronhoitotyön vaikeutuminen ja kannattavuuden heikentyminen aiheuttavat muutoksia poromiesten oloihin. Yksinomaan jo taloudelliset muutokset tulevat tuomaan poromiesperheisiin suuria muutoksia.

Maankäytön kokonaisuus ja kumulatiiviset vaikutukset tulee ottaa huomioon arvioitaessa menetyksen merkitystä lupia myönnettäessä. Poroelinkeino on joutunut sopeutumaan moniin muutoksiin. Kokonaistarkastelua ei tehdyssä YVA:ssa ole.

Ratavaihtoehtotarkastelu

Poroelinkeino on yksimielisesti VE 0:n takana. Mikäli jokin ratavaihtoehdoista tullaan rakentamaan, paliskuntien rajalle sijoitettu VE 1 ratavaihtoehto on ainoa vaihtoehto, jolla voidaan pienentää haitallisia vaikutuksia. VE 2, VE 3 ja VE 4 ovat kannattavalle poroelinkeinoille kestäättömiä ratkaisuja.

YVA:ssa ei ole selvitetty radan rakentamiseen tarvittavien maamassojen otto-alueita, eikä huolto- ja rakennusaikaista tieverkostoa.

Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa ei ole tarkasteltu poronhoitokulttuuria ja sen merkitystä eikä mahdollisen radan siihen tuomia muutoksia.

Radasta suoraan ja välillisesti poronhoidolle aiheutuvat haitat sekä vahingot tulee korvata täysimääräisesti, myös tulevaisuudessa ilmenevät ennalta arvaamattomat haitat.

Rata-alueen paliskunnille tulee turvata tiedonsaanti ja paliskunnat tulee osallistaa suunnitteluun ja yhteistyöhön ratahankkeesta vastaavien tahojen kanssa.

Selvitykset radioaktiivisten aineiden osalta ovat puutteelliset. Århusin sopimus on otettava huomioon YVA -selvityksessä.

Radan ja poronhoidon toiminnan yhteensovittamiseksi ei ole etsitty toimivia, poronhoidon huomioon ottavia ratkaisuja. Rata-alueella poronhoitotöissä liikkumiseen liittyvät turvallisuus- ja lupa-asiat ovat selvittämättä.

16. Oraniemen paliskunta

Oraniemen paliskunnan kannalta poroelinkeinolle paras ja vähiten haittoja aiheuttava vaihtoehto on VE0. YVA-selostuksessa ei ole selvitetty sitä riittävällä tasolla, etenkin myönteisiin vaikutuksiin ei ole kiinnitetty huomiota. Paliskunta vastustaa ehdottomasti vaihtoehtoa VE2, joka mm. pirstoo paliskunnan laitumet, tuhoaa paliskunnan rakentamaa infrastruktuuria ja poroelinkeinoa. Paliskunta pitää vaihtoehtoja VE2, VE3 ja VE4 poroelinkeinon kannalta huomattavina haittoja aiheuttavina ratkaisuin. Mikäli rata rakennetaan, tulee se rakentaa paliskuntien rajoille.

Paliskunta on luetellut puutteita YVA-selostuksessa. Oraniemen paliskuntaa ei ole kutsuttu osalliseksi neuvotteluihin, joissa on neuvoteltu tai ratkaistu mm. rautatien linjausvaihtoehtoja. Poronhoitoa ei ole selostuksessa käsitelty yleisenä etuna, kuten on tehty maastoliikennelain esitöissä. Selvitys on puutteellinen VE2:ssa mm. maa-ainesten ottoalueiden, huoltoteiden järjestelyiden ja radan vaatiman infran vaikutusalueen osalta. Liikennemääriä ei ole arvioitu realistisesti. Mikäli VE2 toteutetaan, tulee poroelinkeinon vaatimia suojaratkaisuja, ylityksiä ja alituksia ottaa käyttöön tarvittava määrä, rata on aidattava. Taloudellisia menetyksiä ja niiden merkitystä poronhoitajille ja heidän perheilleen ei ole lainkaan huomioitu. Vaikutukset läheiseen Natura-alueeseen tulee selvittää. Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ei ole porotalouden osalta riittävästi huomioitu, eikä vaihtoehtoisia malleja aktiivisesti etsitty yhteistyössä paliskunnan kanssa. Rautatien ja voimalinjan aiheuttamia yhteisvaikutuksia ei ole huomioitu selostuksessa. YVA-selostus ei ole poroelinkeinon kannalta laadukas ja riittävä.

Poromiesten ja porojen liikkuminen tulee mahdollistaa turvallisesti. Poronhoitajille tulee järjestää luvat ja koulutus niin rata-alueella kuin myös sen poikki liikkumiseen. Radioaktiivisten aineiden rautatiekuljetuksien aiheuttamista riskeistä ihmisille ja ympäristölle ei ole tietoa, riskien hallintaa ei ole kuvattu eikä selvitetty riittävästi. Fosforimalmin kuljetus kerryttää haitallisia jäämiä radan varteen, maastoon ja vesistöön.

17. Kemin-Sompion paliskunta

Paliskunta korostaa, että poronhoito on merkittävä, perinteinen ja kulttuurisesti tärkeä elinkeino Savukosken kunnassa. Siitä saa toimeentulonsa kokonaan tai osittain noin 200 henkilöä, mikä on merkittävä määrä 1200 asukkaan kunnassa. Paliskunnan YVA-ohjelmaa koskevassa lausunnossa on tarkemmin kuvattu

elinkeinoa alueella ja rautatien sille aiheuttamia vaikutuksia. Kemin-Sompion paliskunnan poronhoidon ja toiminnan kannalta paras vaihtoehto on VE0. Rautatien tarve on lyhytaikainen, joten VE0 tulee nähdä todellisena vaihtoehtona. Selostuksessa VE0:n positiivisia vaikutuksia ei ole kuvattu riittävästi. Vaihtoehtoja VE 2, VE 3 ja VE 4 paliskunta vastustaa ehdottomasti, koska niiden vaikutukset poronhoidolle ovat kestäättömät. VE 1 aiheuttaa pienimmät haitalliset vaikutukset, mutta senkin tuomat haitat ovat huomattavat.

Paliskunta on luetellut puutteita YVA-selostuksessa. Taloudellisia menetyksiä ja niiden merkitystä poronhoitajille ja heidän perheilleen ei ole lainkaan huomioitu. Poronhoidosta kiinnostuneiden nuorten ammatinvalintakäyttäytymistä ja sen sosiaalisia vaikutuksia ei ole pohdittu, eikä tarkasteltu poronhoitokulttuuria ja sen merkitystä ja mahdollisen rautatien siihen tuomia muutoksia. Kemin-Sompion paliskuntaa ei ole otettu osalliseksi neuvotteluihin, joissa on neuvoteltu tai ratkaistu mm. rautatien linjausvaihtoehtoja, jotka vaikuttavat olennaisesti paliskunnan toimintaan. Poronhoitoa ei ole selostuksessa käsitelty yleisenä etuna, kuten on tehty maastoliikennelain esitöissä.

Poronhoitotöiden suorittaminen ja poronhoitajien liikkuminen on oltava turvallista kaikissa ratavaihtoehtoisissa. Poronhoitotöissä liikkumiseen liittyvät lupa-asiat ovat selvittämättä. Aitaamista, turvallisuusratkaisuja, yli- ja alikulkuja ei ole riittävästi mietitty. Radioaktiivisten aineiden rautatiekuljetuksien aiheuttamista riskeistä ihmisille ja ympäristölle ei ole tietoa, riskien hallintaa ei ole kuvattu eikä selvitetty riittävästi. Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ei ole porotalouden osalta riittävästi huomioitu, eikä vaihtoehtoisia malleja aktiivisesti etsitty yhteistyössä paliskunnan kanssa. Rautatien, kaivoksen ja voimalinjan aiheuttamia yhteisvaikutuksia ei ole huomioitu selostuksessa. YVA-selostus ei ole poroelinkeinoon kannalta laadukas ja riittävä.

18. Pohjois-Sallan paliskunta

Pohjois-Sallan paliskunnan kannalta paras ja vähiten haittoja aiheuttava vaihtoehto on VE0, jota YVA-selostuksessa ei ole selvitetty riittävällä tasolla, etenkin myönteisiin vaikutuksiin ei ole kiinnitetty huomiota. Paliskunnan antamassa lausunnossa on ehdottomasti vastustettu ratavaihtoehtoa VE3. Rautatie muodostaa pysyvän esteen poronhoitotyölle ja porojen laidunkierrolle. Ratalaki estää poronhoitotyötä suorittavien poromiesten liikkumisen radan yli, VE3 pirstoo kapean paliskunnan laitumet ja tuhoaa paliskunnan rakentamaa infrastruktuuria ja poroelinkeinoa. Paliskunta pitää VE2:sta porotalouden kannalta huonona ja huomattavia haittoja aiheuttavana ratkaisuna. Se on pisin ratavaihtoehto ja se pirstoo keskeisiä porolaitumia Oranimen, Hirvasniemen, Pyhä-Kallion ja Kemin-Sompion paliskunnissa. Tätä vaihtoehtoa ei tule ottaa missään nimessä käyttöön poronhoidolle aiheutuvien huomattavien vaikutustensa vuoksi. Paliskunta ilmaisee kielteisen kantansa ratavaihtoehtosta VE4. Siitä on suuria huomattavia haittoja poroelinkeinoille. Mikäli rata rakennetaan, VE1 aiheuttaa pienimmät haitat varsinkin, jos poroelinkeinoon vaatimia suojaratkaisuja, ylityksiä ja alituksia otettaisiin käyttöön. Alkuperäinen VE1 (suurin) vaihtoehto soveltuu paliskunnalle paremmin kuin myöhemmin suunniteltuihin otettuihin kiertovaihtoehdot.

Paliskunta on luetellut puutteita YVA-selostuksessa. Radan rakennusaikaiset vaikutukset ovat huomioimatta. Selvitykset mm. maa-ainesten ottoalueiden aiheuttamista haitoista ja vahingoista, vedenottoalueista, sekä liikennemääristä

ovat puutteellisia. VE3:ssa teiden määrä on virheellinen. Taloudellisia menetyksiä ja niiden merkitystä poronhoitajille ja heidän perheilleen ei ole lainkaan huomioitu, eikä tarkasteltu poronhoitokulttuuria ja sen merkitystä ja mahdollisen rautatien siihen tuomia muutoksia. VE3 on tullut mukaan niin myöhäisessä vaiheessa, että radan vaikutusalueella asuvien ihmisten mielipide on jäänyt kuulematta. Lainvoimaisiin kaavoihin ei ole merkitty varausta rata-alueelle. Pohjois-Sallan paliskuntaa ei ole otettu osalliseksi neuvotteluihin, joissa on neuvoteltu tai ratkaistu mm. rautatien linjausvaihtoehtoja, jotka vaikuttavat olennaisesti paliskunnan toimintaan. Poronhoitoa ei ole selostuksessa käsitelty yleisenä etuna.

Poromiesten ja porojen liikkuminen tulee mahdollistaa turvallisesti. Poronhoitajille tulee järjestää luvat ja koulutus niin rata-alueella kuin myös sen poikki liikkumiseen. Poronhoitotöissä liikkumiseen liittyvät lupa-asiat ovat selvittämättä. Radioaktiivisten aineiden rautatiekuljetuksien aiheuttamista riskeistä ihmisille ja ympäristölle ei ole tietoa, riskien hallintaa ei ole kuvattu eikä selvitetty riittävästi. Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ei ole porotalouden osalta riittävästi huomioitu, eikä vaihtoehtoisia malleja aktiivisesti etsitty yhteistyössä paliskunnan kanssa. Poronhoidon alueidenkäytölliset edellytykset tulee turvata. Rautatien läheisyydessä sijaitsevien Natura- ja muiden suojelualueiden luontoarvojen vaarantuminen heijastuu myös poroelinkeinoon. Rautatien, kaivoksen ja voimalinjan aiheuttamia yhteisvaikutuksia ei ole huomioitu selostuksessa. YVA-selostus ei ole poroelinkeinoon kannalta laadukas ja riittävä.

19. Pyhä-Kallion paliskunta

Pyhä-Kallion paliskunta on VE0:n takana, joka olisi pitänyt ottaa YVA-selostuksessa tarkempaan tarkasteluun, jotta olisi näkyvissä vertailukohta, mitä poroelinkeino todellisuudessa menettää. Mikäli rata rakennetaan, paliskuntien rajalle sijoittuva VE1 on ainoa, jolla voidaan pienentää haitallisia vaikutuksia. VE2, VE3 ja VE4 ovat kannattavalle poroelinkeinoille kestävämpiä ratkaisuja. Ne tulee hylätä kokonaan. VE2 ja osa olemassa olevasta Kemijärvi - Rovaniemi radasta tulevat vaikuttamaan paliskunnan poronhoitoon. YVA-selvityksessä on jätetty kokonaan huomioimatta vaikutukset peruskorjauksesta ja liikenteen lisääntymisestä olemassa olevalla vanhalla rataosuudella. Rata pirstoo paliskunnan tärkeimmät vasoma-alueet ja tulee muodostamaan esteen porojen siirtymiselle talvilaidunalueelle. Paliskunnan olemassa olevat rakenteet ja rakennelmat menettävät merkitystään. Kuuleminen on puutteellista. Paliskunnalle tulee taata poronhoitolain 53 §:n mukainen neuvottelu-oikeus, Pyhä-Kallion paliskunnan kanssa ei ole neuvoteltu. Poronhoitoa voidaan käsitellä myös yleisenä etuna. Poronhoidon alueidenkäytölliset edellytykset tulee turvata.

Paliskunta on luetellut puutteita YVA-selostuksessa. Pienimmän haitan mahdollisuuksia ei ole selvitetty. Kaikki Soklin kaivoshankkeen merkittävät yhteisvaikutukset olisi tullut selvittää. Natura-arvioinnin tarpeellisuutta korostetaan. Radan sijoittaminen paliskuntien rajalle on ainoa vaihtoehto, jossa poroelinkeinoille aiheutuvia vaikutuksia pystytään pienentämään. Poronhoitotöissä liikkumiseen liittyvät turvallisuus- ja lupa-asiat, sekä radan aitaaminen ja aidan kunnossapito, alitusten ja ylityksien rakentaminen, sekä toimivat porttiratkaisut ovat selvittämättä, kuten myös radan rakentamiseen tarvittavien maamassojen ottoalueet, sekä huolto- ja rakennusaikainen tieverkosto.

Vaikutusten taloudellisia ja toimintaan vaikuttavia esteitä eikä niiden poistamista tai pienentämistä ole selvitetty riittävällä tavalla. Radiologiset perusselvitykset puuttuvat. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa ei ole tarkasteltu poronhoitokulttuuria ja sen merkitystä, eikä mahdollisen radan siihen tuomia muutoksia. Paliskunnan laidunalueita rajoittavat jo ennestään Rovajärven ampuma-alue ja Pyhä-Luoston matkailualueet. Rata rikkoo paliskunnan olemassa olevaa laidunkiertoa rajusti. Ennalta arvaamattomat vaikutukset poronhoidolle voivat osoittautua suuremmiksi kuin tässä vaiheessa osataan arvioida. Kokonaistarkastelua ei tehdyssä YVA:ssa ole. Radasta suoraan ja välillisesti poronhoidolle aiheutuvat haitat sekä vahingot tulee korvata täysimääräisesti. YVA-selostus ei ole poroelinkeinon kannalta riittävä.

20. Sallan paliskunta

Sallan paliskunta toteaa, että VE0:n aiheuttaisi vähiten haittavaikutuksia poroelinkeinolle. VE0 olisi pitänyt ottaa YVA-selostuksessa tarkempaan tarkasteluun. Mikäli rata tullaan rakentamaan, paliskuntien rajalle sijoittuva VE1 on ainoa, jossa poroelinkeinolle aiheutuvia vaikutuksia pystytään pienentämään. VE2, VE3 ja VE4 ovat kannattavalle poroelinkeinolle kestävämpiä ratkaisuja. Ne tulee hylätä kokonaan.

Paliskunta on antanut jo YVA -ohjelmavaiheessa lausunnon, jossa on käsitelty radan aiheuttamia vaikutuksia Sallan paliskunnan poronhoidolle. Radasta suoraan ja välillisesti poronhoidolle aiheutuvat haitat sekä vahingot tulee korvata täysimääräisesti. Paliskunnalle tulee taata poronhoitolain 53 §:n mukainen neuvottelu-oikeus, paliskunnan kanssa ei ole neuvoteltu pienimmän haitan ratkaisujen löytämiseksi. Paliskuntien tulee saada suurempi rooli radan ja alueen käytön suunnittelussa. Erityislakien (poronhoitolaki) sisältö voidaan katsoa asettavan selvitysvaatimuksia tehtävälle YVA-selvitykselle (Häikiö YVA -selvitykselle asetettavista vaatimuksista 74-77). Poronhoitoa voidaan käsitellä myös yleisenä etuna. Poronhoidon alueidenkäytölliset edellytykset tulee turvata. Paliskunta vaatii radan aitaamista.

Paliskunta on luetellut puutteita YVA-selostuksessa. Pienimmän haitan mahdollisuuksia ei ole selvitetty. Paliskunta pitää tehtyä YVA -selvitystä riittämättömänä kuvaamaan niitä merkittäviä ympäristövaikutuksia, joita Soklin rata todennäköisesti tulee aiheuttamaan ympäristölle ja poronhoidolle. Kokonaisvaltaisessa tarkastelussa kaikki Soklin kaivoshankkeen merkittävät yhteisvaikutukset olisi tullut ottaa mukaan YVA-selvityksen piiriin. Sosiaalisten vaikutusten arviointi poroelinkeinon osalta on puutteellinen. Vaikutukset peruskorjauksesta ja liikenteen lisääntymisestä olemassa olevalla Salla-Kemijärvi -rataosuudella on jätetty kokonaan huomioimatta. Poronhoitotoissa liikkumiseen liittyvät turvallisuus- ja lupa-asiat, sekä radan aitaaminen ja aidan kunnossapito, alitusten ja ylityksien rakentaminen, sekä toimivat porttiratkaisut ovat selvittämättä. Suunnitelmat ja selvitykset radioaktiivisten aineiden leviämisen estämisestä ja radioaktiivisten aineiden jätteiden käsittelystä, säilytyksestä ja kuljetuksesta ovat puutteellisia. Århusin sopimus on otettava huomioon YVA -selvityksessä.

21. Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos

RKTL toteaa, että selostuksessa on huomioitu yleensä hyvin riista-, kala- ja porotalous. RKTL pitää Kellosekä-Soklin vaihtoehtoa (VE1) yleensä parhaana ja ainakin paliskuntien porotaloudelle vähiten haitallisena. Radan suorat

vaikutukset jäävät riistakantoihin melko vähäisiksi. Metso- ja riekkokannat voivat kuitenkin paikallisesti edelleen heiketä alueen pirstoutumisen myötä. Rataliikenteen melu ja häirintä haittaavat ilmeisesti kanalintuja ja hirviä. Rata voi myös lisätä riistan kuolevuutta. Radan rakentaminen voi vaikeuttaa erityisesti hirven metsästystä muuttaessaan nykyisiä tiejärjestelyitä ja vaikeuttaen näin hirvien noutoa maastosta. Radan aitaaminen lisääisi erityisesti kanalintujen kuolevuutta ja estäisi hirvien liikkumista. VE2 aiheuttaisi ilmeisesti suurimmat haitat kanalinnuille ja hirvälle.

Aikaisemmassa lausunnossaan RKTL on kiinnittänyt huomiota vesistöjen ylitäyksiin, jotka voivat vaikeuttaa myös kalojen kulkumahdollisuuksia. Ratkaisumallit, jotka vaikuttavat mahdollisimman vähän kalojen kulkumahdollisuuksiin, tulisi huomioida paremmin vaikutusten ehkäisyä ja lieventämistä koskien. Alueen luonnontilaisuus tulisi mahdollisimman hyvin säilyttää erityisesti kalastusmatkailukäyttö huomioon ottaen.

Vaihtoehtojen vaikutukset poronhoitoon ja poroelinkeinoon on arvioitu pääosin hyvin. Epäsuorien laidunmenetysten arvioinnissa ja yleensä rautatien vaikutuksista poronhoitoon on puutteita. Porotalouden kannalta parhaan linjausvaihtoehdon VE1 alueella jäisi junan alle Sallan paliskunnassa vuosittain muutama poro, Pohjois-Sallassa arviolta jo 90-160 poroa ja Kemin-Sompiossa 45-55 poroa. VE1:n alle menetettäisiin vähiten porolaitumia. Suorat laidunmenetykset laskettuna 25 metrin radan leveyden mukaan olisivat kuitenkin vain 260 ha. Paliskuntien laidunalueiden toiminnalliset kokonaisuudet säilyisivät VE1:n kulkiessa pääosin Savukosken ja Sallan kunnanrajaa ja paliskuntien välistä raja-aitaa myötäillen.

22. Lapin luonnonsuojelupiiri

Lapin luonnonsuojelupiiri kannattaa vaihtoehtoa VE 0. Kanta on johdonmukainen seuraus Soklin kaivoksen avaamisen vastustamisesta. Piiri vastustaa myös kaivannaisten kuljettamista Kovdoriin. Jos kaivos kuitenkin avattaisiin, kannattaa piiri rautatieyhteyden rakentamista suojelualueiden ulkopuolelle niin, ettei tärkeitä luontoarvoja menetetä ja muita elinkeinoja ja alueenkäyttöä häiritä tarpeettomasti.

Niobimalmien kuljettamista ei ole käsitelty lainkaan YVA-selostuksessa. Arviointiselostuksessa on esitettävä arvio myös mahdollisista ympäristöonnettomuuksista ja niiden seurauksista.

Jos linjaukset muuttuvat tulee kyseeseen uusi YVA-menettely. YVA-selostusta tehtäessä tulisi lopullisten linjausvaihtoehtojen olla jo selvillä.

Kasvillisuuteen vaihtoehdolla 2 on merkittävin vaikutus, sillä suokasvillisuus sekä uhanalaiset kasviesiintymät ovat paikoin merkittäviä ja hydrologiset vaikutukset ulottuvat suoalueilla varsin laajalle. Rata pirstoisi myös Siurunaapa-Piippuselkä-Puukkohaaranaapa-Hirvikaltionaavan.

Kasvillisuusvaikutukset ovat vähäisimmät vaihtoehdossa 3. Vaikutukset suojeltaviin ja uhanalaisiin eläinlajeihin ovat kuitenkin merkittävämmät. Vaihtoehto leikkaa Moukkavaaran vanhan metsän kohdalta ja heikentää ekologista yhteyttä Joutsitunturi-Koukkutunturi ja Maltion luonnonpuisto, Tuntsan erämaa ja Värriön luonnonpuisto välillä.

Vaihtoehdossa 1 vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ovat erittäin merkittävät erityisesti sen vuoksi, että rata katkaisee Maltiotunturin, Joutsitunturin ja Koukkutunturin muodostaman laajan ekologisesti yhtenäisen alueen ja muuttaa tämän alueen erämaista luonnetta. Rata uhkaa myös useiden suojeltavien lajien esiintymiä.

Radan rakentaminen voi hävittää tai heikentää jokihelmisimpukan esiintymispaikkoja. Myös radan perusparantaminen Kelloselkään sekä kuljetukset voivat vaikuttaa jokihelmisimpukkaan. Lajien suojelu on otettava huomioon EU:n direktiivien ja luonnonsuojelulain mukaisesti.

Radan suunnittelussa olisi myös muut kuljetustarpeet otettava huomioon. Ratavaihtoehtojen alueella on runsaasti myös I luokan pohjavesialueita. Rautatien rakentaminen Joutsitunturi-Koukkutunturin Natura -alueen kautta aiheuttaisi merkittävää haittaa alueen luontoarvoille.

Vaihtoehdossa 2 kohdistuu linnustoon vaikutuksia Kemihaaran suot ja Luiron suot Natura-alueille. Eniten maisemallisia haittavaikutuksia on ratavaihtoehdolla 2.

23. Suomen ympäristökeskus

SYKE ei anna erillistä lausuntoa Soklin kaivoshankkeeseen liittyvistä arviointiselostuksista.

24. Turvatekniikan keskus (Tukes)

Tukes pitää arviointiselostusta monipuolisena ja kattavana mahdollistaen projektin jatkamisen arviointien tarkentamiseksi. Tukesin toimialan vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden säädökset ovat nähtävästi muuttumassa vuonna 2010. Kemikaalien vaarallisuusluokitus on muuttumassa. Vaarallisten aineiden maantie- ja rautatiekuljetuksia koskevat säädökset tulee huomioida vaarallisia kemikaaleja kuljetettaessa.

25. Pelkosenniemen Vesihuolto-osuuskunta

Vesihuolto-osuuskunta vaatii, että Kupittajan pohjavesialueen kautta mahdollisesti kulkiessaan radalle (VE2) on rakennettava pohjavesisuojaus sekä padottamista estävä ratapenkkarakenne, jolloin patoavaa vaikutusta ja pohjaveden nousun haitallista kohoamista tai alenemista ei pääse tapahtumaan. Kupittajan vedenottamo on tärkeä myös Pyhä-Luoston matkailualueen vesihuollolle ja matkailun kehittyessä Pyhä-Luoston vesihuollon kapasiteetti loppuu ja lisävetä joudutaan toimittamaan Kupittajanharjun vedenottamolta Pelkosenniemen Vesihuolto-osuuskunnan verkoston kautta (Pyhätunturin asemakaava osa-alue B, vesihuoltoselvitys). Riskinä Pyhä-Luostolla on pohjaveden pilaantuminen tai loppuminen rakentamisen tai onnettomuuden seurauksena ja Kupittajan vedenottamo toimii jo nyt Pyhä-Luoston vesihuollon vara-alueena. Verkostot on yhdistetty runkojohdolla, jonka kautta vettä pystytään siirtämään Pyhän suuntaan pienillä lisäinvestoinneilla (paineenkorottamon siirto ja runkojohdon saneeraus n.5km). Pohjaveden tarkkailua Kupittajan pohjavesialueella on lisättävä radan pitäjän toimesta ratapenkan molemmin puolin ja tarkkailussa on suoritettava määrän ja laadun mittaus vähintään 2 kertaa vuodessa niin kauan kun ratapenkereellä liikennöidään ja sen jälkeen pysyvästi kerran vuodessa. Mikäli

pohjaveden laadussa tai määrässä tapahtuu muutoksia, radan omistajan on ryhdyttävä toimenpiteisiin haitan poistamiseksi.

Ratasuunnittelussa on otettava huomioon vesihuolto-osuuskunnan Sokli-YVA:ssa esittämät seikat ja lisäksi on huomioitava myös putkisto ja radan alituksissa vesijohdon asentaminen suojaputkeen sekä sulkuventtiilien lisääminen ratapenkereen molemmin puolin. Samalla on rakennettava alitukset tulevien tarpeiden varalle vesihuolto-osuuskunnan osoittamiin paikkoihin. Selostuksesta ei käy ilmi seikka, mikäli radalla kuljetettaisiin öljyä, kemikaaleja, radioaktiivisia jätteitä tai rikasteita, tulisiko selostuksessa mainittu 100 riskipisteen raja ylittymään pohjavesialueiden osalta ja täytyisikö II luokan riskien arviointi suorittaa. Teollisuusradan ja niobin rikastamisen ollessa kyseessä kuljetustarpeissa mitä todennäköisimmin joskus (20v-150v) kuljetetaan vaarallisia aineita ja pohjavesialueiden riskit tulee arvioida mahdollisesti tulevaisuudessa radalla kuljetettavien aineiden mukaisesti. Tältä osin YVA:aa on täydennettävä. Tämä on perusteltua, kun suunnitelmassa esitetään Soklin kautta (VE2) mahdollisesti liikennöitävän Barentsin alueen teollisuuden tuotteita tai mikäli radan moninaiskäyttö otettaisiin YVA:ssa huomioon valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti. Yksittäisellä vesilaitoksella ei ole mahdollisuutta valvoa junakuljetusten sisältöä millään lailla.

Hankkeen kokonaisvaikutuksia on hankala tai miltei mahdoton hahmottaa, kun kaikkia vaikutuksia ei ole yhteisvaikutuksiltaan arvioitu YVA-lain mukaisesti. Nyt esillä olleet asiakirjat eivät anna luotettavaa kuvaa suurelle yleisölle hankkeen vaikutuksista ja mahdollisista riskeistä olemassa olevalle asutukselle ja infralle. Hankkeen YVA:n jakaminen kolmeen erilliseen ikään kuin toisistaan riippumattomiin prosesseihin ei anna mahdollisuutta esittää mahdollisen ympäristöluvan valmistelussa (tai muussa ympäristövaikutuksiltaan yhteisesti merkittävässä valmistelussa, kuten ratasuunnitelma tai sähkölinjan suunnittelu) hankkeen kokonaisvaikutuksiltaan merkittäviin ja yleisen edun kannalta tärkeisiin seikkoihin.

26. Kemin kaupunki, ympäristöjaosto

Kemin kaupungin käsityksen mukaan kaivos toisi Koillis-Lappiin paljon kaivattuja työpaikkoja ja vahvistaisi ja laajentaisi osaltaan koko Lapin läänin teollista infrastruktuuria. Soklin kaivoksen mahdolliset ympäristövaikutukset koskettaisivat Kemin kaupunkia ainoastaan malmin rautatiekuljetusten osalta, mikäli kuljetukset tapahtuvat Kemin Ajokseen tai Kemiä etelämpänä oleviin satamiin, koska rautatie kulkee Kemin kaupungin halki. Soklin kaivoksen ympäristövaikutuksia rautatiekuljetusten osalta tulisi tarkastella sekä omana hankkeenaan että yhdistettynä muihin kaivoshankkeisiin. Ruotsin Pajalan Tapulin kaivoksen YVA on alkamassa ja tämänkin kaivoksen malmi suunnitellaan kuljetettavaksi Perämeren satamiin. Hanke olisi ollut paikallaan kuuluttaa myös Kemi-Tornio -alueen kunnanvirastoissa ja alueen paikallisissa sanomalehdissä.

Mielipiteet

1. Suomen Moottoriliitto ry

Suomen Moottoriliitto muistuttaa, että ratalaki kieltää moottorikelkoilla radalla ajamisen ja radan ylittämisen. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon olemassa olevien moottorikelkkareittien ja -urien jatkuvuus. On turvattava poro- ja

metsätalouden sekä matkailuelinkeinon mahdollisuus riittävän tiheään radan danylittämismahdollisuuteen. Ylittämispaiikat tulee huomioida radan suunnitteluvaiheessa ja toteutettava radanrakentajan kustannuksella. Ylitysten toteuttaminen radan rakentamisen jälkeen on lähes mahdotonta ja kustannukset olisivat moninkertaiset.

2. Sallan yhteismetsä

Sallan yhteismetsä ei vastusta mitään rautatielinjausvaihtoehtoa. Soklin rautatien linjausvaihtoehdot VE1, VE3 ja VE4 turvaavat puutavaraliikenteen Kelloselän asemalta. Kelloselän aseman puutavaraterminaalia tulee mahdollisesti laajentaa ja sitä on kehitettävä siten, että siellä on mahdollista puutavaran punnitseminen. Rautatielinjauksen VE3 läheisyydessä sijaitsevat Naruskajärven ja Naruskajoen ranta-asemakaavat. Haitat ranta-asemakaava-alueille ja metsätaloudelle sekä mahdolliset muut haitat tulee korvata täysimääräisesti. Lisäksi tulee rakentaa korvaavat kulkuyhteydet rautatien katkaisemille kulkuylylille kuten esimerkiksi ns. talviteille. Puutavaran lastauspaikan rakentaminen Poltimavaara-Naruskajärvi väliselle rataosuudelle palvelisi puutavaran kuljetuksia Pohjois-Sallan (Sallan, Liesjoen ja Värriön yhteismetsät sekä Metsähallitus) alueelta ja siten säästäisi sorapintaisia maanteitä.

3.

Mielipiteen antajat vaativat, että ratavaihtoehdot 2 ja 4 on hylättävä kokonaan, sillä ne aiheuttavat suuria menetyksiä Savukosken nykyisille elinkeinoille, luonnolle ja luonnontilaisille maisemille. Ylittäessään Värriöjoen Martinkylän itäpuolella ne halkaisevat ja tuhoavat perinnebiotoopin, joka toimii nautakarjan laidunalueena, jolle on saatu pitkään maisemanhoidon tukea ja josta on voimassa oleva perinnebiotoopin hoitosopimus. Ne tuhoaisivat mm. Korppi-aavan muuttohaukan pesimäreviirin, Kota-aavan kurjen pesimäalueen ja ainutlaatuiset rantamaisemat. Ikimuistoinen kulkuyhteys kylän ja Ruotsukaisen välillä menetettäisiin kokonaan. Lisäksi ratavaihtoehdot 2 ja 4 halkaisisivat Kemin-Sompion paliskunnan kahtia ja tuhoaisivat laidunmaat laajoilta alueilta.

4.

Muistuttajat esittävät, että rautatien linjauksen tulisi noudattaa vaihtoehtoa VE1, joka tuottaisi vähiten haittaa asukkaille ja paikallisille elinkeinoille. Vaihtoehto VE2:n tullessa kyseeseen sen linjausta tulisi muuttaa kulkemaan valtion maille Lunkkauksen jälkeen ainakin Martille saakka huomattavasti Kemijoen länsipuolella esimerkiksi voimajohtolinjausta noudatellen. VE2 samoin kuin voimajohdon linjaus halkaisee mielipiteen antajien tilan kahtia, joten he vastustavat linjausta tilansa kohdalla, missä rautatielinjauksen tulisi kaartaa Kuolluvaaran ja Vittikkokuolluvaaran itäpuolella pohjoiseen ja sen jälkeen koilliseen tilan pohjoispuolella valtionmaan kaistaa pitkin yli Soklin maantien ja Kemijoen. VE2:n toteuttaminen merkitsisi tilan käyttö- ja virkistysarvojen menetystä.

5.

Mielipiteessä esitetään, että paras vaihtoehto rautatielle porotalouden kannalta on vaihtoehto 0, jota ei ole tutkittu lainkaan. Huonoista vaihtoehtoista VE2 häiritsisi Kemin-Sompion paliskunnan laidunkiertoa, jolloin porot siirtyvät

uusille alueille. Rautatien kanssa risteävien teiden liikennemäärät ovat selvittämättä. VE4 estää porojen kulun Saijan kylän ympäristöön hyvillä talvilaitumille. Samoin VE1, joka on kuitenkin ainoa, joka jollakin tavalla voisi olla toteutettavissa paliskuntien rajaa noudatellen. VE3 on huonoin vaihtoehto tuhottaessa Pohjois-Sallan paliskunnan laidunkierron ja paliskunnan rakentamia aita- ym. rakenteita huomattavasti. Tässä vaihtoehdossa ratalinjan kanssa risteävien teiden määrä on arvioitu pieneksi, eikä liikennemääriä ole arvioitu eikä vertailtu muihin vaihtoehtoihin. Mm. virkistyskäyttö näillä teillä on huomattavaa. Missään vaihtoehdossa ei ole selvitetty radan rakentamisaikaisia vaikutuksia, rakentamiseen käytettäviä maamassamääriä, tai maamassojen ottopaikkoja. Vedenottoa mm. Koulusharjussa ei ole huomioitu.

6.

Mielipiteessä esitetään että lehtikirjoitukseensa sanomalehti Kotikymppissä 20.5.2009 ja esittää uutta ratalinjausta Sokliin. Ratalinjauksen lähtöpaikka nykyiseltä Kemijärvi/Salla –rataosuudelta olisi Lakijängän Kuusivaara, josta linjaus jatkaisi pohjoiseen Vittikon ja Varvikon kylien kautta Savukosken länsipuolelle, josta edelleen pohjoiseen Värriön kylän eteläpuolelle. Siitä linjaus jatkaisi edelleen kohti koillista Martin- ja Ruuvaanojankylän länsipuolelta ohittaen. Linjaus jatkaisi Ruuvaanojan pohjoispuolelta Kemijoen yli joen itäpuolelle, mistä suoraan Sokliin.

7.

Mielipiteen antajat toteavat, että paras vaihtoehto rautatielle poroelinkeinon ja paliskunnan toiminnan kannalta on 0-vaihtoehto. Muussa tapauksessa tulee käyttää sellaisia vaihtoehtoja, jotka eivät täysin tuhoa alueen poroelinkeinoa. Vahingot tulee minimoida ja korvata. Kaivos-, rata- ja voimalinjan aiheuttamia yhteisvaikutuksia ei ole huomioitu. Esim. mikäli ratavaihtoehdot VE2 tai VE4 kulkevat voimalinja VE1:n kanssa samaa reittiä luoden maastoon 100 metriä leveän ylitsepääsemättömän aukon, aiheuttavat ne yhdessä mielipiteen antajien poroelinkeinolle täyden katastrofin. VE2 ja VE4 jakaisivat Kemin-Sompion paliskunnan ainakin kahtia ja VE3 tekisi saman Pohjois-Sallan paliskunnalle. 0-vaihtoehdon jälkeen VE1 aiheuttaa pienimmät haitalliset vaikutukset, mutta nekin ovat huomattavia. Junarata tulisi aidata molemmin puolin ja radalla tulee olla riittävän suuret ja testatut ali- ja ylikulkupaikat eläimille tarpeellisin välimatkoin.

8.

Mielipiteen antaja esittää, että positiiviset vaikutukset ovat jääneet moninaiskäytön suunnittelun poisjättämisestä ja kaivosradan lähtöolettamasta johtuen vajavaisiksi. Meluvaikutuksien arviointi yhdessä liikennemelun lisääntymisen kanssa välillä Sokli-Kemijärvi ratavaihtoehdosta riippumatta on jätetty tekemättä. 0-vaihtoehto on kaivoksen toteutuessa ympäristön ja luonnon kannalta kaikkein huonoin vaihtoehto, kaivoksen haittojen jäädessä alueelle. Paras ja moninaiskäyttöä tukevin vaihtoehto on VE2, joka mahdollistaa radan jatkamisen Sodankylän suuntaan. Soklin kautta Barentsin käytävää ei kannata suunnitella, vaan Barentsin käytävä täytyy avata aikanaan kansainvälisenä hankkeena erillisrahoituksella Kelloselän kautta. Sekä Sodankylän rata, että Barentsin yhteys eivät ole VE2:n kannalta poissulkevia tai rajaavia vaihtoehtoja. Radan moninaiskäytön mahdollisesti tuomat hyödyt ovat selvittämättä, ainoastaan haittoja on selvitetty, joka voi johtaa YVA-lain vastaisesti väärään lopputulemaan.

VE1:ssä merkittävää on alueen erämaisuuden ja hiljaisen alueen menettäminen. Suurten työmaateiden rakentamisen määrä erämaahan tehtävälle radalle on mainittu, mutta sitä ei ole arvioitu. Johtopäätös hankkeen vaatimasta LSL:n mukaisesta komission lausunnon pyytamisestä on oikea. VE2:n liikenneturvallisuus on arvioitu huonoimmaksi, joka perustuu osittain virheellisiin tietoihin. Muita radan käyttömuotoja ei ole perusteellisemmin arvioitu.

Mielipiteen antaja on esittänyt lukuisia korjauksia ja täydennyksiä selostukseen. Mm. kohdat hankkeen kuvaus (kuljetusmäärät, rautatien vaikutukset, perustelut ja arviointi henkilöliikenteen osalta), ympäristövaikutusten arviointimenettely (puutteellinen luontoinventointi, historia, aitaaminen, vaihtoehdot Soklin malmiputkilinjalle, olemassa olevien rakenteiden hyödyntäminen) ja arvioitavat vaikutukset ja vaikutusalueiden rajaus (radan huoltoteiden osuus, eri ratavaihtoehtojen väliset erot ja niiden vaikutukset alueelle) sisältävät puutteellista ja virheellistä tietoa, jotka edellyttävät korjauksia, täydennyksiä ja lisäselvityksiä.

Mielipiteen antaja esittää merkittävästi korjauksia ja täydennyksiä mm. seuraaviin kohtiin, jotka sisältyvät selostuksen luonnonolot –osioon:

- Mairiojen merkitys virtakutuisten kalojen poikastuotannossa
- virheellisiä jokien nimiä
- direktiivin mukaisen menettelyn puuttuminen
- radalla kuljettavien aineiden laatu, määrä, kuljettaminen ja varastointi
- majavien huomiointi rumpuja- ja siltoja rakennettaessa
- sadannan ja tulvien huomiointi, sekä pohjaveden suojaus
- rautatien rakentamisen ja käytön aikaiset vaikutukset kasvillisuuteen
- hirvien liikkumisen huomiotta jättäminen eläimistön arvioinnissa
- lintulajeista selvityksiä ja vaikutusten arviointia vaativista lajeista on mainitsematta ainakin uivelo, lapinpöllö, hiiripöllö, helmipöllö, varpuspöllö ja huuhkaja
- kalastosta puuttuu jokirapu ja nieriä
- matelijoiden ja sammakkoeläinten määrän puutteellinen perusteleminen ja viitasammakon huomioimatta jättäminen
- hiljaisten alueiden säilyttämistä ei ole huomioitu eikä myöskään liikenteen ja radan melun yhteisvaikutusta
- haittojen vähentämisen arviointi eläinten kuolevuuden osalta tekemättä
- suden liikkumisen turvaaminen Suomen Lapin yli Ruotsiin ja Keski-Lappiin
- purojen ja jokien ylitykset hoidettava haitatta siten, ettei vesistöjen tila heikkene ja vesieliöt voivat vapaasti liikkua, radan ohjausvaikutus voi estää myös lentokyykyisten hyönteisten kulkemisen purouomaa pitkin mikäli puroille ei tehdä riittävän väljiä siltoja, joka on myös saukon kannalta suositeltavaa
- selvittettävä hankkeesta mahdollisesti aiheutuvat vaikutukset, lajitason tarkastelu on tehtävä ja tiedot siihen hankittava maastosta tai aikaisempia selvityksiä täydentäen
- haittojen vähentämiseksi tehtäviä toimia ei ole esitetty maakotkan ja muuttohaukan osalta, arvio siitä, että rautatie ei heikennä kotkan pesintämahdollisuuksia, ei ole perusteltu
- riekon taantumisen osalta ojitusten merkitys jäänyt huomiotta
- ratasuunnittelussa on selvittettävä jokihelmisimpukan, pohjanlepakon ja viitasammakon esiintyminen ja niille mahdollisesti aiheutuva haitta
- virheet maakuntakaavassa Kemihaaran soiden ja Soklin osalta poistettava
- ristiriidat pohjanlepakon tiedoissa
- valittavan radan vaikutusalueelta on tarkistettava vesistöt mahdollisten jokihelmisimpukoitten esiintymien varalta

- lintudirektiivi koskee kaikkia luonnonvaraisia lintuja, valitun radan vaikutusalueelta (50m-200m-1000m) on selvittävä linnusto ja alueellisesti direktiivin suojaamat lajit sekä vaikutukset niiden pesintään ja elinympäristöön
- suomentähtimön esiintymispaikan epäselvyys
- pohjantikka esiintyy Serriojan varrella säännöllisesti
- Pelkosenvaaran, Mairiojen ja Kupittajan alueet on tutkittava pohjanlepakkojen esiintymisen varalta
- siltojen ja rumpujen tarve sekä purojen perkaus pitäisi luetella ylitysten määrinä ja ylityskohdille mahdollisesti aiheutuvina haittoina sekä siitä kuinka haittoja voidaan vähentää
- YVAssa tien meluvaikutus yksinään sekä yhteistarkastelu puuttuvat
- toteamus ettei Luiron soiden alueella pesi lintudirektiivin lajeja ei perustu toisiasioiden

Mielipiteen antaja toteaa myös, että vaikutuksia luonnonvarojen käyttöön arvioitaessa on selvittävä myös radasta mahdollisesti aiheutuvat myönteiset vaikutukset sekä pyrittävä lieventämään mahdollisesti aiheutuvia haitallisia vaikutuksia. Tällaisia ovat esimerkiksi radan moninaiskäytön suunnittelu (matkailijat, tavaraliikenne, puutavara, linjaus Kemijärven aseman kautta (VE2)) sekä haittojen pienentämiseen keskittyvä suunnittelu. Erityisesti porotaloudelle aiheutetun haitan minimoiminen on ensiarvoisen tärkeää. Palveluista mainittu Vuostimon koulu on lakkautettu eikä siten ole toiminnassa.

Kaavoituksessa voidaan käyttää YVAssa saatuja tietoja ratkaisua valittaessa. Mikäli YVAssa ei selvityksiä ole tehty on ne tehtävä kaavoituksen yhteydessä. Oikea menettely on maakuntakaavan laatiminen olemassa olevien päätösten, ohjelmien ja VATien sekä tehtyjen selvitysten (myös YVA) perusteella. Kaavaratkaisussa on tukeuduttava tehtyihin selvityksiin ja kaavan vaikutusten arviointiin. Matkustajaliikenteen tulevaisuuden arvioiminen ilman selvitystä ei ole perusteltua. Rautatien liikennettä on arvioitu Perämeren satamaan saakka, mutta kaivoksen liikenteen vaikutusta ei, joka on selvä ristiriita YVA-selostuksessa. Melu- ja värinäselvityksiä on täsmennettävä, korjattava ja täydennettävä.

Lopuksi mielipiteen antaja vaatii, että vaikutukset on selvittävä, vaikutusten selville saamiseksi olosuhteita on tutkittava, suunniteltujen toimenpiteiden vaikutuksia arvioitava ja haittojen minimointiin pyrittävä. Radalle täytyy löytää moninaiskäyttöä parhaiten tukeva linjaus ja toteuttaa mahdollinen rata tulevaisuuden tarpeet huomioiden eikä pelkästään kaivosratana. Rata on linjattava siten, että suojelualueiden koskemattomuus säilyy ja melu ei siirry teiltä erämaihin. Valitun ratalinjauksen porotaloudelle aiheuttamia haittoja täytyy lieventää ja nopeuksien rajoittamisella saavutettavia hyötyjä tarkastella porotalouden näkökulmasta.

9.

Mielipiteen antajat vastustavat junaradan rakentamista Sokliin. Hankealueella on useita jokia, joista Kemijoki on Suomen suurin ja sillä on lähes koko läänin kattava valuma-alue. Alueella on runsaasti pohjavesialueita ja runsas kalalajisto. Radan rakentaminen voi merkittävästi muuttaa kalakantojen elinkykyisyyttä ja johtaa peruuttamattomiin menetyksiin. Kansainvälisesti arvokkaita luontokohteita, sekä kansallisesti ja maisemallisesti arvokkaita kohteita on jokaisen ratavaihtoehdon alueella. Radan rakentaminen pirstoo porojen luontaisia kultureittejä vaikeuttaen poronhoitoa ja lisäten porojen tapaturmaisista kuolemista.

Ratavaihtoehtoja suunniteltaessa ei ole huomioitu alueen vapaa-ajan asuntoja, eikä tiedotettu ko. maanomistajia. Mm. VE2- ja VE4-linjauksien alle tai välittömään läheisyyteen jäisi useita vapaa-ajan asuntoja, mikä merkitsisi välitöntä ja välillistä matkailijoiden katoa koko hankealueella.

10. Kuten edellä.
11. Kuten edellä.
12. Kuten edellä.
13. Kuten edellä.
14. Kuten edellä.
15. Kuten edellä.
16. Kuten edellä.
17. Kuten edellä.
18. Kuten edellä.
19. Kuten edellä.
20. Kuten edellä.
21. Kuten edellä.
22. Kuten edellä.
23. Kuten edellä.
24. Kuten edellä.
25. Kuten edellä.
26. Kuten edellä.
27. Kuten edellä.
28. Kuten edellä.
29. Kuten edellä.
30. Kuten edellä.
31. Kuten edellä.
32. Kuten edellä.
33. Kuten edellä. Lisäksi mielipiteen antaja on huolestunut kaivoksen vaikutuksesta vesistöihin. Uhkana yleinen luonnon tuhoutuminen ja mökkiläisten kaikoaminen.

34. Kuten edellä
35. Kuten edellä
36. Kuten edellä
37. Kuten edellä
38. Kuten edellä
39. Kuten edellä
40. Kuten edellä
41. Kuten edellä
42. Kuten edellä
43. Kuten edellä
44. Kuten edellä
45. Kuten edellä
46. Kuten edellä. Lisäksi mielipiteen antaja on huolestunut poro- ja luontaiselinkeinotilallisten elinkeinon tulevaisuudesta. Maat saastuvat radioaktiivisesti.
47. Kuten edellä. Lisäksi mielipiteen antaja on huolestunut kaivoksen haittavaikutuksista ympäristölle; ilmalle, vedelle, eläimille, kasvillisuudelle, pohjavedelle ja erityisesti ihmisille. Kaivos on kuolinisku perinteiselle poronhoidolle. Haitat ovat hyötyjä suuremmat ja hyöty valuu muualle.
48. Kuten edellä. Lisäksi Mielipiteen antaja toteaa, että VE2 olisi hänelle henkilökohtaisestikin kohtalokas, koska rata menisi naapuritontilta vaikeuttaen oleellisesti työtä ja elämää. Tutkimustoiminta olisi lopetettava ja muutettava pois. Tiedottaminen on ollut erittäin huonoa.
49. Kuten edellä. Lisäksi mielipiteen antaja toteaa, että YVA-selostus on liian ylimalkainen ja epätarkka. Selvityksissä esiin tulleet tiedot eivät ole riittävän perusteellisia. YVA-ohjelma keskittyy liikaa VE1:n ympärille. Ympäristövaikutusten kokonaisvaltainen arviointi ei esitettyjen tietojen pohjalta ole mahdollista. Vaikutuksia porotalouteen ei ole riittävästi selvitetty, laidunalueiden pirstoutuminen, porojen kuljettamisen vaikeutuminen ja porokolarimäärien kasvu suurimpia ongelmakohtia. Saasteet tuhoavat jäkälikoitä ja loppoa. Poronhoitolakia ei ole huomioitu. Rata estää kaikki muut maankäyttömuodot ja tuhoaa luontoa. Lisäksi mielipiteen antaja puntaroi kaivoksen merkitystä Soklin alueen luonnolle ja sen käytölle, sekä vilkastuvan liikenteen haittoja ja kaivos Hankkeen sosiaalisia vaikutuksia laajemmin kuin pelkän radan osalta. Kaivosta, rautatietä eikä voimalinjaa saa rakentaa.
50. Kuten edellisessä mielipiteessä.

51. Kuten edellä.
52. Kuten edellä.
53. Kuten edellä.
54. Kuten edellä.
55. Mielipiteen antaja vastustaa koko kaivoshanketta ja siihen liittyviä rata- ja voimajohto-hankkeita turmiollisina alueen luonnolle, elinkeinoelämälle ja ihmisille. 20-25 vuoden työmaan takia ollaan aiheuttamassa taas yksi ympäristökatastrofi Itä-Lapin alueelle ja vaikutustensa vuoksi laajemmallekin:
1. Luonnontilaisten jokien massiiviset uomien muutokset.
 2. Massiivinen luonnontilaisten maa-alueiden raiskaus.
 3. Päästöt jokeen ja maaperään sekä ilmaan ("puhdas" lannoite eli fosfaatit), radioaktiivisuus, porojen laitumet yms.
 4. Kyseisenlaiset hankkeet vievät edellytyksiä paikallisilta kestävilä elinkeinoilta, joita ovat porotalous, matkailu, keräilytalous jne. tuottaen vain rakenteellisia lisäongelmia olemassaoloaikanaan - ja etenkin lopettamisen jälkeen.
 5. Ulkomaalainen yritys, voitot ulkomaille.
 6. Jopa 5 miljoonaa euroa on hallitus luvannut pelkästään rautateiden suunnitteluun. Montako ihmistä sillä rahalla työllistettäisiin esim. terveydenhuollossa?
 7. Radioaktiivisten aineiden merkitys tutkittava ja otettava huomioon niin paikallisesti kuin päästöjen suhteenkin.
 8. Ulkomaisen yhtiön intressien vuoksi ei voi olla mahdollista, että ihmiset häädetään mailtaan rautateiden, kaivoksen tai voimalinjan tieltä.
 9. Natura-verkosta on kunnioitettava.
- Lopuksi mielipiteen antaja toteaa, että toiminta-aikanaan kaivoksen vaatima kuljetusverkosto, voimalinja ja vesistöpäästöt ym. ulottaisivat haitalliset vaikutukset laajalle maakunnan rajojen ulkopuolellekin, vesistöpäästöjen myötä myös Ruotsin aluevesille – ja Venäjälle, joiden ympäristöviranomaisten kannanotto tarvitaan myös, sekä ulkomainen riippumaton tutkinta erilaisista vaikutuksista. Kaivoksen loppumisen jälkeen jäisi taas kerran raiskattu ja hävitetty alue. Entisten luontaisten työpaikkojen menetys olisi lopullinen.
56. Kuten edellä. Lisäksi mielipiteen antajat toteavat, että rautatie, mihin ei tule henkilöliikennettä, ei hyödytä mitenkään paikallista asukasta.
57. Junaradan rakentaminen voi muuttaa merkittävästi vesistöjen kalakantojen elinkykyisyyttä ja johtaa peruuttamattomiin menetyksiin. Luonnonsuojelun kannalta kansainvälisesti arvokkaita luontokohteita on jokaisen ratavaihtoehdon alueella, lisäksi on runsaasti kansallisesti ja maisemallisesti arvokkaita kohteita. Vaihtoehto 2 olisi haitoiltaan merkittävin. Radan rakentaminen ja käyttö tuhoaisi/vaarantaisi Kupittajan pohjavesialueen. Rata leikkaisi Kupittajan harjun ja olisi vedenottamon välittömässä läheisyydessä. Vesilain mukaan pohjavesialueella on ehdoton pilaamiskielto ja missään selvityksessä ei ole osoitettu etteikö näin voisi tapahtua. Vaihtoehto 2 ei palvelisi matkailua ja haitat olisivat hyötyä suuremmat. Vastustan radan rakentamista Pelkosenniemen kautta.

58. Tila kuuluu kaivoksen lähivaikutusalueeseen. Pölyn, säteilyn, melun ja liikenteen vaikutukset (raskas liikenne, rautatie, voimalinja) tekevät rantatilan (n. 24 ha) käyttökelvottomaksi, mistä tulee saada täysimääräinen käypä korvaus.
59. Rata-VE2 vaikuttaisi väistämättä Värriöjoen eliöstön elinkykyyn heikentävästi. Ratalinjauksia tehtäessä ei ilmeisesti ole vaivauduttu katsomaan karttaa, jokainen uusikin rakennus näkyy nykytekniikalla satelliittikuvissa. VE 2 ylittää Värriöjoen tonttimme rajautuvan tulvaniityn kohdalla, jolla kasvaa uhanalaiseksi luokiteltua siperianvehnää. Tulvaniityn kohdalta Värriöjoki on matala, ja siinä on myös porotokkien perinteinen ylityspaikka. Kota-aapa on laulujoutsenen ja metsähanhien perinteinen pesimäalue. Lentoreitit etelään kulkevat suunnitellun ratalinjauksen yli Värriöjoen kohdalla. Junarata häiritsisi merkittävästi lintujen pesimistä ja ravinnon hankintaa. Lisäksi alueella elää saukkoja, ilveksen ja ahman jälkiä on runsaasti.
- Joenvarsitonttimme ja sillä sijaitseva paikan päällä savottaperinteellä veistetyistä hirsistä rakennettu kämppäkokonaisuus ovat perheillemme korvaamattoman arvokas perintö, jota tullaan ihailemaan kaukaakin. Vietämme kesäloimat ja talvilomia kämpällä. Emme hyväksy ratalinjausta, joka tuhoaisi tämän paikan.
- Kuten edellä
61. Kuten edellä
62. Kuten edellä

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Hankekuvaus

Hanke on rajattu yva-selostuksessa yva-ohjelmavaiheesta poiketen siten, ettei rata-osa Kemijärvi-Kelloselkä kuulu yva-menettelyyn. Osa Kemijärven ja Kelloselän rautatien vaikutuksista on kuitenkin jäljemmin ilmenevällä tavalla arvioitu. Rautatien suunnitteluperusteet ovat osa hankkeen kuvausta, koska hankkeen vaikutuksia arvioitaessa niillä on merkitystä. Hankkeen kuljetusmäärien kuvauksessa on kokoluokkavirhe, jota ei toisteta myöhemmin, eikä sen ole katsottava vaikuttaneen vaikutusten arviointiin.

Hankkeen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja niihin rinnastettavat päätökset

Hankkeen toteuttamiseksi tarvittavat luvat on pääsääntöisesti tunnistettu. Yhteenveto eri vaihtoehtojen tämän hetkisen tiedon perusteella tarvittavista luvista olisi konkretisoitunut todellista lupatarvetta.

Lapin ympäristökeskus on katsonut 22.4.2009 antamassaan luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisessa lausunnossa Soklin rautatien Natura-arvioinnista, että ratahankkeen vaikutukset luontotyyppiin boreaaliset luonnonmetsät ovat merkittävästi heikentävät tuolloin esitetyissä linjausvaihtoehdossa VE 1 ja VE 1b. Luonnonsuojelulain 66 §:n nojalla viranomaisen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen taikka hyväksyä tai vahvistaa suunnitelmaa, kun arviointi- ja lausuntomenettely osoittaa alueen valinnan perusteena olevien luontoarvojen heikentyvän merkittävästi. Poikkeaminen on mahdollista valtioneuvoston yleisistunnon päättäessä, että hanke tai suunnitelma on toteutettava erittäin

tärkeän yleisen edun kannalta pakottavasta syystä eikä vaihtoehtoista ratkaisua ole. Koska alueella on luontodirektiivin liitteessä I tarkoitettu ensisijaisesti suojeltava luontotyyppi (luonnonmetsät), on asiassa hankittava komission lausunto.

Rautatien toteuttaminen edellyttää yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman laatimista. Näiden tulee perustua oikeusvaikutteiseen kaavaan. Näin ollen Itä-Lapin maakuntakaavan hyväksyminen ja vahvistaminen on ensimmäinen rautatien toteuttamiseksi tarpeellinen suunnitelma. Edellä esitetyn perusteella maakuntakaavassa ei tulisi hyväksyä rautatien vaihtoehtoa VE 1 ilman valtioneuvoston myönteistä päätöstä. Mikäli Lapin liitto päätyy valitsemaan vaihtoehdon 1, tulee sen kaavan laatijana hakea ensin poikkeamista valtioneuvostolta Natura 2000 -alueen suojelusta.

Koska maakuntakaava ei ole voimassa yleiskaava-alueella, on Saija-Pulkkaviita osayleiskaavaa muutettava Ve1:ssä ja VE4:ssä. Luonnonsuojelulain nojalla tehty Saijan maisema-aluepäätös ei sisällä määräyksiä, joten niistä ei ole poikkeamistarvetta.

Yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman hyväksyy Ratahallintokeskus (RHK). Jos kunta, maakunnan liitto tai alueellinen ympäristökeskus on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä RHK:n kanssa, asia on siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) ratkaistavaksi. RHK voi erityisestä syystä muutoinkin siirtää suunnitelman LVM:n hyväksyttäväksi.

Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettujen eläinlajien häiritsemiseen ja kasvilajien hävittämiseen tai muuhun luonnonsuojelulain 39 §:n tai 42 §:n mukaiseen toimintaan tarvitaan alueellisen ympäristökeskuksen poikkeamispäätös. Poikkeus voidaan myöntää, jos lajin suojelutaso säilyy suotuisana.

Luonnonsuojelulain 49 §:n 1 mom. mukaan luontodirektiivin IV (a) tarkoittamien eläinlajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen on kiellettyä ilman alueellisen ympäristökeskuksen lupaa. Saman lain 2 momentin mukaan luontodirektiivin liitteessä IV (a) mainittujen eläinten ja Suomen luonnonvaraisten lintujen, lukuun ottamatta metsästyslain 5 §:ssä tarkoitettuja riista-eläimiä ja lintuja sekä rauhoittamattomia eläimiä, ja lintuja tahallinen tappaminen, pesien, munien ja yksilöiden muiden kehitysvaiheiden tahallinen vahingoittaminen, tahallinen häiritseminen erityisesti eläinten lisääntymisaikana, tärkeillä muutonaikaisilla levähdysalueilla tai muutoin niiden elämän kierron kannalta tärkeillä paikoilla on kielletty ilman alueellisen ympäristökeskuksen lupaa. Luonnonsuojelulain 49 §:n 2 mom. mukaan myös luontodirektiivin liitteessä IV (b) mainittujen kasvien hävittäminen on kielletty ilman alueellisen ympäristökeskuksen lupaa. Lisäksi luonnonsuojelulain 48 §:n 1 mom. edellyttää, että käytettäessä aluetta ko. lain momentissa 1 mainittuun rakentamiseen on vältettävä vahingoittamista tai häiritsemistä rauhoitettuja eläimiä ja kasveja, jos se on mahdollista ilman merkittäviä lisäkustannuksia.

Luonnonsuojelulain 47 §:n 2 mom. mukaan erityisesti suojeltavan lajin tärkeän esiintymispaikan hävittäminen tai heikentäminen on kielletty. Kielto tulee voimaan, kun alueellinen ympäristökeskus on päätöksellään määritellyt erityisesti suojeltavan lajin esiintymäpaikan rajat ja antanut päätöksen tiedoksi alueen omistajille ja haltioille. Alueellinen ympäristökeskus voi hakemuksesta myöntää poikkeuksen edellä mainitulla päätöksellä perustetun erityisesti

suojeltavan lajin esiintymäpaikan rauhoitussäännöksistä, jos lajin suojelutaso säilyy suotuisana.

Muinaismuistolain (295/1963) 25a §:n (68/1995) nojalla alueellinen ympäristökeskus on toimivaltainen viranomaisen muinaisjäännösten kajoamisluvissa sekä muissa kyseisessä laissa lääninhallitukselle säädetyissä tehtävissä.

Vesilain 1 luvun 15 a § ja 17 a § sisältävät luettelon luontotyypeistä, joiden luonnontilaisuutta ei saa vaarantaa ilman ympäristölupaviraston lupaa.

Vaihtoehtojen käsittely

Vaihtoehtojen sijaintia ei ole kuvattu sanallisesti. Vaihtoehtoihin on vaikuttanut yva-ohjelmavaiheessa annetut mielipiteet ja yhteysviranomaisen lausunto. Vaihtoehdot on käsitelty vaikutuksittain. Lisäksi vaihtoehtojen vertailusta on esitetty yhteenveto. Vaihtoehdot ovat riittäviä.

0-vaihtoehdon vaikutuksia ei ole arvioitu. Nykytilan kuvaus 0-vaihtoehtona on vaikutusten arvioinnin osalta siinä mielessä riittämätön, ettei se mahdollista ympäristön kulloisenkin osa-alueen kehityskulun arviointia siinä tapauksessa, ettei hanketta toteuteta. 0-vaihtoehdon käsittelyyn lienee osaltaan vaikuttanut Kovdorin vaihtoehdon käsittely kaivoksen yva-menettelyn yhteydessä.

Vaikutusten selvittäminen ja arviointi

Vaikutukset on käsitelty selkeästi aihealueittain. Jokainen aihealue käsittää lähtötiedot, arviointimenetelmät, vaikutusmekanismien kuvauksen ja varsinaisen arvioinnin. Haitallisten vaikutusten ehkäisy ja lieventäminen sekä vaihtoehtojen vertailu on käsitelty. Vertailua 0-vaihtoehtoon ei ole tehty, mikä onkin vaikutusarvioinnin merkittävin puute. Laajasta tarkastelusta on kyetty tiivistämään tietoa suhteellisen hallittavaksi kokonaisuudeksi. Keskeisimmät vaikutukset on kyetty arvioimaan ja panostamaan niihin. Tämä seurauksena joitakin osia onkin käsitelty suhteellisen yleisellä tasolla. Eri vaihtoehtoja on tarkasteltu tasapainoisesti.

Vaikutukset nykyisellä rataverkolla

Kemijärven ja Kelloselän välinen rataosuus ei yva-selostuksen mukaan kuulu tähän yva-menettelyyn. Rautatieyhteyden käyttö edellyttää kuitenkin radan parantamista vahvistamalla rakenteita ja pystygeometriaa korjaamalla. Yva-ohjelmassa väli oli mukana osana hanketta. Kemijärvi-Kelloselkä -välin parantaminen on osa vaihtoehtoja 1, 3 ja 4. Yva-selostus sisältää kuitenkin tavaraliikenteen junien määrän ja kuljetusmäärän lisääntymisen kuvauksen sekä arvioinnin melusta ja tärinästä sekä vaikutuksesta poronhoitoon. Meluvaikutusten arviointi on epäselvä, eikä anna kuvaa lisääntyvän liikenteen vaikutuksesta meluun tai melun kohteena olevien määrästä. Tärinävaikutukset on arvioitu yleisellä tasolla ja karttaesitys olisi havainnollistanut todellista vaikutusalueen muutosta. Vaikutukset on arvioitu myös poronhoidon osalta. Esitetyt arvioinnit mahdollistavat kokonaisvaikutuksen hahmottamisen ainoastaan poronhoitoon kohdistuvien vaikutusten osalta.

Kemijärven ja Kelloselän välisen rataosuuden kunnostus voi edellyttää yva-menettelyä. Yva-asetuksen (713/2006) 6 §:n hankeluettelon mukaan myös olemassa olevien kaukoliikenteen rautateiden muutokset voivat olla yva-menettelyssä. Koska tarvittavien muutosten suuruudesta ei ole tietoa, ei tässä

yhteydessä oteta kantaa yva-menettelyn tai rautatien yleissuunnitelman tarpeeseen. Kunnostuksesta aiheutuvien vaikutusten arvioinnin puuttuminen tässä yva-menettelyssä heikentää ympäristövaikutusten arvioinnin laatua. Olemassa olevaa rataa hallinnoi Ratahallintokeskus. Näin ollen yva-menettelyn hankkeesta vastaava ei ymmärrettävästi ole voinut lopullisesti arvioida tarvittavia muutoksia ja siitä aiheutuvia vaikutuksia.

Radioaktiivisten aineiden kuljetus

Säteilyturvakeskus on antanut lausunnon Soklin kaivoshankkeen yva-selostuksesta. Lausunnossa todetaan, että uraanin ja toriumin rikastaminen edellyttää ydinenergialain mukaista lupaa, jonka myöntää valtioneuvosto. Lisäksi uraanimalmin louhinta, uraanin rikastaminen ja käsittely edellyttävät erillistä ympäristövaikutusten arviointimenettelyä siitä annetun asetuksen mukaisesti (713/2006). Tässä yhteydessä tulee arviotavaksi myös uraani- ja toriumrikasteiden kuljetukseen liittyvät ympäristövaikutukset. Näin ollen rautatien ympäristövaikutusten arviointi ei sisällä radioaktiivisten aineiden kuljetuksesta aiheutuvien vaikutusten arviointia, vaan ne tulevat arvioiduksi uraanin ja toriumin rikastamista käsittelevän yva-menettelyn yhteydessä.

Maa-ainesten otto

Yva-menettelyssä on ollut neljä vaihtoehtoa, jotka sijaitsevat osin kaukana toisistaan. Hankkeen toteuttamisen näkökulmasta vaihtoehtojen paremmuus ei ole ollut tiedossa. Yva-menettelyssä ei ole ollut mahdollista eikä tarkoituksenmukaista selvittää kaikkien vaihtoehtojen osalta tarvittavalla tarkkuudella maa-ainesten ottoa. Otosta aiheutuvat vaikutukset voivat tulla selvitetäväksi uudessa yva-menettelyssä.

Arvio maa-ainesten ottotarpeesta eri vaihtoehdoissa on seuraava:

VE 1	2,5 milj. kiinto-m ³
VE 2	3,9 milj. k-m ³
VE 3	2,5 milj. k-m ³
VE 4	3,3 milj. k-m ³

Lähes puolet tarvittavasta maa-aineksestä arvioidaan saatavan ratalinjalta massan vaihtoina. Maa-ainesten ottolupatilanne eri kunta-alueilla on tämän hetken tarpeen mukainen, eikä rataaan tarvittavaa kiviainesmateriaalia ole mahdollista näistä ottopaikoista saada. On oletettavaa, että radan rakentaminen sijainnista riippumatta edellyttää useita uusien maa-ainesottopaikkojen avaamista. Pienin maa-ainesten ottotarve radan rakentamiseen on vaihtoehdossa VE 1 ja VE 3:ssa. Vaihtoehdolla 2 vaikutukset luonnonvaroihin on suuremmat kuin muilla vaihtoehdoilla linjan pituuden johdosta. Ulkopuolelta tuotavan kiviaineksen aiheuttamia ympäristövaikutuksia ei ole tässä vaiheessa tarkemmin arvioitu osana tätä hanketta. Ympäristövaikutusten arviointi maa-ainesten otton osalta tulee tarkemmin arviotavaksi ratalinjausvaihtoehdon ratkettua.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia sovelletaan tietyissä tapauksissa myös maa-ainesten ottamishankkeisiin. Maa-aineslain mukainen ottamishanke voi tulla YVA-menettelyyn joko suoraan YVA-asetukseen 6 §:n hankeluettelon perusteella tai muutoin YVA-menettelyn tapauskohtaisen (YVAL 4 § 2 mom.) soveltamispäätöksen perusteella. YVA-asetuksen hankeluettelossa on maa-ainesasioita käsittelevä oma kohtansa 2b) luonnonvarojen otto ja käsittely: *kiven, soran tai hiekan otto, kun louhinta tai kaivualueen pinta-ala on yli 25 hehtaaria tai otettava ainesmäärä on vähintään 200 000*

kiintokuutiometriä vuodessa. Mikäli jollakin alueella on tarkoitus toteuttaa useita maa-aineshankkeita samanaikaisesti, niin, että ne ovat kiinteästi yhteydessä toisiinsa, hankkeita on tarkasteltava yhtenä kokonaisuutena. Ne voivat tilanteen mukaan tulla YVA-menettelyyn suoraan hankeluettelon perusteella tai tapauskohtaisen harkintapäätöksen kautta. Kiinteässä yhteydessä olevina hankkeina voidaan pitää ainakin sellaisia hankkeita, joita ei ole mahdollista toteuttaa itsenäisesti.

Maa-ainelain (555/1981) mukaan maa-ainesten ottamiseen tarvitaan lupa. Lupa myönnetään, jos asianmukainen ottamissuunnitelma on esitetty eikä ottamisesta ja sen järjestelystä aiheudu kauniin maisemakuvan turmeltumista, luonnon merkittävien kauneusarvojen tai erikoisten luonnonesiintymien tuhoutumista, huomattavaa tai laajalle ulottuvia vahingollisia muutoksia luonnonolosuhteissa tai tärkeän tai muun vedenhankintakäyttöön soveltuvan pohjavesialueen veden laadun tai antoisuuden vaarantumista, jollei siihen ole saatu vesilain mukaista lupaa.

Mikäli maa-ainesten otto tapahtuu rata-alueella, on se tullut selvittää ratasuunnitelmassa, eikä se tällöin edellytä erillistä maa-ainesten ottolupaa. Liitännäis-alueilla ja ratasuunnitelmassa osoitetuilla rajoitetun ottamisoikeuden alueilla tarvitaan ratasuunnitelman lisäksi maa-ainesten ottamislupa. Muilla ottamis-alueilla tarvitaan maa-aineisten ottamislupa. Ottamisalueen laajuus, ottamisen määrä, ottamisalueiden yhteys rautatiehankkeeseen tai ottamisalueiden ominaisuudet, sijainti ja vaikutusten luonne voivat aiheuttaa yva-menettelyn tarpeen. Yva-selostuksessa on esitetty tarvittavien maa-ainesten suuruusluokka, mutta maa-ainesten otosta aiheutuvia vaikutuksia mm. maisemaan, luonnonesiintymiin, luonnonolosuhteisiin ja porotalouteen ei ole arvioitu. Edellä esitetyn mukaisesti rautatien toteuttaminen voi edellyttää tältä osin uutta yva-menettelyä.

Maa-ainesten läjitys

Rautatien alueelta jää runsaasti maa-ainesta, jota ei voida hyödyntää radan rakentamisessa. Maaleikkauksia jäisi arviolta vaihtoehdosta riippuen 3,7 – 6 miljoonaa m³ (36 000 m³/km). Lisäksi pintamaapoistoina 6000 m³/km eli 600 000 – 1 miljoonaa m³. Maa-aineksen läjityksestä aiheutuvia vaikutuksia ympäristölle ei ole arvioitu.

Yva-selostuksen mukaan maa-aineksen läjitys suunnitellaan ja sovitaan myöhemmin tarkemman suunnitelman yhteydessä. Koska yva-menettely ei sisällä tarpeellisia tietoja maa-ainesten läjityksestä ja sen vaikutuksista mm. maankäyttöön, ympäristöön ja ihmisen elinoloihin ja viihtyvyyteen, on selvitys esitettävä yleissuunnitelmassa (ratalain 24 ja 12 §:t).

Vaikka maa-ainesten läjitys tulee arvioitavaksi suunnitelma- ja/tai lupamenettelyiden yhteydessä, olisi yleispiirteinen arviointi yva-menettelyssä antanut kokonaiskäsityksen määrällisesti suurten maamassojen läjityksen vaikutuksista niin maisemaan, luonnonoloihin kuin esimerkiksi poronhoidolle. Huomioon ottaen etenkin hankkeen laajuus kaikkine vaihtoehtoineen ja suunnittelun vaihe sekä lisäksi yleissuunnitelmaan kuuluva mahdollisuus osallistua suunnitteluun (vuorovaikutus ratalain 22 §:n nojalla) on ympäristövaikutusten arviointia kuitenkin pidettävä riittävänä.

Melu ja tärinä

YVA-selostuksessa on keskitytty arvioimaan Soklin raideliikenteestä aiheutuvia melu- ja tärinävaikutuksia uusilla vaihtoehtoisilla rataosuuksilla. Tässä onkin onnistuttu melun osalta varsin hyvin. Vaihtoehtoisilla ratalinjoilla melulle altistuvat kohteet sekä asuttujen alueiden ja luonnonsuojelualueiden keskiäänitasot (äänen ekvivalenttitasot) sekä hetkelliset maksimimelutasot rautatien läheisyydessä on kuvattu havainnollisesti. Tärinälle altistuvien kohteiden arviointi etukäteen on YVA-selostuksessa mainituista syistä ollut vaikeaa.

Sen sijaan kasvavan raideliikenteen aiheuttamia muutoksia nykyisten rataosuuksien (Kellosele–Kemijärvi–Rovaniemi–Kemi) melu- ja tärinätilanteeseen ei ole YVA -selostuksessa kuvattu oikeastaan lainkaan. Melu- ja tärinätilanteen muutos ja sen merkitys nykyisillä rataosuuksilla eivät tule YVA-selostuksesta selvästi ilmi, mitä on pidettävä selvänä puutteena. YVA-ohjelmassa on kuitenkin todettu, että olemassa olevan radan osalta liikenteellisten vaikutusten arviointi ulotetaan aina vientisatamaan (jokin Perämeren satamista) asti. Myös yhteysviranomaisen lausunnossa tätä rajausta pidettiin oikeana.

YVA-selostuksen mukaan Soklin rikastekuljetukset (2 miljoonaa t/a) lisäävät hyvin selvästi tavaraliikenteen kuljetusmääriä nykyisillä rataosuuksilla välillä Kellosele–Kemi. Myös liikennemäärien kasvua ko. rataosuuksilla voidaan pitää merkittävänä, vaikka kyse on vain kahden junaparin lisäyksestä vuorokaudessa. Näillä osuuksilla rata kulkee monin paikoin hyvin lähellä asutusta.

Soklista tulevien ja sinne palaavien junien aiheuttamalle melulle ja tärinälle altistuu nykyisillä rataosuuksilla huomattavasti enemmän asuttuja kohteita kuin vaihtoehtoisilla uusilla rataosuuksilla. Olemassa olevilla rataosuuksilla on paljon asutusta, joiden pihapiirissä maksimimelutaso tulisi olemaan esitetyn melumallista johdettuna jopa yli 65 dB rikastejunan kulkiessa ohi. On mahdollista, etteivät jo olevilla rataosuuksilla rikastejunat kulje pelkästään päiväaikaan, mikä oli olettamuksena, kun meluvaikutusarvioita on tehty uusille vaihtoehtoisille rataosuuksille. Rikastejunien kulku öiseen aikaan lisäisi oleellisesti melusta aiheutuvaa häiriötä.

Kokonaisuutena tarkasteltuna rikastejunien aiheuttamalla melulla on siten selvästi suurempi merkitys nykyisillä rataosuuksilla kuin tutkituilla mahdollisilla uusilla rataosuuksilla. Tarkemmat arviot melutilanteen muutoksesta ja sen merkityksestä sekä melun rajoittamismahdollisuuksista nykyisillä rataosuuksilla olisivat olleet paikallaan. Selostuksessa esitetty junien vuorokausimäärä ei ole kovin suuri, joten yhtenä selkeänä haittojen ehkäisymahdollisuutena on raideliikenteen rajoittaminen päiväajalle.

YVA-selostuksen yhteenvedossa on tärinän osalta todettakin, että olemassa olevalla radalla tärinävaikutukset tulevat olemaan huomattavasti merkittävämmät kuin uusilla linjausvaihtoehdoilla. Sama pätee meluvaikutuksiin, mutta sitä ei ole todettu.

Melun ja tärinän osalta esitetyt jatkoselvitykset ovat perusteltuja ja syytä toeuttaa hankkeen edetessä. YVA-selostuksessa melun ja tärinän vaikutustarkastelua voidaan suunnittelutilanne huomioon ottaen pitää riittävänä.

Päästöt ilmaan

Raideliikenteen ominais- ja kokonaispäästöt päästöt ilmaan samoin kuin niiden merkitys on kuvattu riittävällä tarkkuudella. Eri ratavaihtoehtojen (uusi rata) välille ei muodostu päästöjen suhteen eroja, kun huomioon otetaan koko kuljetusväli. Näkökulma tarkastelulle on oikea, samoin kuin arvioitu lopputulos.

Kulttuuriympäristö

Arviointiselostuksessa on esitetty kohdealueen kunnista kaikki olennainen aineisto lukuun ottamatta pienempiä vähintään seudullisia kulttuurihistoriallisia kohteita, joita on yhteensä seitsemäntoista. Osa niistä kuitenkin kuuluu muihin suojelukohteisiin, jotka on mainittu. Näitä ovat mm.: Kemijärvellä rautatieaseman alue, VPK:n talo - Vapaudenkadun akseli, Valion meijeri - Kuusaniemen koulu - tori; Sallassa Riutukan uittotukikohta, Paikanselän taistelualue, kirkonkylän panssariesteet ja Kirilahden kalakenttä; Savukoskella Reutuväärän kämpä, Pyhäjoen alatammi ja kämpä ja Kuusikko-ojan pirtti.

Olemassa olevan rautatien varrella olevien kohteiden osalta on arvioitu, että lisääntyvä liikenne rautatiellä ei aiheuta haittaa näille kohteille. Lisääntyvä liikenne voi kuitenkin aiheuttaa tärinää, joka vaikuttaa rakennusten ym. rakenteisiin ja sitä kautta kohteiden säilymiseen. Kemijärven ylittävää rautatiesiltaa on esitetty osaksi uudistuvaa valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä. Tällöin lisääntyvän liikenteen vuoksi mahdollisesti tehtävät vahvistustyöt voivat aiheuttaa haittaa kohteen arvoille.

Lähtökohtaisesti kaikki tiettyyn kulttuuriympäristöön ja sen suojelun perusteina oleviin ominaispiirteisiin kuulumaton uusi elementti aiheuttaa haittaa kulttuuriympäristölle ja sen arvoille. Tätä ei ole arvioinnissa tiedostettu.

Selostuksessa on todettu, että haitallisia vaikutuksia kulttuuriympäristön kohteisiin voidaan ehkäistä tai lieventää ratasuunnitteluvaiheessa. Suunnitteluvaiheessa tuleekin huomioida sekä muinaisjäännökset että rakennetun ympäristön kulttuurihistorialliset kohteet ja minimoida haittavaikutukset. Rakennetun ympäristön merkittävistä kohteista Tulppion konesavotta on uhatuin ja sen säilyminen on turvattava.

Kokonaisuudessaan ympäristövaikutusten arvioinnissa on otettu kattavasti huomioon kulttuuriympäristön eri osatekijät ja niihin kohdistuvat haittavaikutukset on tuotu riittävästi esiin. Ratavaihtoehdon valinta ja jatkosuunnittelu ovat ratkaisevia haitallisten vaikutusten ehkäisyssä ja lieventämisessä. Arviotaessa vaikutuksia valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin ei ole käsitelty eikä esitetty ratavaihtoehtojen vaikutuksia kulttuuriperintöön eikä kulttuuriympäristöinä erityisiin aluekokonaisuuksiin. Tältä osin arviointi on puutteellinen.

Selostuksessa maisemaa ja kulttuuriympäristöä koskevassa osassa on muutamia epätarkkuuksia:

- Tekstissä esitetystä poiketen selvityksen karttojen perusteella ratalinjausten läheisyydessä ei ole perinnebiotooppeja Sallan kirkonkylän tuntumassa, sen sijaan Kelloselän kylän tuntumassa niitä on.
- Arviointiselostuksessa esitettyjen karttojen sekä Saijan maisema-alueen hoito- ja käyttösuunnitelman kartan perusteella ratalinjaukset sivuavat ja

osin leikkaavat maisema-alueen itäreunaa. Näin ollen selostuksessa on esitetty virheellisesti, että "Saijan maisema-alue sijaitsee noin kilometrin etäisyydellä ratalinjoista 1 ja 4".

- Luettelossa uusista valtakunnallisesti merkittävistä kohteista (RKY 2009) on virheellisesti Kemijoen kirkko. Sen pitäisi olla "Kemijoen jokivarsiasutus ja kirkkomaisemat" tai Kemijärven kirkko ympäristöineen eli Kemijärven osalta valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuurihistoriallisesti ympäristöksi on esitetty kokonaisuutta, johon kuuluvat Kemijärven kirkon lisäksi vanha kellotapuli, jälleenrakennuskauden rautatie- ja maantiesilta, Kemijärven pappila ja entinen apteekki kirkkoaukion laidalla.
- Oinas-Tapionniemi sijaitsee Kemijärven kaupungin alueella, ei Pelkosenniellä.
- Seudullisesti merkittävät kylät ovat oikeastaan kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen kannalta seudullisesti tärkeiksi osoitettuja alueita/kyliä.
- Pelkosenniemen kirkon ja keskustan kulttuurihistoriallisesti merkittävän alueen ja ratavaihtoehto VE2:n väliin ei jää maantie, vaan maantie kulkee kylän läpi. Sen sijaan VE2:n ja kylän väliin jää olemassa oleva sähkölinja.

Maisema

Maisemavaikutusten kohteet on tunnistettu oikein ja arviointi selostettu hyvin sekä havainnollistettu liitekartoilla. Myös vaihtoehtojen vertailua voidaan pitää riittävänä.

Yva-selostuksessa on selostettu väärin ratavaihtoehtojen kulkeminen ja sijoituvan noin kilometrin etäisyydelle Saijan maisema-alueesta. Vaihtoehtojen VE1 ja VE4 -rautatielinjaukset kulkevat noin yhden kilometrin matkan luonnonsuojelulaila perustetun Saijan maisema-alueen reunalla ja sivuavat rajan tuntumassa aluetta noin 1,1 kilometrin verran. Vaikutusarviointia ei voida pitää luotettavana, koska maisema-alueen rajaustietona on käytetty virheellistä tietoa. Mikäli toteutettavaksi tulee vaihtoehto 1 tai 4, on Saija-Pulkkaviita osayleiskaavaa muutettava, koska yleiskaavassa ei ole rautatievarausta. Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) selvitysvelvollisuuden ja sisältövaatimusten mukaisesti kaavaa muutettaessa on arvioitava vaikutuksen myös maisemiarvoihin. Yva-menettelyssä ilmenneestä virheestä huolimatta rautatien aiheuttamien maisemavaikutusten arviointia on pidettävä laadukkaana ja riittävänä.

Luontoarvot

Maaperä

Ratalinjausten vaikutukset maaperään on selostettu asianmukaisesti, mm. valtakunnallisesti arvokkaat moreenialueet on selvitetty ratalinjauksilta. Vaihtoehtojen vertailutaulukko on kuitenkin vaikutuksia pelkistävä ja toteaa vain radan leikkaavien harjujen nimet ja määrät. Vertailu antaa kuitenkin käsityksen harjuluontoon aiheutuvista vaikutuksista. Vaihtoehto 3 on paras.

Natura 2000 -alueet

Natura alueisiin kohdistuvat vaikutukset on arvioitu riittävästi lukuun ottamatta Sieriäisten harjulampia. VE 4 kulkee Sieriäisten harjulampien nimisen Natura-alueen (FI1301507, SCI) koillissivun suuntaisesti. Radan ja Natura-alueen välissä on Salla-Savukoski maantie. Arviointiselostukseen alue on merkitty vain rantojensuojeluohjelman alueeksi. Sieriäisten harjulampien osalta Natura-arviointia on täydennettävä maakuntakaavaa ja yleissuunnitelmaa laadittaessa, mikäli valitaan VE 4.

Kasvillisuus

Vaikutusmekanismit kasvillisuuteen on tunnistettu hyvin ja ne on kuvattu riittävällä tavalla. Esitetty eri luontotyyppien kasvillisuusmenetysten vertailu pinta-alamenetyksinä on onnistunut vertailutapa. Vaihtoehto 3 on vähiten menetyksiä aiheuttava. Vaihtoehtojen vertailu perustuu myös kohteiden arvottamiseen maakunnallisesti – paikallisesti arvokkaisiin kohteisiin on selkeä. Vaihtoehdossa 3 pinta-alamenetykset ovat suurimmat, mutta arvoluokitukseltaan ovat pääosin paikallisesti arvokkaita.

Eläimistö

Eläimistön arviointimenetelmät on asianmukaiset ja selostus riittävää. Haitallisten vaikutusten lieventämisen toimet on esitetty monipuolisesti ja riittävästi. Vaihtoehtojen vertailu on kuitenkin yleisellä tasolla ja vertailussa ei ole mainittu mm. suurten petoeläinten, saukon eikä kaikkien uhanalaisten suurten petolintujen pesäreviirien, metsähanhien pesimisalueiden menetyksiä eikä metson ja teeren soidinalueille koituvia vaikutuksia eri vaihtoehtojen osalta. Myös vaihtoehdon 3 ratalinjan alle jää uhanalaisen suuren petolinnun pesäreviiri Kotalan kylän eteläpuolella.

YVA-selostuksessa ei ole myöskään kattavasti selvitetty ratalinjausten estevaikutuksia eläimistön liikkumiseen. Lintudirektiivi koskee kaikkia Suomen luonnonvaraisia lintulajeja, mutta etenkin sen liitteessä I ja II mainittujen lajien lisääntymis-, kerääntymis-, levähdys- ja ruokailupaikat tulee turvata. Rata ja sen käytön synnyttämä melu saattavat vaikuttaa estevaikutuksen kautta em. paikkoihin ja muuhun eläimistön liikkumiseen. Estevaikutusta voidaan lieventää nopeutta alentamalla ja/tai ali-/ylikuluilla.

Merkittävän riskin luonnonvaraisille linnuille ja muille eläimille tuovat suurilla nopeuksilla liikkuvat kulkuvälineet. Lintujen törmäysriski pienenee huomattavasti nopeuksien aletessa. Uusimpien tutkimusten mukaan nopeus korreloi suoraan törmäysriskin lisääntymisen kanssa. Linnut ehtivät väistää, jos auto ajaa alle 50 km/h (erikoistutkija Jarmo Koistinen ilmatieteenlaitos). Nopeuden pudottaminen pienentää yhtälailla riskiä nisäkkäiden kanssa. Tämä tulee ottaa huomioon myös arvioitaessa vaikutuksia porotalouteen. Eläimistöselvitystä voidaan kuitenkin pienistä puutteista huolimatta pitää riittävänä.

Arvokkaat luontokohteet

Kansallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaiden luontokohteiden tunnistamista, kuvausta ja vaikutusten arviointia voidaan pitää YVA -selostuksen luontovaikutusten osalta laadukkaana ja runsaasti uutta kohdetietoa antavana selostuksena.

Lajiston osalta luokitus luontodirektiivin liitteen II ja IV lajeihin, lintudirektiivin I lajeihin, erityisesti suojeltaviin lajeihin sekä uhanalaisiin lajeihin on oikein kuvattu ja sijaintipaikat lueteltu. Myös silmälläpidettävät lajit, alueellisesti uhanalaiset lajit ja rauhoitetut lajit on tunnistettu. Ansiokkaana voidaan pitää myös selostusta vaikutusmekanismeista ja vaikutuksista luonnon monimuotoisuuteen. Eri ratavaihtoehtojen käsittely on tiiviisti ja asiantuntevasti laadittu ja kuvat havainnollistavat hyvin käsittelyä.

Epävarmuustekijänä voidaan pitää alkukesästä esiintyvien lajien osalta sitä, että maastoinventoinnit tehtiin VE 3 ja VE 4 osalta syys-lokakuussa. Tämä on

myös oikein selostettu ehkäisyn ja lieventämisen kohdalla, kun jatkoselvitystarpeita on esitetty.

Yksityisten luonnonsuojelualueiden (YSA -alueet) osalta tulee radan yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä tarkemmin selvittää vaikutusten kohdentuminen, haitan ehkäiseminen ja vaikutusten lieventäminen ko. alueille.

Suurten petolintujen pesäreviirien lähialueilla (alle 1,5 km) toimittaessa töiden ajoittamisella 15.2. – 30.7. välisen ajan ulkopuolelle voidaan lieventää pesimiselle aiheutuvia haitallisia vaikutuksia.

Vaikutuksissa luonnonvarojen käyttöön on hankkeella todettu olevan mahdollisesti kantoja heikentäviä vaikutuksia metsoon ja riektoon, mutta vaikutuksista Itä-Lapissa runsaana esiintyvään teeren ei ole mainintaa.

Soklin rautatien YVA -selostusta voidaan pitää asiantuntevasti ja hyvin laadittuna luonnon monimuotoisuuden mm. kasvilajiston, luontotyyppiselvitysten, uusien paikallisesti arvokkaiden luontokohteiden ja linnuston osalta. Muun eläimistön ja suurpetojen osalta sekä virkistyskäytön (luontomatkailun) näkökulmasta YVA-selostus jää yleiselle tasolle, mutta on riittävä. Edellä mainittuja puutteita voidaan täydentää jatkosuunnitteluun liittyvissä selvityksissä.

Pintavedet

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa mainittiin, että "pintavesien kulkeutumisreitit ja niiden muutokset arvioidaan karttatarkastelun perusteella". Kyseinen arviointi on selostuksessa jäänyt varsin vähäiseksi. Vaikutusalueen pintavesien nykytilan kuvaus on edelleen suppea, joskin ajantasaista tietoa on alueelta vähän, kuten tekstissäkin todetaan. Nykytilan kuvauksessa olisi kuitenkin hyvä mainita ja huomioon ottaa alueen suuremmista pintavesimuodostumista tehdyt vesienhoitolain toteutuksen mukaiset tilan luokittelut ja vesialueille määritellyt tilatavoitteet. Kaikki hankkeen vaikutusten piirissä olevat vedet on olemassa olevan aineiston pohjalta tai alustavana asiantuntija-arviona luokiteltu hyväksi ja erinomaisiksi, ja tilatavoitteet vastaavat nykytilaa.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa hankkeen pintavesiin kohdistuvien vaikutusten arvioidaan olevan paikallisia ja lähinnä rakentamisvaihetta koskevia. Kokemukset esimerkiksi metsäautoteiden vesistövaikutuksista kuitenkin osoittavat, että myös pitkäaikaisvaikutukset tulee ottaa suunnittelussa, töiden toteutuksessa ja seurannassa huomioon. Suurin uhka varsinkin pienille latvavesille on siltojen ja siltarumpujen rakentamisesta ja käytöstä, sekä josain määrin myös ratalinjan raivauksesta aiheutuva eroosio ja kiintoainekuormitus, joka voi pahimmillaan johtaa pysyviin muutoksiin eroosioherkkien ylityspaikkojen alapuolella. Siksi rakennus- ja raivaustyöt tulee suorittaa eroosiota välttäen, ja eroosioherkillä alueilla ylitysten silta- ja ratapenkkoihin täytyy rakentaa eroosiosuojauksia pitkäaikaisten vaikutusten estämiseksi. Lisäksi siltarumpuja rakennettaessa on pidettävä huolta, etteivät rakenteet muodosta vaellusestettä kalastolle.

Pintavesiin kohdistuvien ympäristövaikutusten suhteen vaihtoehto VE 1 on arvokkaita luonnontilaisia vesiä ajatellen haitallisista, sillä se vaatii pisimmän uuden ratalinjan rakentamisen nykytilassaan täysin koskemattomille alueille. Muissa vaihtoehtoissa ratalinja kulkee suurimman osan matkaa vanhan tielinjan ohessa, ja ylitettävien vesimuodostumien tila on luultavasti jo jossain

määrin ihmistoiminnan vaikutusten alainen. Vaihtoehtoista VE 3 on pintavesien kannalta suositeltavin, linjaus on vaihtoehtoista lyhin ja kulkee yli puolet pituudestaan vanhaa tielinjaa seurailleen, eikä luonnontilaisten alueiden ylitettävien vesien määrä eroa oleellisesti pidemmistä vaihtoehtoista (VE 2, VE 4).

Pohjavedet

Selostuksessa on selkeästi tuotu esille ne pohjavesialueet, joiden kautta eri vaihtoehdot kulkevat. Ratarakentamisella ei ole nähtävissä olennaista riskiä pohjavesialueille ja siinä mielessä eri vaihtoehtoilla ei ole merkittäviä ympäristövaikutuseroja keskenään. Arviointi on riittävä.

Yleiskarttoihin olisi voinut laittaa I luokan pohjavesialueille vedenottamot näkyvillä symboleilla, kuten Kupittajanharjussa, ja II-luokan alueilta tutkitut vedenottopisteet. I-luokan ja II-luokan alueiden halki kulkevilta rataosuuksilta olisi voinut esittää myös tarkemmat kartat tai karttapalaset esimerkiksi mittakaavassa 1:20 000, jolloin rautatievaikutusten hahmottaminen olisi ollut helpompaa.

Poronhoito

Poronhoidossa merkitykselliset seikat on tuotu esiin suhteessa rautatievaihtoehtoihin ja vaikutukset on arvioitu monipuolisesti. Myös olemassa oleva rautatie Kemijärvi-Kellosele -väli on mukana arvioinnissa. Esitetyn lisäksi myös koko paliskuntaa koskeva pelkistetty kuvaus paliskunnittain olisi auttanut ymmärtämään vielä paremmin rautatien merkitystä koko paliskunnan kannalta. Tämä olisi helpottanut etenkin rautatien poronhoidolle aiheuttaman haitan merkittävyyden arviointia. Liikennevahinkojen arviointi on virheellinen siltä osin, että hankkeen kuvauksessa kyseessä olisi liikennemäärältään 2-4 junaparia vuorokaudessa (4-8 junaa päivässä) ja arvioinnissa verrataan rataosuutta liikennemäärältään 2-3 junaa vuorokaudessa oleviin alueisiin. Virheen suuruutta ei voi esitettyjen tietojen perusteella täysin laskea. Arvioinnissa on selkeästi päädytty vaihtoehtojen paremmuusjärjestykseen ja yva-selostuksessa esitetty arviointi on riittävä. Arviointia on jatkettava valitulla vaihtoehdolla ja etenkin haittoja lieventävistä keinoista tulee neuvotella asianomaisten paliskuntien kanssa.

Ihmisten elinolot ja viihtyisyys

Sosiaaliset vaikutukset on arvioitu asiantuntevasti ja selkeästi. Aineisto on ollut monipuolinen ja sen keruu on tehty osin osana osallistumisjärjestelyjä. Aineiston keruu on myös monipuolistanut ja yksilöllistänyt osallistumismahdollisuuksia, mitä on pidettävä hyvänä koko menettelyn näkökulmasta. Käytettyjä analyysimenetelmiä olisi voinut avata tarkemmin myös yva-selostuksessa, vaikka menetelmä on esitelty mm. yleisötilaisuuksissa.

Arviointi sisältää vaikutustarkastelua poronhoitokulttuurin merkityksestä alueella ja rautatien sille eri kohdealueilla aiheuttamasta vaikutuksesta. Soklin hankkeen sosioekonomiset vaikutukset esitetään erillisraportissa, joka täydentää myös ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointia etenkin koko hankkeen mittakaavassa. Rautatien ihmiselle aiheuttamien vaikutusten arviointia voidaan pitää riittävänä.

Muut elinkeinot

Arviointi rautatien vaikutuksista matkailukeskuksiin on kevyehkö. Siitä ei ilmene esimerkiksi etäisyydet ja matka-ajat nykyisille asemille ja muutos suhteessa nykytilaan. Matkaketjun kriittisiä kohtia ei eritellä, joten esimerkiksi sen merkitys Pyhätunturin matkailukeskukselle, että junamatka päättyy Kemijärvelle verrattuna vaihtoehdon kaksi mahdollistamalle paikalle lähemmäs Pyhätunturia, jää arvioimatta. Arvioinnin lopputulokseen siitä, että vaihtoehto 2 voisi mahdollistaa henkilöliikenteen Pyhä-Luoston matkailukeskuksen tuntuun ja vaihtoehdot 1, 3 ja 4 voisivat tuoda henkilöliikenteen lähemmäksi Sallatunturia ja edistää Alakurtti-Kellosekä rataosuuden rakentamista, voi yhtyä.

Metsätalouden kuljetusten osalta arvioinnissa jää epäselväksi kunnostettavan Kemijärvi-Kellosekä rataosuuden vaikutus arvioinnin lopputulokseen. Arvioinnista ei tosiasiallisesti käy ilmi perusteet puunkuljetusten hyötyjen vertailulle.

Matkailu ja virkistys -kohdassa ei ole mainittu olevia pienimuotoisia luontomatkaileyrityksiä vaikutuskohteena, vaan on pidetty vaikutuksia yhtäläisinä ulkoilu- ja kelkkailureittien käytön osalta. Estevaikutus on jäänyt yleiselle tasolle ja tarkemmin selvittämättä. Reittien risteämisen määrät on mainittu, mutta eri reittien merkittävyyttä tai ylityskohdan ratkaisemista mm. eritasoratkaisuna suhteessa rataan ei ole kuvattu.

Yhteisvaikutukset

Rautatien, voimajohdon ja kaivoksen yhteisvaikutusta ei ole arvioitu. Soklin rautatien yva-selostuksessa ei ole esitetty kohdennetusti yhteisvaikutuksia Soklin voimajohdon kanssa. Yhteisvaikutusten puute koskee ratavaihtoehdon VE 2 pituudesta noin puolta ja vaihtoehdon VE 4 pituudesta noin kolmannesta. Rautatien ja voimajohdon yhteisvaikutukset on arvioitu voimajohdon yvamenettelyssä. Rautatien, voimajohdon ja kaivoksen yhteisvaikutukset on tarkoitettu esittämään kaivoksen yva-selostuksessa.

Vaikutusten merkittävyyden arviointi

Vaikutusten merkittävyyttä ei ole tuotu selkeästi esiin.

Epävarmuustekijät

Arviointeihin liittyvät epävarmuustekijät on tuotu esiin riittävällä tarkkuudella.

Vaihtoehtojen vertailu ja toteuttamiskelpoisuus

Vaihtoehtojen vertailu on tehty aihealueittain, joten se on käsitelty edellä. Vaihtoehtojen vertailu antaa selkeää tietoa niiden vaikutuksista ja siten myös toteuttamiskelpoisuudesta suhteessa ympäristön arvoihin ja paikallisten mielipiteisiin. Yva-selostuksessa ei ole esitetty hankkeesta vastaavan arviota hankkeen toteuttamiskelpoisuudesta. Suhde 0-vaihtoehtoon on käsitelty edellä.

Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen

Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen on samoin käsitelty aihealueittaisesti esitetyissä vaikutusarvioinneissa.

Selvitysten teko ei vielä sinänsä ehkäise tai lievennä haitallisia vaikutuksia. Selvitysten avulla riskikohteet voidaan tunnistaa ja kohdistaa ehkäisy- ja lievennystoimia oikeisiin kohteisiin. Lievennystoimia voisivat olla mm. jokien ja purojen ylitysten rakentaminen teknisesti ja ajallisesti siten, ettei haittaa synny tai se on mahdollisimman vähäinen. Yleissuunnitelmassa inventointien jälkeen arvokkaiden luontokohteiden huomioonottaminen radan sijoittamissuunnittelussa on tarpeen. Myös eläimistön kannalta rakentamisajankohdalla rakentamistavalla voidaan lieventää haitallisia vaikutuksia (pesimis- ja poikimisrauha).

Seuranta

Esitetty seurantaohjelma on perustellusti yleispiirteinen. Suunnitelma- ja lupaviranomaisten on kiinnitettävä erityistä huomiota merkittävimpien ympäristöhäiriötä aiheuttavien seikkojen seurantaehtoihin ja haittojen lieventämismahdollisuuksiin myös rakentamisen ja toiminnan aikana.

Suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin

Lapin ympäristökeskuksen näkemyksen mukaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edistämisen kannalta YARA Suomi Oy:n hanke Sokliin rakennettavasta rautatiestä on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen. Hankkeen toteuttamisessa on mahdollista ottaa huomioon toimivaan aluerakenteeseen, elinympäristön laatuun, kulttuuri- ja luonnonperintöön, virkistyskäyttöön, luonnonvaroihin, toimiviin yhteysverkostoihin sekä Lapin tunturialueisiin ja poronhoitoon kohdistuvat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

Kaivoksen avaaminen tukee elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista. Vaihtoehdot 1, 3, ja 4 perustuvat osaltaan olemassa olevaan rataan ja hyödyntävät näin mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita. Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittäminen perustuu ensisijaisesti alueiden omiin vahvuuksiin, kun alueella sijaitsevaa mineraalivarantoa hyödynnetään. Alueidenkäyttö edellyttää kuitenkin luonnon voimavarojen kestävä hyödyntämistä, mikä tarkoittaa etenkin kestävään luonnon hyödyntämiseen perustuvan poronhoidon harjoittamisen edellytysten säilyttämistä. Koska aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittämisen tulee perustua ensisijaisesti alueiden omiin vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin, voidaan rautatien katsoa olevan olennainen osa alueella sijaitsevan mineralisaation hyödyntämistä ja siten tärkeä osa aluerakennetta. Harvaan asutulla maaseudulla ja taantuvalla alueella rautatie on välillisesti monipuolistamassa ja mahdollistamassa kaivostoiminnan. Näin toimenpide edistää maaseudun mahdollisuuksia saada uusia pysyviä asukkaita.

Poronhoito on selkeä haja-asutukseen perustuva elinkeino, joka on otettu arvioinnissa huomioon. Rautatie ja sen liikenne aiheuttavat haittaa poronhoidolle, mutta yva-menettelyn tuloksena voidaan todeta, että vaihtoehto 1 turvaa parhaiten poronhoidon alueidenkäyttölliset edellytykset.

Rautatievaihtoehdoilla ei ole merkittäviä eroja kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön säilymisen kannalta. Tulppion konesavotta sijaitsee tule-

valla kaivosalueella, joten sitä koskevat kaikki vaihtoehdot. Vaihtoehto 2 on Pelkosenniemen kirkonkylän kannalta haitallisin, kun taas olemassa olevan radan alueella tärinävaikutuksen kautta mahdollisesti rakennuksiin aiheutuvat vaikutukset ovat suurimmat ja kohdistuvat vaihtoehdoille 1, 3 ja 4. Vaihtoehdolla 1 näyttäisi olevan vähiten vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön kokonaisuudessaan, linjauksen kulkiessa pääosin luonnonympäristössä. Kulttuuriympäristön tavoitteiden huomioon ottamista ei voida arvioida arkeologisen kulttuuriperinnön osalta inventointien puutteellisuuden johdosta. Arvokaiden ja herkkien alueiden monimuotoisuuden säilymisen kannalta vaihtoehto 1 on huonoin, koska tällöin menetetään Natura-arvoja. Lajistollisen vaikutuksen osalta vaihtoehdoilla ei ole eroa. Tarkempien selvitysten valmistuminen voi kuitenkin tuoda merkittävää uutta tietoa esimerkiksi pohjanlepakon esiintymisestä vaihtoehdoilla 1, 2 ja 3. Maa-ainesvarojen hyödyntämisen kannalta yva-menettely ei anna vastausta vaihtoehtojen edullisuusjärjestyksestä. Rautatie ja sen liikenne ei aiheuta välitöntä riskiä pohjavesille. Kaikki vaihtoehdot kulkevat vedenhankinnan kannalta tärkeän pohjavesialueen halki, eikä vaihtoehdoilla näin ollen ole eroja keskenään.

Liikennejärjestelmän kehittäminen kokonaisuutena siten, että se palvelee sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä edellyttää huomioimaan sekä asutuskeskuksia että matkailua palvelevan henkilöliikenteen, samoin kuin elinkeinoelämän kuljetukset sekä osana kaivostoimintaa että metsätaloudessa. Olemassa oleva rataosuus ja sen kunnostus (osana vaihtoehtoa 1, 3 ja 4) palvelevat parhaiten Kemijärven ja Sallan asutus- ja matkailuliikennettä. Vaihtoehto 2 toisi radan lähemmäs Pyhätunturin matkailukeskusta sekä Pelkosenniemen ja Savukosken kirkonkylä. Vaihtoehto 2 ohittaa Kemijärven, jolloin etenkin Kemijärven ja Sallan kirkonkyläliikennemäärät voivat vähetä. Tällöin myös valtakunnallisen rajanylityspaikan kehittämismahdollisuudet heikenevät. Tarvittaviin liikenneyhteyksiin tulee varautua kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja. Vaihtoehdot 1, 3 ja 4 tukeutuvat olevan radan parantamiseen. Vaihtoehtoa 2 voidaan siten pitää toimivien yhteysverkostojen kannalta heikommin valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita huomioon ottavana ja edistävänä.

Lapin tunturialueiden säilymistä luonto- ja kulttuuriarvojen kannalta erityisen merkittävänä aluekokonaisuuksina tulee edistää siten, että samalla varmistetaan asumisen ja elinkeinotoiminnan harjoittamisen edellytysten säilyminen. Kaivostoiminnan edellyttämä kuljetusreitti katkaisee Itä-Lapin laajaa tunturi-alueita tuomalla ihmistoiminnan infrastruktuurin laajalle yhtenäiselle luontoalueelle etenkin vaihtoehdossa 1. Vaikka rautatie sijoittuisi suurelta osin paliskuntien raja-aidan läheisyyteen, on rautatien kokonaisvaikutus huomattavasti olevista rakenteista aiheutuvaa vaikutusta suurempi etenkin luonnolle. Kulttuuriarvoihin voitaneen katsoa kuuluvan myös paikallisten tavat käyttää luontoalueita niin elinkeinoissa kuin osana elämäntapaa. Rautatie muodostaa esteen ja vieraan elementin, joka tässä mielessä myös lähempänä asutusta on rikkomassa aluekokonaisuuksia. Tavoitteen osana on huomioitava asumisen ja elinkeinotoimintojen säilyminen. Vaihtoehtojen paremmuutta arvioitaessa onkin vaikea arvioida, onko haitallisempaa katkaista luontoyhteys kerran pitkällä matkalla asumaton aluetta (VE 1) vai asutuksen läheisyydessä häiriten ja jopa vaarantaen asumiseen tukeutuvaa elinkeinon harjoittamista (VE 4 ja 2).

Lapin ympäristökeskuksen mielestä yva-menettely on tuottanut tietoa hankkeen toteuttamisesta siten, että vaihtoehtojen vertaileminen suhteessa valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin on mahdollista. Yva-menettelyn kautta

on tullut tietoon eri osapuolten näkemykset asiassa. Vaikka tietoihin liittyy tiettyä epävarmuutta ja etenkin pitkän aikavälin muutoksista aluerakenteesta ja elinkeinoelämän kehittämisessä ei ole varmuutta, voidaan kokonaisuutena katsoen todeta, että luontoarvoja lukuunottamatta vaihtoehto 1 edistää monipuolisimmin valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden saavuttamista Soklin rautatien rakentamishankkeessa. Vaihtoehdon 1 luontoarvot on osin suojeltu Natura 2000 -verkoston kautta. Poikkeaminen tästä suojelusta edellyttää korvaavien alueiden suojelua. Näin ollen, vaikka arvokkaita luontoarvoja menettäisiin vaihtoehdon 1 valinnalla, voitaisiin niitä osaltaan korvata liittämällä tiukemman suojelun piiriin alueita, jotka eivät tällä hetkellä ole sellaisen suojelun kohteena. Huomioiden muista vaihtoehdoista etenkin poronhoidolle aiheutuvat vaikeudet, jotka myös kaivoksesta aiheutuvat haitat huomioon ottaen voivat olla merkittävät etenkin poronhoitolain näkökulmasta, on päädyttävä lopputulokseen, etteivät muut vaihtoehdot edistä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden saavuttamista yhtä kokonaisvaltaisesti kuin vaihtoehto 1. Huomioon ottaen rautatieinfrastruktuurin merkityksen kaivoksen osana ja kaivoksen merkityksen alueen elinkeinoelämälle sekä harvaan asutun maaseudun ja taantuvan alueen toimintapohjan monipuolistamisen tavoitteen, ei nollavaihtoehtoa voida pitää valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita edistävänä, vaikka tällöin haitalliset vaikutukset luonto- ja kulttuuriympäristöön sekä osin myös asutukselle jäisivät kokonaan pois.

Osallistumisen järjestäminen

Osallistumisjärjestelyt ovat olleet riittävät. Toisaalta osallistujan etuna on ollut kaikkien kolmen yva-selostuksen yhtäaikaan nähtävillä olo, toisaalta on voinut olla ajankäytöllisesti ongelma perehtyä suureen materiaalmäärään. Mieli-piteissä on kritisoitu etenkin vaihtoehdon 3 ja ulkopajaikkakuntalaisten lomamasukkaiden vähäisiä osallistumismahdollisuuksia. Vaihtoehto 3 on ollut yva-ohjelmassa, jonka saapuminen Lapin ympäristökeskukseen on aloittanut 4.12.2008 yva-menettelyn. Hankkeesta on ollut viralliset kuulutukset sekä muita lehtijuttuja sekä alueellisesti ilmestyvässä sanomalehdessä että paikallislehdessä. Lisäksi hanke on ollut sähköisesti sekä ympäristöhallinnon että Savukosken kunnan ylläpitämällä Sokli-internetsivuilla. Hankkeen kokoluokka ja merkittävyys sekä sen saama mielenkiinto tiedotusvälineissä huomioon ottaen on epätodennäköistä, ettei asioita seuraava osallistumiseen halukas henkilö olisi saanut tietoa. Osallistujien näkemyksiä on raportoitu vain jossain määrin yva-selostukseen. Hankkeessa on valmistumassa vielä virallisen yva-menettelyn ulkopuolella raportti hankkeen sosioekonomisten vaikutusten arvioinnista. Raportin tiedot täydentävät merkittävällä panoksella yva-menettelyssä esiin tullutta tietoa, joka tulisi huomioida jatkopäätöksissä.

Neuvottelut asianomaisten paliskuntien kanssa on käytävä rautatien yleis- ja ratasuunnitteluvaiheissa, jolloin vaikutuksista aiheutuvien haittojen lieventäminen voidaan kohdistaa tarkemmin valitulle vaihtoehdolle.

Raportointi

Teksti on selkeää, samoin rakenne. Yva-selostus sisältää hyvän tiivistelmän, mutta yhteenveto on esitetty vain vaikutusten ja vertailun osalta. Tiivistelmä sisältää pääosin yva-asetuksen 10 §:n kohdassa 12) yhteenvedolle säädetyn sisällön. Yhteenvedon esittäminen myös erillisenä asiakirjana olisi helpottanut kokonaiskuvan saamista laajasta hankkeesta.

Kuvilla, taulukoilla ja kartoilla on havainnollistettu tekstiä. Kartoja olisi voinut käyttää useamminkin ja valitun kohteen tarkemman esittämisen apuna.

Esimerkiksi asutuksen sijainti on kuvattu vain tekstinä. A4-sivun kokoiset kaikkia vaihtoehtoja kuvaavat kartat antavat hyvän yleiskuvan, mutta suhde rataa voi jäädä epäselväksi. Liitekarttojen suuri informaatio tekee niiden lukemisesta vaivaloista, mutta toisaalta kaikkien arvojen samanaikainen hahmottaminen helpottaa yhteisvaikutuksen muodostamista. Lähdeluettelo on selkeä, monipuolinen ja sitä on aihealueittaisen luokittelun vuoksi helppo käyttää. Pääsääntöisesti viittaukset lähteisiin puuttuvat. Näin laajassa hankkeessa on suositeltavaa käyttää erillisraportteja.

Yhteenveto ja arviointiselostuksen riittävyys

Kyseessä on hanke, joka aiheuttaa merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Yva-menettelyn tarkoituksena on ollut, että vaikutusten arvioinnin ja vaihtoehtojen vertailun avulla löydetään ympäristön kannalta paras vaihtoehto. Soklin rautatien ympäristövaikutusten arviointiselostus on ympäristövaikutusten arviointimenettelystä säädetyn lain tarkoittamalla tavalla tehty ja se on riittävä. Yva-menettely on perustunut vaihtoehtotarkasteluun. Vaihtoehtoiset linjaukset on arvioitu sillä tasolla, että vaihtoehtojen erot aiheutuvien vaikutusten kannalta tulevat ilmi. Yva-menettely on lisännyt tietoa selvitysalueen nykytilasta. Vaikutusten arviointi on monipuolinen ja sitä on pidettävä kokonaisvaltaisena. Yva-menettely on mahdollistanut keskustelun vaihtoehtojen hyvistä ja huonoista puolista. Yva-menettely on lisännyt kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia. Osallistuminen on vaikuttanut vaihtoehtotarkasteluun ja vaikutusten arviointiin. Vaikka arvioinnissa on todettu puutteita etenkin nollavaihtoehdon (VE0) käsittelyn, vaikutusten merkittävyyden arvioinnin ja yhteisvaikutusten osalta sekä Soklin kaikkien hankkeiden kokonaisu- tai yhteisvaikutuksen osalta, vaikutusten arviointi mahdollistaa ympäristövaikutusten huomioon ottamisen suunnittelussa ja päätöksenteossa.

Luonnonsuojelulain ja yva-lain mukaiset menettelyt on erotettu toisistaan Joutsitunturi-Koukkutunturi Natura 2000 –alueen osalta. Näin ollen tässä yvalausunnossa ei oteta kantaa Joutsitunturi-Koukkutunturin Natura-arvoihin. Ympäristökeskus on antanut asiassa lausunnon 22.4.2009. Rautatien aiheuttamat vaikutukset Luiron soiden tai muiden lähialueiden Natura 2000 -suojelun perusteena oleviin luonnonarvoihin eivät ole merkittävästi heikentäviä.

Lapin ympäristökeskuksen mielestä vaihtoehto 1 edistää parhaiten valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamista ja edistämistä sillä edellytyksellä, että Natura-alueen suojelusta voidaan poiketa ja että suojeltavat arvot voidaan kompensoida toisella alueella.

Rautatien suunnittelussa tulee huomioida tässä lausunnossa todetut puutteet ja täydennystarpeet. Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä todetun perusteella yhteysviranomaisen toteaa yhteenvetona merkittävimmät täydennystarpeet ja jatkotoimenpiteet:

- Sieriäisten harjulampien osalta Natura-arviointia on täydennettävä maakuntakaavaa ja yleissuunnitelmaa laadittaessa, mikäli valitaan VE 4.
- Luontodirektiivin liitteiden IV a ja b lajit, luonnonsuojelulain tarkoittamat erityisesti suojeltavat lajit ja rauhoitetut lajit on inventoitava tarkemmin kasvukauden aikana (ei syksyllä) valitulta vaihtoehdolta ennen rautatien yleissuunnitelman hyväksymistä. Yleissuunnitelmaa laadittaessa on huomioitava tiedossa olevat ja mahdolliset löytyneet kohteet ja rautatien sijoittamismahdollisuuksista tulee neuvotella luonnonsuojeluviranomaisen (La-

pin ympäristökeskus) kanssa. Tarvittaessa on saatava Lapin ympäristökeskuksen poikkeuslupa.

- Muinaisjäännösten inventointi on tehtävä valitulta vaihtoehdolta ennen rautatien yleissuunnitelman hyväksymistä. Yleissuunnitelmaa laadittaessa on huomioitava mahdolliset kohteet ja rautatien sijoittamismahdollisuudet museoviranomaisen (Museovirasto/Lapin maakuntamuseo) kanssa. Tarvittaessa on saatava Lapin ympäristökeskuksen kajoamislupa.
- Mikäli Itä-Lapin maakuntakaavan rautatielinjaukseksi ollaan valitsemassa vaihtoehtoa 1, tulee Lapin liiton hakea kaavan laatijana sille luonnonsuojelulain mukaista poikkeamista Natura-alueen heikentämisestä valtioneuvostolta ennen maakuntakaavan hyväksymistä.
- Kemijärvi-Kellosekä rautatieosuuden kunnostuksen edellyttämät menettelyt ja suunnitelmat tulee selvittää, mikäli päädytään VE 1, VE 3 tai VE 4.
- Neuvottelut asianomaisten paliskuntien kanssa on käytävä valitulta vaihtoehdolta porotaloudelle aiheutuvien haittojen lieventämiseksi yleissuunnitelman laatimisen aikana.
- Maa-ainesten otto rata-alueen ulkopuolelta edellyttää maa-ainelain mukaisia ottamislupia. Yva-selostuksessa esitetyn mukaan ottaminen on niin suurta, että se voi edellyttää myös erillistä yva-menettelyä, koska maa-ainesten otosta ympäristölle aiheutuvia vaikutuksia ei ole selvitetty rautatien yva-menettelyssä.
- Selvitys maa-ainesten läjitysalueista ja niistä aiheutuvista vaikutuksista on arvioitava rautatien yleissuunnitelmassa.
- Selvityksiä tulee tarkentaa ja haittojen lieventämistoimia tulee suunnitella yksityiskohtaisemmin radan eläimille aiheuttaman estevaikutuksen minimoimiseksi.
- Purojen ja jokien ylitykset tulee toteuttaa siten, että vesien luonnontila säilyy mahdollisimman hyvänä.

LAUSUNNOSTA TIEDOTTAMINEN

Yhteysviranomaisen lausunto lähetetään hankkeesta vastaavalle sekä tiedoksi lausunnonantajille ja mielipiteen esittäneille (1. allekirjoittaja). Lausunto pidetään nähtävillä 10.8.-30.9.2009 Savukosken, Pelkosenniemen ja Sallan kunnanvirastossa, Kemijärven kaupungintalolla sekä Lapin ympäristökeskuksessa ja toistaiseksi internetissä osoitteessa www.ymparisto.fi hakupolkuna: Alueelliset ympäristökeskukset > Lappi > Ympäristönsuojelu > Ympäristövaikutusten arviointi YVA ja SOVA > Päättyneet YVA-hankkeet > Soklin rautatie. Lausuntoon voi tutustua Savukosken pääkirjastossa, Korvatunturin sivukirjastossa, Pelkosenniemen ja Sallan kunnankirjastoissa sekä Kemijärven kaupunginkirjastossa.

Lausunnon valmisteluun ovat osallistuneet ylitarkastajat Eira Luokkanen ja Juhani Itkonen (ympäristönsuojelu), ylitarkastaja Pekka Herva (luontoarvot, virkistyskäyttö), luonnonsuojelupäällikkö Päivi Lundvall (luontoarvot), biologi Petri Liljaniemi (pintavedet), hydrogeologi Heikki Hautala (pohjavedet), rakennusmestari Eero Kivelä (maa-ainesten otto) ja tarkastaja Teija Ylimartimo (kulttuuriympäristö). Yhteenvetojen laatimiseen on osallistunut alueidenkäyttöinsinööri Hannu Raasakka.

Alueidenkäyttöpäällikön sijaisen estyneenä ollessa
Ylitarkastaja

Kaija Pekkala

Ylitarkastaja

Leena Ruokanen

SUORITEMAKSU 9660 €

Maksun määräystä koskeva muutoksenhaku

Alueellisten ympäristökeskusten maksullisista suoritteista annetun ympäristöministeriön asetuksen (1387/2006) mukaan YVA-laissa tarkoitettua arviointiohjelmasta annettavan yhteysviranomaisen lausunnon maksu on 6420 euroa ja lisäksi kuntakohtainen lisämaksu 1080 euroa, koska hanke ulottuu yhteensä neljän kunnan alueelle.

(Hkp-tili 350102152/M20/3012/531/MT3)

LIITE

Maksua koskeva oikaisuvaatimusohje (vain hankkeesta vastaavalle)

TIEDOKSI

Lausunnon antaneet ja mielipiteen esittäneet (1. allekirjoittaja)

Ympäristöministeriö

Suomen ympäristökeskus

Säteilyturvakeskus