



Yara Suomi Oy  
PL 900  
00181 Helsinki

Kirje, arviointiohjelma (28.11.2008) ja luontoselvitys 4.12.2008

## **YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMA, 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. 0104096220,  
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.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma (YVA-ohjelma) on hankkeesta vastaavan suunnitelma siitä, miten arviointi tullaan suorittamaan. Yhteysviranomaisen lausunnossa arviointiohjelmasta pyritään mm. ohjaamaan käynnistynyttä YVA-menettelyä sekä tarkastellaan arviointiohjelman asianmukaisuutta ja riittävyttä. Hankkeesta vastaava tekee arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella tarvittavat selvitykset ja arvioinnit hankkeen vaikutuksista ja laatii ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (YVA-selostus, arviointiselostus). Yhteysviranomaisen antaa lausuntonsa myös arviointiselostuksesta ja sen riittävydestä. YVA-menettely päättyy lausuntoon.

Viranomaisilla, asianosaisilla ja asiasta kiinnostuneilla on mahdollisuus antaa lausuntonsa ja esittää mielipiteensä sekä YVA-ohjelmasta että YVA-selostuksesta.

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

## **Hanke ja sen sijainti sekä esitetyt toteutusvaihtoehdot**

Yara Suomi Oy on suunnitellut aloittavansa malmintuotannon Soklin kaivosalueella vuonna 2012 tai 2013. Kaivoksesta tarvitaan kuljetusyhteys rikastetun malmin kuljettamiseksi asiakkaille. Kyseessä on rautatieyhteyden rakentaminen Kemijärveltä Sokliin Savukoskelle. Kemijärveltä Kelloselkään on olemassa rautatie. Vientisatama tulee olemaan joku Perämeren satamista.

Soklin rautatiestä suunnitellaan yksiraiteinen, sähköistämätön, radio-ohjattu ja kulunvalvonnalla varustettu tavaraliikenteen rata. Junien mitoitussnopeus on 80 km/h. Käytettävien junien mitoitettava 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 100–170 km. YVA-ohjelman mukaiset rautatievaihtoehdot sijoittuvat Savukosken kunnan ja Kemijärven kaupungin alueille sekä Sallan tai Pelkosenniemen kuntien alueille.

**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, eroten 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 rata-

linjaus kääntyy kohti koillista ylittäen Kitisen Mullakkoavaan kohdalla. Savukoskelle päin mentäessä ratalinjaus kulkee kantatien 965 pohjoispuolella. Ennen Savukoskea ratalinjaus kaartuu koilliseen Kuollutvaaran koillispuolelta ja ylittää Kemijoen Kivitsokanpalon kohdalla. Kemijoen eteläpuolella ratalinjaus kulkee seututien 9671 eteläpuolella Rovalaan saakka, mistä linjaus kaartuu loivasti itään kohti Piippuselkiä ja Hirvikaltiota. Tämän jälkeen linjaus kulkee kohti Tulppiojokea ja yhtyy vaihtoehdon VE 1:n linjaukseen Pieni Saijanvaaran lounaispuolella hieman ennen Vuonnelo-ojan ylitystä.

**Vaihtoehto 3, VE 3:** Kellosekä-Naruskajärvi-Sokli, 103 km. Rautatie erkanevaihtoehdosta 1 hieman Kelloselän pohjoispuolella ohittaen Kotalan kylän itäpuolitse ja myötäilee Naruskajokea paikallistien 19865 itäpuolella Naruskajärvelle saakka. Naruskajärveltä linjaus kulkee kohti luodetta yhdistyen jälleen vaihtoehto 1:een Ahmatunturin eteläpuolella Lapioseljän tuntumassa.

**Vaihtoehto 4, VE 4:** Kellosekä-Savukoski-Sokli, 135 km. Rautatien alkuosa Sallassa on sama kuin vaihtoehdossa 1 ja loppuosa Savukoskella sama kuin vaihtoehdossa 2. VE 4 erkanevaihtoehdosta 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 kunnostetaan rautatieosuus välillä Kemijärvi–Kellosekä, 84 km.

**Vaihtoehto 0, VE 0:** Rautatieyhteyden rakentamatta jättäminen.

## ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Yara Suomi Oy on toimittanut 5.12.2008 Soklin rautatiehankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelman Lapin ympäristökeskukselle. Rautatiehankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelma ja sitä koskeva kuulutus on asetettu nähtäville Savukosken, Pelkosenniemen ja Sallan kunnanvirastoissa sekä Kemijärven kaupungintalolla ja Lapin ympäristökeskuksessa 17.12.2008 alkaen koko arviointimenettelyn ajaksi. Arviointiohjelmaa koskeva kuulutus on julkaistu Lapin Kansassa 17.12.2008 ja Kotikympissä 18.12.2008. Virallinen nähtävilläoloaika oli 17.12.2008–21.1.2009, jona aikana lausunnot ja mielipiteet tuli toimittaa ympäristökeskukseen.

Arviointiohjelmaan on voinut tutustua myös Savukosken pääkirjastossa, Korvatunturin sivukirjastossa, Pelkosenniemen ja Sallan kunnankirjastoissa sekä Kemijärven kaupunginkirjastossa ja internetissä osoitteessa <http://www.ymparisto.fi> hakupolkuna: Alueelliset ympäristökeskukset > Lappi > Ympäristönsuojelu > Ympäristövaikutusten arviointi YVA ja SOVA > Viireillä olevat YVA-hankkeet > Soklin rautatie.

Lapin ympäristökeskus on pyytänyt lausuntoa arviointiohjelmasta Savukosken, Pelkosenniemen ja Sallan kunnanhallituksilta sekä Kemijärven kaupunginhallitukselta. Lisäksi ympäristökeskus on varannut erikseen lausunnonantomahdollisuuden Ratahallintokeskukselle, Suomen ympäristökeskukselle, Turvatekniikan keskukselle, Lapin liitolle, Lapin lääninhallitukselle (sosiaali- ja terveysosasto), Lapin TE-keskukselle, Metsähallitukselle (Metsätalous Kemijärvi ja Luontopalvelut Rovaniemi), Lapin tiepiirille, Lapin rajavartiosto-

tolle, Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitokselle, Museovirastolle, Lapin maakuntamuseolle, Paliskuntain yhdistykselle, Kemin-Sompion paliskunnalle, Pohjois-Sallan paliskunnalle, Sallan paliskunnalle, Oraniemen paliskunnalle, Pyhä-Kallion paliskunnalle, Hirvasniemen paliskunnalle ja Lapin luonnonsuojelupiirille.

Mahdollisuudesta antaa mielipiteitä YVA-ohjelmasta tiedotettiin lisäksi kirjeellä 11.12.2008 useille paikallisille kylä-, luonnonsuojelu-, riistanhoito- ja yrittäjäyhdistyksille sekä metsästyseuroille.

Hankkeesta on järjestetty yleisötilaisuudet 7.10.2008 Savukosken kunnanvirastolla, 8.10.2008 Sallan kunnanvirastolla, 9.10.2008 Pelkosenniemen koululla ja 10.10.2008 Kemijärven kaupungintalolla. Yleisötilaisuuksista ilmoitettiin Koillis-Lapissa 2.10.2008.

## LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Arviointiohjelmasta on annettu yhteensä 23 lausuntoa ja 16 mielipidettä. Kopiot lausunnoista ja mielipiteistä on toimitettu hankkeesta vastaavalle ja YVA-konsultille. Seuraavassa esitetään lyhyet yhteenvedot kannanotoista. Pidemmät yhteenvedot ovat tämän lausunnon liitteenä.

### Lausunnot

#### 1. Savukosken kunnanhallitus

- Arvioinnissa on selvitettävä aitaamistarve laajemmin myös poronhoidon näkökulmasta.
- Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan poronhoitoalueella poronhoidon alueidenkäytölliset edellytykset turvataan. VE4 on tässä mielessä täysin kestävä, sillä se kulkee Nousun ja Kuoskun kylissä liki kolmekymmenen poronhoitajan tarhan ja aidatun vasotusalueen läpi. Alueella on talvirokinnassa parisen tuhatta poroa ja kyseiset porotarhat ovat koko paliskunnan porotalouselinkeinon elinehto.
- Melu, tärinä sekä linjauksen vaikutus ihmisten jokapäiväiseen liikkumiseen kotiseudulla on hyvä huomioida. Erityisesti olisi syytä tarkastella asutuksen lähellä olevien vakiintuneiden reittien, kuten polkujen, metsäteiden sekä moottorikelkkareittien ja radan risteyskohtien turvallisuutta.
- Riistan liikkuminen rata-alueella on liian vähällä huomiolla. Hirvien luonnolliset kulkureitit risteävät ratalinjausten kanssa. On selvitettävä kuinka hirvien jääminen junan alle voitaisiin estää.
- YVA-ohjelmassa ei ole varauduttu kaivostoiminnan ulkopuolisten toimintojen vaatimien rakenteiden toteuttamiseen.
- VE4 on kaikkien osapuolten kannalta epäonnistunut ja sen vuoksi siitä pitäisi luopua. Soklin kaivoksen kaivosrata olisi järkevintä linjata kulkemaan vaihtoehto VE1:n mukaisesti.

#### 2. Pelkosenniemen kunta Pelkosenniemen kunta esittää seuraavaa:

- Rautatien linkaari ei pääty eikä se saa päättyä kaivostoiminnan lopettamiseen. Rautatiellä on ja on mahdollista olla jo investoinnin luonteen vuoksi merkittäviä muitakin vaikutuksia kuin kaivostoiminta ja niitä muita vaikutuksia on ja voi olla myös kaivostoiminnan päättymisen jälkeen. Elinkaarikäsitteen ulottamisella kaivostoiminnan jälkeiseen aikaan on merkitystä arvioitaessa rautatien ympäristövaikutuksia sekä ahtaasti puhtaasta luonto- ja ympäristö-

vaikutusnäkökulmasta että erityisesti laajemmin arvioitaessa rautatien kokonaisvaikutuksia ympäröivään yhteiskuntaan, aluetalouteen, aluerakenteeseen, liikenneyhteyksiin jne..

- Vaikka arviointi keskittyy hakijan varsinaiseen hankkeeseen ja sen vaikutuksiin myös liikenneyhteyksien osalta, tulee arvioinnissa paneutua laajemmin myös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, MRL:stä ja arviointia suo-raan normittavista säädöksistä kumpuaviin selvityslähtökohtiin.

- Arvioinnin taso ja laajuus jää avoimeksi muiden mahdollisten käyttötarkoitusten (esim. matkailu) osalta. Sitä tulee tarkentaa ja huolehtia, että näin myös tapahtuu.

- Ympäristövaikutusten arvioinnin tuleekin keskittyä haittojen arvioinnin, lieventämisen ja minimoinnin lisäksi vahvasti myös eri ratavaihtoehtojen kokonaishyötyjen arviointiin.

- Vaikka juuri tällä hetkellä ei olisi olemassa valmista muuta infraa (seisakkeita, pistoratoja matkailukeskuksiin, puuterminaaleja yms.) on selvää, että ratayhteyden rakennuttua syntyvät mainitut rakenteet tarpeen, kysynnän ja kokonaistaloudellisen harkinnan perusteella. Tarvittava yksityinen rahoitus löytyy elinkeinoelämältä tarjonnan ja kysynnän kohdatessa. YVA:ssa tulisikin mahdollisuuksien mukaan esittää arvioita näiden muiden tarpeiden vaatimien linjaus- tai muiden infraan liittyvien tarpeiden toteuttamismahdollisuuksista ja vaikutuksista.

- Punnittaessa ratavaihtoehtoja tarvitaan selkeä 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.

- Arviointiohjelman selostusta tehtäessä on pitäydyttävä todellisiin tilastoihin ja esim. matkailualueiden kaavoituksen ja maankäytön suunnitelmien mahdollistaviin kasvu- ja kehitysnäkymiin.

- Rautatievaihtoehto VE 2 tukisi vahvasti Pyhä-Luoston matkailualueen ja koko Itä-Lapin matkailun ja aluetalouden kehitystä.

- VE2 tuo kaksi uutta Lapin kuntakeskusta rautatien vaikutuspiiriin, millä on selvästi myönteistä pitkän aikavälin vaikutusta kaikenlaisen elinkeinotoiminnan toimintaedellytyksiin ja paikkakuntien elinvoimaan (raaka-aineiden, muun rahdin, lopputuotteiden ja ihmisten kuljetukset) sekä avaa mahdollisuuden lähitulevaisuudessa jatkaa rataa Pelkosenniementä pohjoiseen (Sodankylä, matkailu-alueet, kaivokset jne.).

- On hyvin todennäköistä, että Keski-Lapin vihreäkivivyöhykkeeltä löytyy uusia malmioita ja tulee tuotantoon niiden lisäksi jo löydettyjä malmioita lähitulevaisuudessa ja ainakin rautatien vaikutusaikana. VE2:ssa rautatie tulee keskelle/lähelle näitä malmioalueita. Tämä tulee ehdottomasti ottaa huomioon sekä YVA-menettelyn arvioinneissa että arvioitaessa rautatievaihtoehtojen muita kuin Soklin kaivoshankkeen suoria vaikutuksia.

- VE 2 halkaisee Luiron soiden Natura-alueen yht. n. 4,0 km matkalla kolmessa eri osassa. Siltä osin ei ohjelmassa ole esitetty korvaavia vaihtoehtoja. Arviointiohjelmaa tulee tältä osin ehdottomasti täydentää selvittämällä myös VE 2:lle vaihtoehtoinen ratalinjaus, mikä tulisi kulkemaan Kemihaaran soiden ja Luiron soiden Natura-alueiden välistä. Tämä Natura-alueet kiertävä vaihtoehto on täysin toteuttamiskelpoinen siten, ettei se aiheuta haittaa muille toiminnoille taikka hankkeen kokonaistoteutukselle (kustannukset, aikataulu).

- Lausuntoon liittyy karttaliite, johon on esimerkinomaisesti esitetty Natura-alueiden välistä kulkeva rautatievaihtoehto.

- Lausunnossa on materiaalia Kevitsan radan suunnitelma vuodelta 1993 Suunnitelma ja sen tarjoama tieto tulee ottaa huomioon vaihtoehdon 0 osalta.

- Kokonaistaloudellisesti edullisin ja alueen elinvoimaisuutta ja kehitystä parhaiten edistävä on täten VE 2. Se on myös ympäristö- ja luontoystävällisin seurattessaan pitkälti asuttuja seutuja, voimajohto- ja tielinjauksia, erämaiden sijasta. Tämä seikka, kokonaishyötyjen kartoittamisen lisäksi, tulisi YVA-arvioinnissa ottaa myös huomioon.

### 3. Sallan kunnanhallitus

- Rautatie tulee toteuttaa vaihtoehdon 1 mukaan. Maakuntakaavassa Kemijärvi - Kellosekä rautatiealue kuuluu Barentsin käytäväksi merkittyyn alueeseen. Merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti tärkeä kansainvälinen liikennekäytävä. Se edesauttaa myös Kemijärvi - Salla - Murmansk -rautatieteyhteyden toteuttamista. Se aiheuttaa vähiten haittaa poroelinkeinolle. Paras lopputulos saavutetaan, kun raja-aita sijoitetaan molemmille puolille rautatietä. Otettava huomioon myös metsätalouden ja turvetuotannon kuljetustarpeet erillisenä hankkeena.

- Melu, tärinä ym. vaikutukset olemassa oleviin rakennuksiin ja Saija-Pulkkaviita yleiskaavaan merkittyihin rakennuspaikkoihin on otettava huomioon linjauksessa ja rakentamisessa.

- Erä- ja lomamökkeihin kohdistuvat haitat on vähennettävä mahdollisimman pieniksi.

- Kylä-, metsä- ja talviteiden sekä moottorikelkkareittien ja -urien linjauksia ja rakenteita risteyskohdissa on muutettava siten, että liikennettä voidaan jatkaa joustavasti ja turvallisesti. Rataa risteävillä moottorikelkkareiteillä, vanhastaan käytössä olleilla urilla ja talviteillä tulee liikenteen jatkuminen turvata.

-Kirkonkylän alueella tulee kaikki samassa tasossa olevat radan ylitykset poistaa, yhdistää kulkureittejä ja tehdä ne turvallisemmaksi eritasoratkaisuin. Melu- ja tärinävaikutuksia on vähennettävä tapauskohtaisin ratkaisuin.

### 4. Kemijärven kaupunginhallitus

Kemijärven kaupunki toteaa lausuntonaan, että sillä ei ole huomauttamista Soklin rautatien ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan. Kemijärven kaupunki pitää Soklin rautatien rakentamisessa parhaana vaihtoehtoa 1.

### 5. Sodankylän kunta

- Myös metsäteollisuuden ja matkailun kuljetustarpeet tulevaisuudessa koko Lapin alueella otetaan huomioon ratalinjauksia suunniteltaessa. 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 (yli 50 vuotta tulevaisuuteen) investointina infrastruktuuriin. Tänä aikana on mahdollista, että käyttötarpeet tai niiden painotukset voivat muuttua. Kunta kannattaa vaihtoehtoa VE2. Vaihtoehdolla saatetaan Pyhä-Luoston matkailualue rautatieverkon piiriin ja se mahdollistaa rautatieverkon laajentumisen pohjoiseen ns. Kittilän vihreäkivivyöhykkeelle kaivannaisteollisuuden ja metsätalouden raaka-ainekuljetusten järjestämisen keskisestä ja pohjoisesta Lapista.

- Arviointiohjelmaa tulee täydentää lisäämällä VE 2:lle vaihtoehtoinen ratalinjaus, mikä tulisi kulkemaan Kemihaaran soiden ja Luiron soiden Natura-alueiden välistä.

### 6. Ratahallintokeskus

- Kokonaisuuden esittäminen ja liitännät eri hankkeiden välillä asettavat haasteita näin isoissa kokonaisuuksissa. Esimerkiksi radan ja voimajohtoon sijoittuminen osittain yhteiseen maastokäytävään jää melko vähälle maininnalle.

-Toisaalta rata-YVAlla on liityntäpintaa laajemmallekin: vaikutusalueen laajuutta kuvataan siten, että laajimmillaan se ulottuu jonnekin Perämeren satamasta. Vaikutusalueen kattava kartta olisi ollut hyvä jo YVA-ohjelmavaiheessa. Soklin ratahankkeen YVA-menettelyllä on liitännänsä myös

Kemijärvi–Kellosekä-radnan parantamiseen, kuten ohjelmassa on lyhyesti mainittu.

-YVA-ohjelma on erittäin laaja kokonaisuus, jossa on kuvattu hyvin runsaasti mm. luontonäkökulmaa. Ohjelmassa on runsaasti karttoja. Luonteva paikka sijaintikartalle olisi ollut hankkeen esittelyn yhteydessä. Osa kuvista on liian pieniä/epäselviä. Sosiaalisten vaikutusten osalta jää epäselväksi, mihin asutus on keskittynyt ja missä on loma-asutusta.

- Radan rakentaminen vaatii runsaasti luonnonvaroja, sepeliä ja maa-aineksia. Niiden arvioitua määrää olisi hyvä kuvata arviointiselostuksessa. Maankäytön osalta olisi hyvä kuvata radan ja mahdollisen huoltotien tilantarve/lunastettava alue.

-Tärinän arviointi antaa melulaskelmiin verrattuna huomattavasti epätarkemman tuloksen. Silti tärinän riskikohteet on syytä kartoittaa, kuten ohjelmassa esitetään.

-YVA-selostusvaiheessa olisi hyvä kuvata YVA-menettely osana hankkeen suunnitteluprosessin etenemistä. Rautatien rakentaminen ei edellytä ympäristönsuojelulain mukaista ympäristölupaa, minkä voisi tuoda selvemmin esille.

### 7. Lapin liitto

- Vaihekaavan luonnoksen vaihtoehdot ovat yhtenevät YVA-ohjelmassa esitettyjen kanssa.

- Maakuntakaavan luonne prosessikokonaisuudessa on kokoava. Maakuntakaavaan kuuluvien vaikutusten arvioimisen selkeyttämiseksi sekä arvioinnin kokonaiskuvan hahmottamiseksi eri prosesseissa selvittävät ja arvioitavat osa-alueet olisi hyvä tuoda esille jäseneltynä ja yhteen sovitettuna kokonaisuutena.

- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulisi tarkistaa valtioneuvoston uuden päätöksen mukaisiksi (päätös 13.11.2008, voimaan 1.3.2009).

-VE 1:n kerrotaan noudattavan aikanaan Lapin seutukaavassa merkittyä linjausta. Tämä ei pidä paikkaansa. Asialla ei myöskään ole merkitystä.

- Maakuntakaavoituksen yhteydessä Luiron soiden kautta kulkevaa rataosaa on toivottu linjattavan maantien läheisyyteen Natura-alueen ulkopuolelle. Vaikutusten arvioinnissa olisi hyvä tältä osin osoittaa tarkemmat perustelut nyt esitetyille linjausratkaisulle.

- Rautatien vaikutusten arvioinnilla on suuri merkitys Soklin vaihemaakuntakaavan laatimiselle ja siten myös kaivoshankkeen etenemiselle ja aikataululle.

### 8. Lapin lääninhallitus, sosiaali- ja terveysosasto

Arviointiohjelmassa on tunnistettu tärkeimmät ja merkittävimmät ihmisten terveyteen ja viihtyvyyteen (mm. melu ja tärinä sekä paikallinen liikkuminen sekä sen esteettömyys ja turvallisuus) kohdistuvat vaikutukset. Arviointiselostuksessa nämä vaikutukset tarkastellaan eri vaihtoehtojen osalta yksityiskohdaisemmin. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa tulisi käyttää erityisesti tähän alueeseen perehtyneitä tahoja.

### 9. Lapin TE-keskus

-Lapin TE-keskuksen kalatalouspalvelut on antanut lausuntonsa kalatalouden näkökulmasta.

-Arviointiselostuksessa tarkasteltava hankkeen vaikutuksia vesistöihin. Selostuksesta on tultava ilmi, minkälaisia vesistöylityksiä hankkeeseen sisältyy ja miten näillä ylityksillä vaikutetaan paikalliseen vesieliöistöön.

Hankealueella, Kemijoen vesistöalueen latvoilla, on jäljellä arvokkaita paikallisia kalakantoja. Kaikki alueella olevat purot voivat olla paikallisten taimenkantojen elinalueita, joiden elinkykyisyyden säilymisen kannalta pie-

netkin kulkuesteet ja eroosion lisääntyminen voivat johtaa peruuttamattomiin menetyksiin. Rautatien rakentaminen ja siihen liittyvät purojen yms. vesistöjen ylitykset tulee suunnitella vesieliöstöä kunnioittaen. Tämä tarkoittaa, että käytettävät rumpuputket mitoitetaan riittäviksi ja asennetaan siten, ettei niihin synny kalojen kulkua estäviä kynnyksiä. Myös rakentamisen aikaisen ja sen jälkeisen eroosion vaikutuksista ylitettävään vesistöön tulee laatia arvio. Tierumpujen vaikutuksista paikallisiin kalakantoihin on selvitetty mm. Tenojoella.

## 10. Metsähallitus, Metsätalous/Luontopalvelut

- Eri linjausvaihtoehdoilla on huomattava ero esimerkiksi metsätalouden puunkuljetuksiin; määriin, kuljetussuuntaan ja kuljetuskustannuksiin. Samoin on selvitettävä myös eri vaihtoehtojen vaikutus tieliikennemääriin, tieliikenneturvallisuuteen ja pakokaasupäästöihin.
- Metsätaloudessa rautatie aiheuttaa turvallisuusriskin, joka on huomioitava kaikissa työlajeissa varsinkin toimittaessa koneilla rautatien läheisyydessä ja kuljettaessa rautatien ylitse.
- Savukosken alueella erämaamatkailu on tärkeä. Selvityksessä on huomioitava matkailullisesti tärkeät alueet kuten Kemijokivarsi, joka on kalastuksellisesti suosittu kohde.
- Yhdessä Maltion luonnonpuiston ja muihin siihen kytkeytyvien alueiden kanssa Joutsitunturi-Koukkutunturi on tärkeä osa itä-länsisuuntaista ekologista käytävää. Sillä on olennaista merkitystä myös kytkeytymisessä etelä-pohjoissuuntaan. Rata muuttaa olennaisesti alueen luonnetta ja pirstoessaan luontokokonaisuuksia heikentää niiden eheyttä, joka on otettava huomioon arvioinnissa.
- Radan ja sähkölinjan rakentamisen haittavaikutukset ovat merkittävät Luiron soiden luonto- ja maisema-arvoille. VE 2 lienee luonnonsuojelunäkökohtien kannalta kriittisin vaihtoehto.
- Ratalinjausvaihtoehdot VE 3 ja VE 4 eivät lävistä suojelu- tai suojeluohjelma-alueita, joten ne olisivat siinä mielessä luonnonsuojelunäkökohdiltaan vähiten kriittisiä vaihtoehtoja.
- Ympäristövaikutusten arvioinnissa on luonnonsuojelunäkökohtien osalta tarpeen paneutua erityisesti VE 1:n, VE 2:n ja VE 3:n haittavaikutusten lieventämismahdollisuuksiin. VE 1:n (korjattu) osalta voi olla mahdollista vähentää vaikutuksia lajeihin ja luontotyypeihin selvittämällä hieman muutettua linjausvaihtoehtoa Joutsitunturin alueella sen kapeimmasta kohdasta. Olennaisia tarkasteltavia tekijöitä ovat radan vaikutukset alueen vesitalouteen ja hydrologisiin virtauksiin sekä alueen toimivuuteen ekologisena käytävänä: radan ylitykset vihersiltoja tai katettuja leikkauksia myöten tai alitukset ja eläinten kulun kanavointi turvallisiin ylitys- ja alituskohtiin sekä melu- ja muiden häiriövaikutusten vähentäminen niin rakentamis- kuin käyttövaiheessa. VE 3:n osalta on tarpeen selvittää haittavaikutusten vähentämistä maisemien, asutuksen ja ennen kaikkea porotalouden harjoittamisen kannalta esimerkiksi linjauksen hienosäädöillä ja muilla mahdollisilla menetelmillä.

## 11. Tiehallinto, Lapin tiepiiri

- Vaihtoehtojen risteämiskohdat olemassa olevien maanteiden kanssa tulee ottaa tarkastelussa erityisesti huomioon. Erityisesti Tulppion alueella tulee yhteensovittaa kaivoksen, kaivokselle johtavan maantien ja ratalinjan aiheuttamat muutokset.
- Tiepiiri on päässyt hyvin osallistumaan työskentelyyn.



12. *Lapin rajavartiosto* Ei ole lausuttavaa.

13. *Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos*

Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos pitää arviointiohjelmaa varsin hyvänä ja kattavana, mutta esittää joitakin tarkennuksia ohjelmaan paliskuntien poronhoidon osalta. Tutkimuslaitos kiinnittää edelleen huomiota kaivoshankkeen yvan moniin puutteisiin mitkä on tuotu esille aiemmissa lausunnoissa.

- Olisi syytä tarkastella eri linjausten vaikutuksia alueen kalastusmatkailukäyttöön sekä nykyisellään että mahdollisissa tulevaisuuden tilanteissa, jossa esim. merestä vaeltavan lohen vaellusyhteys Nuorttijoan vesistöön olisi avattu. Lisäksi jokien ylittävien siltojen suunnittelussa olisi suosittava ratkaisumalleja, jotka vaikuttavat mahdollisimman vähän jokiluontoon ja kalojen kulkumahdollisuuksiin.

- Porolaidunten nykyistä tilaa ja kuntoa ei ole kuitenkaan käsitelty, ja virheellisesti mainitaan Sallan paliskunnan poroista olevan vain noin 2 % talvella tarhattuna. Todellisuudessa talvisin tarharuokinnassa on ollut viime vuosina Sallan paliskunnan poroista jo 60-70 %.

- Laidunten kuntoa paliskunnittain pitäisi myös tarkastella eri laiduntutkimusten (Metla, RKTL) perusteella, sillä laidunalueita saattaa jatkossa jäädä käytöstä pois, ne voivat kulua tai saattavat muuten muuttua. Poronhoitotapoihin, esim. porojen ruokintaan ja sen vaikutuksiin, tulisi selvityksissä myös kiinnittää huomiota. Pitäisi selvittää tarkemmin myös se, miten porot ovat jo nyt totuneet ihmistoimintaan ja miten niiden liikkeitä voidaan ohjailla ja radan mahdollisia vaikutuksia vähentää.

- VE 1 pidetään parhaana ja ainakin porotaloudelle vähiten haitallisena.

14. *Museovirasto*

*Rakennettu kulttuuriympäristö*

-Vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön tulee tarkastella hyödyntäen olemassa olevia tietoja ja niitä tarpeen mukaan täydentäen. Keskeiset selvitykset on ohjelmassa jo tuotu esille. Lähdeluettelosta puuttuu kuitenkin viittaus valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistettuun rakennettuun ympäristöä koskevaan luetteloon. Ajantasaiset paikkatiedot tästä valmisteilla olevasta aineistosta saa Museovirastosta. Sivulla 46 olevassa kartassa on kulttuurihistorialliset kohteet esitetty samalla tunnuksella erottelematta mitkä niistä on valtakunnallisia, mitkä alueellisia tai paikallisia. Erottelu on tarpeen vaikutusten merkittävyyden arvioimiseksi.

- Ratahankkeen vaikutusalueella sijoittuu mahdollisesti myös vielä tunnistamattomia historiallisia, kuten sodankäyntiin liittyviä, rakenteita, tai muinaisen asutuksen läheisyydestä vähemmän riippuvia muinaisjäännöksiä, kuten pyyntikuoppia. Tarkistus edellyttää maastotutkimuksia ympäristövaikutusten arvioinnin pohjaksi.

- Linjausvaihtoehtoja ei tule tarkastella vain maiseman visuaalisina elementteinä, vaan myös niiden vaikutusta rakennetun ympäristön (myös tiet, polut, elinkeinoihin liittyvät rakenteet) toiminnallisuutta lisäävänä tai vähentävänä tekijänä. Tämä koskee mm. porotalouden ja matkailun ympäristöjä. Viime mainittuun liittyy myös kulttuurinen oikeus ja mahdollisuus erämaan koskemattomuuden ja hiljaisuuden kokemiseen.

*Muinaisjäännökset*

- Vaihtoehtoilta tai niiden välittömässä lähipiirissä ei ohjelman mukaan ole kiinteitä muinaisjäännöskohteita. Museoviraston ylläpitämän päivittyvän muinaisjäännösrekisterin mukaan tilanne ei ole tässä suhteessa muuttunut, vaikka selvitysalueen kuntien tunnettujen muinaisjäännösten määrä on sittemmin kasvanutkin.

- Arkeologisen kulttuuriperinnön inventointi hoidetaan ohjelman mukaan rata-linjauksen valinnan jälkeen Museoviraston kanssa käytävien neuvottelun pohjalta. Menettelytapaa voidaan tässä tapauksessa noudattaa kun yhtäkään muinaisjäännöstä ei tunneta linjausvaihtoehdolta, eikä linjauksilla voida arvioida olevan sellaisia arkeologisia kohteita, jotka kokonaan estäisivät toteuttamisen.
- Arkeologinen tarkkuusinventointi on kuitenkin syytä toteuttaa mahdollisimman varhain, jotta voidaan varautua inventoinnissa paikannettavien muinaisjäännösten suojelun edellyttämiin pieniin muutoksiin linjauksilla ja/tai myös ehditään toteuttaa rakentamista edeltävät riittävät arkeologiset kaivaukset.

#### 15. *Lapin maakuntamuseo*

Museovirasto antaa lausunnon ja maakuntamuseo yhtyy siihen.

#### 16. *Paliskuntain yhdistys*

Paliskuntain yhdistyksen seikkaperäinen lausunto on kokonaisuudessaan liitteenä. Siinä esitetään mm. seuraavaa:

- porotaloudelle radasta aiheutuvat haitat otetaan YVA-ohjelmaan mukaan ja että niille etsitään aktiivisesti pienimmän haitan vaihtoehtoja, joita tultaisiin toteuttamaan mahdollisen Soklin kaivosradan rakentamisessa.
- Soklin ratahankkeessa pyritään kaikkiin käytettävissä oleviin teknisiiin ja muin keinoin sekä ratkaisuin edistämään turvallisen ja pienimmän haitan periaatteen mukaisia ratkaisuja.
- radan sijainniksi valitaan poroelinkeinon kannalta pienimpien haittojen ja vahinkojen vaihtoehto VE1. Siinäkin tulisi tehdä kaikki mahdollinen haitallisten seurauksien hallitsemiseksi ja pienentämiseksi.
- poromiesten ja porojen kuin myös muiden eläinten liikkumisen kannalta turvallisin ratkaisua; aitaaminen molemmin puolin ja riittävä määrä ali- ja ylikulkuja sekä portteja ehkäisemään vahinkojen syntymistä ja turvaamaan turvallisen radan ylityksen.
- poronhoitolaki kuvataan muiden lakien tavoin YVA-ohjelmassa (kohta 5).
- paliskunnille, poronhoidolle ja poroelinkeinolle radasta suoraan ja välillisesti aiheutuvat haitat ja vahingot, myös tulevaisuudessa ilmenevät, tulee korvata täysimääräisesti.
- Århusin sopimuksen tarkoittamat todelliset vaikutusmahdollisuudet tulee turvata ja ottaa käyttöön myös käytännössä. Yhteistyö ja tiedottaminen rataa ja liikennettä koskevissa asioissa on ehdoton edellytys porojen ja poronhoitajien turvallisuudelle.

#### 17. *Kemin-Sompion paliskunta*

Lausunnossa on esitetty perusteellisesti tietoja paliskunnasta, alueen poronhoidosta, poronhoitolain mukaisista oikeuksista ja radan aiheuttamista poroelinkeinon menetyksistä ja haitoista.

- Kemin-Sompion paliskunnan poronhoidon ja toiminnan kannalta paras on nollavaihtoehto.
- Mikäli ratayhteys tulee Kemin-Sompion alueelle, poronhoitajille tulee turvata oikeus liikkua poronhoitotehtävissä myös rata-alueella. Heille tulee taata turvallinen työympäristö sitä tukevine ratkaisuineen.
- Ratavaihtoehtoista VE-1, VE-2, VE-3 ja VE-4 aiheutuu Kemin-Sompion paliskunnan poronhoidolle huomattavaa haittaa.
- Kaivostoiminnan ja radan yhteisvaikutukset on selvitettävä poroelinkeinon turvaamiseksi alueella.

- YVA -ohjelman kohtaan 5 on muiden hankkeeseen vaikuttavien lakien rinnalle lisättävä myös poronhoitolaki ja sen 2§, 3§ ja 53§.
- Porotalous on otettava YVA -ohjelman kohdassa 6.10. Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö omaksi kohdakseen 6.10.X, koska porotalous on suurin maankäyttäjä alueella.
- Porotalous on otettava YVA -ohjelman kohdassa 7.3 Selvitettävät ympäristövaikutukset ja käytettävät menetelmät omaksi kohdakseen 7.3.X Vaikutukset porotalouteen.
- Radasta suoraan ja välillisesti aiheutuvat haitat sekä vahingot, myös tulevaisuudessa ilmenevät ennalta arvaamattomat haitat ja vahingot, tulee korvata täysimääräisesti.
- Århusin sopimuksen tarkoittamat todelliset vaikutusmahdollisuudet tulee turvata ja ottaa käyttöön myös käytännössä.
- Jos yhteiskunnalliset edut vaativat radan rakentamista alueelle, tulee selvittää poroelinkeinolle syntyvät haitat ja menetykset mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Selvitys tulee ottaa osaksi YVAa. Soklin alueen merkitys Keminsompion poronhoidolle on niin huomattava, ettei sitä saa sivuuttaa muutamilla maininnoilla. Soklin kaivostoiminnan myötä ympäristössä tapahtuvilla muutoksilla on huomattavia taloudellisia ja toiminnallisia vaikutuksia Keminsompion paliskunnalle, poromiehille ja elinkeinolle.

#### 18. Pohjois-Sallan paliskunta

Paliskunta vastustaa vaihtoehtoa 3, koska se halkaisee paliskunnan alueen. Vaihtoehto 1 on aidattava molemmin puolin. Porotaloudelle aiheutuvat menetykset on korvattava sekä myös laidunmenetykset on korvattava.

#### 19. Oraniemen paliskunta

- Vastustaa vaihtoehtoa 2. Rata kantatien 965 pohjoispuolella aiheuttaa poronhoidolle merkittäviä haittoja.
- Jos rata toteutetaan vaihtoehdolla 2, niin porojen kulkuteiden takaamiseksi on tehtävä ylikulkukäytäviä tai alikulkutunneleita tarvittava määrä.
- Rautatie on aidattava molemmin puolin ja aidan kunnossapito kuuluu radanpitäjälle. Paliskunta tulee vaatimaan korvauksia laidunalueen menetyksestä sekä poronhoidolle aiheutuvista ennalta arvaamattomista kuluista.

#### 20. Pyhä-Kallion paliskunta

- Pyhä-Kallion paliskunnan poronhoitoon vaikuttavat kaikki esillä olevat ratavaihtoehdot. Jokainen vaihtoehtoista lisää junaliikennettä ja porovahinkoja Kemijärvi-Rovaniemi rataosuudella, joka halkaisee paliskunnan alueen niin, että radan eteläpuolelle jää kolmasosa paliskunnan pinta-alasta. Ympäristöselvityksessä onkin paneuduttava myös Kemijärvi-Rovaniemi radan lisääntyvän liikenteen aiheuttamiin ongelmiin.
- Paliskunnan kannalta selvästi huonoin on VE2. Rata kulkisi noin 50 kilometriä Kemijokea väljästi seuraten Kemijärveltä Pelkosenniemenle saakka halkaisen Tapionniemen eteläpuolella paliskunnan tärkeimmän vasonta- ja kesälaidunnusalueen, jossa kesäisin laiduntaa 4000-5000 poroa. Myös Tapionniemen ja Vuostimon välillä ratalinjaus halkaisee tärkeän kesälaidunnusalueen. Vuostimon ja Pelkosenniemen välillä taas linjaus haittaa tai estää kahden aita-alueen käyttöä. Ratalinjauksen tuntumassa sijaitse myös kymmenkunta porojen talvitarha-aitausta. Porojen vuosittaiseen laidunkiertoon radalla olisi huomattava vaikutus. Kesälaitumia porot joutuisivat hakemaan muualta paliskunnan alueella. Se taas aiheuttaa painetta ennen muuta Rovajärven ampuma-

alueen suuntaan, josta porot ovat jo joutuneet siirtymään ympärivuotisen leireilyn takia. Kemijokivarsi koko pituudeltaan on sen vähälumisyyden takia on tärkeä talvilaidunalue, jonne porot vaeltavat syksyisin ja sieltä pois keväisin. Rata estäisi tämän kulun ja aiheuttaisi jatkuvan huomattavan porokolaririskin.

- Mikäli rata toteutetaan vaihtoehdon VE2 mukaisesti paliskunta vaatii radan aitaamista molemmin puolin sekä riittävästi porojen alitys- ja ylityspaikkoja. Porojen kulkeutuminen radalle on myös estettävä tietasoristeysten kohdilta. Ympäristöselvityksessä olisi tarkasteltava aitaamis- sekä ylitys- ja alituspaikat ja –mahdollisuudet kokonaisuudessaan sekä poroelinkeinon harjoittajien työturvallisuus radalla ja se läheisyydessä. Olisi selvitettävä kenen toimesta ja kenen vastuulla ja kustannuksella rata-alueelta haetaan pois onnettomuuksista kuolleet ja loukkaantuneet porot? Kuka hoitaa raatojen hävityksen ja minne?
- Radasta on koko paliskunnan alueelle ulottuvia vaikutuksia, joten niitä ei voi tarkastella pitäytyen vain radan lähialueeseen.

## 21. Sallan paliskunta

- Ehdottoman kielteinen kanta kaivostoiminnalle, mikäli kaivostoiminnassa tullaan käsittelemään radioaktiivisia aineita.
- Sallan paliskunnan poronhoidon ja toiminnan kannalta paras vaihtoehto on, ettei kaivosrata kulje lainkaan Sallan paliskunnan alueella, YVA -ohjelmassa esitetty nolla- tai VE 2 -vaihtoehto. Mikäli kumpikaan näistä vaihtoehdoista eivät tule kyseeseen, VE 1 on porotalouden kannalta vähiten haittoja ja menetyksiä aiheuttava.
- Kaikki radasta ja rataliikenteestä johtuvat kustannukset poroelinkeinolle tulee korvata täysimääräisesti.
- Vaatii radan aitaamista.
- Porojen liikkuminen ja poronhoitotöiden suorittaminen on mahdollistettava ja turvattava.
- Sallan paliskunta sijaitsee Sallan, Savukosken Pelkosenniemen ja Kemijärven kuntien alueella. Sallan paliskunta on 4402 km<sup>2</sup> laaja alue. Suurin sallittu eloporomäärä on 5300 eloporoa. Paliskunnassamme on 143 poronmistajaa perheineen, jotka saavat elantonsa osin tai kokonaan poroelinkeinosta. Poronhoito tuo merkittävän tulon sallalaisille poroperheille.
- Sallan paliskunta sijaitsee poronhoitoalueella, jossa poroilla on vapaa laidunusoikeus laissa luetelluin rajoituksin. Se on edellytys kannattavalle poronhoidolle. Se on tarkoitettu ja tunnustettu pysyväksi oikeudeksi. Se on turvattu lain tasoisella säädöksellä (PHL 3 §). Se tarkoittaa porolle oikeutta ottaa ravintonsa vapaasti luonnosta, poikkeukset on lueteltu laissa.
- Suunnitellessaan valtion maita koskevia, poronhoidon harjoittamiseen olennaisesti vaikuttavia toimenpiteitä valtion viranomaisen on neuvoteltava asianomaisen paliskunnan edustajan kanssa. (PHL 53 §). Toimittaessa Sallan paliskunnan alueella, Sallan paliskunnan lausunnot ja kannanotot tulee ottaa huomioon painoarvoltaan merkittävänä tehtäessä ratkaisuja liikenteen järjestelyihin liittyviä suunnitteluja ja päätöksiä.
- Liikennemäärät tulevat kasvamaan kaivostoiminnan myötä ja se tulee lisäämään liikenteestä aiheutuvien provahinkojen määrää huomattavasti. Liikenneturvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota jo kuljetus- ja kulkuyhteyksien suunnittelussa. Paliskuntaa / paliskuntia tulee osallistaa suunnitteluun varhaisesta suunnitteluvaiheesta alkaen. Ratavaihtoehdot tulevat kulkemaan paliskunnan alueen halki ja jakamaan kahtia paliskunnan laidunalueita.
- Junan alle jääneet porot tulee korvata täyden vahingonkorvausperiaatteen mukaisesti (myös junavahinkojen arviomiehen palkkiot).

- Rata katkaisee luonnollisen ja vakiintuneen laidunkierron. Korvaavan laidunkierron synnyttäminen on epävarma ja hidaskäyttöprosessi, jossa tapahtuu paliskunnan laidunalueen epätasaista käyttöä ja kulumista. Ennen kuin poro on osittain sopeutunut tilanteeseen, tulee ilmenemään vahinkoja ja haittoja. Muutokset laidunkiertoa voivat vaatia uusien aita- ja muiden rakennelmien (tiet, sillat, ohjaavat aidat eli siulat jne) rakentamista. Rata voi muuttaa laidunkiertoa ja ohjata poroja asutulle alueelle ja viljelyksille. Se tulee aiheuttamaan paliskunnalle ylimääräistä työtä ja kustannuksia. Radasta aiheutuvat kustannukset ja menetykset tulee korvata täysimääräisesti.
- Lisäksi paliskunta on ottanut kantaa liitteestä tarkemmin ilmenevästi aitaamiseen, turvallisuuskysymyksiin ja porovahinkoihin liittyvän toimivan järjestelmän luomiseen.
- Tulee määrätä jatkuva neuvotteluvollisuus, jotta myöhemmin ilmenevät ennalta arvaamattomat haitat ja menetykset voidaan ottaa huomioon.

## 22. Lapin luonnonsuojelupiiri

- YVA- ohjausryhmään ei ole lainkaan kutsuttu luonnonsuojelun edustajaa.
- Ratavaihtoehtojen suunnittelu ei täytä esitettyjä ratasuunnittelun peruseriaatteita. Linjaukset on huomioimatta maaston topografiaa ja mahdollisuuksia kiertää luontoarvoiltaan merkittävät ja maisemallisesti arat paikat. Vaikutuksia ei voi arvioida luotettavasti. Lopullinen linjaus voi siirtyä huomattavastikin, kun huomioidaan suunnitellun linjauksen maisemalliset ja luontoarvoihin vaikuttavat haitalliset seikat.
- Rata sinänsä ei välttämättä aiheuta laajaa haittaa luonnolle, vaan se, mitä radalla kuljetetaan, kuinka usein ja miten kuljetetaan. Lannoitteen kuljettaminen voi aiheuttaa pistekuormitusta Yli-Kemin puro- ja lähdeluontoon, lannoitepölyn tai rikasteen mahdollisesti pölistessä kuljetuksen aikana. Radioaktiivisten aineiden kuljetuksista aiheutuva haitta on arvioitava ja ohjelmassa esitettävä aineiden erityislaadun vaatimalla tavalla. Radioaktiivisten aineiden osalta on arvioitava myös mahdolliset autokuljetukset ja niiden sisältämät haitat ja riskit.
- Radan linjaus päätetään maakuntakaavassa, jonka jälkeen voidaan tarvita edelleen täydentävä tai kokonaan uusi YVA- menettely. Radan rakentaminen pelkästään kaivosratana ei ole valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista toimintaa vaan rata on suunniteltava myös henkilöliikenne ja muu tavaraliikenne huomioon ottaen.
- YVA- ohjelmasta puuttuvat linnuston arvioinnit ja perustiedot linnustosta. Myös vaikutusten arvioinnin ja linnuston perustutkimuksen ulottaminen sivusuunnassa on tehtävä riittävän etäälle radasta tutkittavista lajeista riippuen. Lintudirektiivi koskee kaikkia luonnonvaraisia lintuja ja niiden pesimis-, koontumis-, syönnös- ja esiintymisalueita, joten linnustonselvitykset on ulotettava pelkkien Natura-alueiden lisäksi koko radan mitalle. Erityisesti huomio on kohdistettava lajien pohjoisimpiin populaatioihin. Aitoja suunniteltaessa kiinnitettävä huomiota niiden linnustolle (metsäkanalinnut) aiheuttamaan haittaan ja lieventämiseen.
- Luontodirektiivin lajiliitteen IV lajien esiintymispaikat ovat erityisesti suojeltuja, olivatpa ne Natura-alueiden sisä- tai ulkopuolella. Erityisesti on huomiotava YVA- asiakirjoista puuttuvat selvitykset muiden alueella esiintyvien lajiliitteen IV lajien sekä muiden uhanalaisten lajien osalta. Esimerkkeinä tällaisista lajeista voidaan mainita pohjanlepakko (*Eptesicus nilssonii*) sekä viitasammakko (*Rana arvalis*).
- Karhun ravinnon saanti raatojen ja haaskojen lisääntyessä voi parantaa karhun ravinnon hankintaa ja samalla vaara jäädä junan alle lisääntyy. Karhu on

luontodirektiivin liitteen IV-laji ja hankkeiden vaikutukset lajiin on arvioitava ja esitettävä.

- Vaikutukset jokihelmisimpukkaan (*Margaritifera margaritifera*) on arvioitava koko kuljetusmatkalla Soklista Perämerelle. Erityisesti Kemijärven suunnalla Kemijärveen laskevissa puroissa on runsaat populaatiot jokihelmisimpukkaa ja radan perusparantaminen Kelloselkään sekä kuljetukset voivat vaikuttaa niihin.

-Hyönteiskartoitusta perhosten, kotiloiden eikä muidenkaan hyönteisten osalta ole tehty. Myöskään kääpä- ja kasvillisuuskartoitusta ei ole tehty.

- Radan rakentaminen tuo väistämättä radan varrelle vierasta lajistoa. Näkyvimpänä ovat ratapenkereen kasvillisuus. Haitallisin radan varren asukkaiksi tulevaisuudessa ilmaston lämmitessä voi olla junien mukanaan kuljettamat rotat. Vieraslajien mahdollinen leviäminen Sompion Lapin luontoon on otettava huomioon.

- Vaikutukset pienvesiin, lähteisiin, tihkupintoihin ja niiden eläimistöön ja ympäristöön on esitettävä. Samoin on esitettävä mahdollisten onnettomuuksien vaikutukset vesistöihin. Radan ylittämien purojen vedenlaatutiedot ja kalojen poikastuotanto sekä purojen ja jokien ylitysten vaikutukset on esitettävä.

- Ohjelmassa on esitetty kuljetusten hoitamista dieselveureilla. Näiden vaikutukset ilman laatuun ja erityisesti Värriön tutkimusaseman ilmanlaatuun ja tutkimuksiin on esitettävä.

- Hankealueen luonnon monimuotoisuus ei saa heiketä. Hankkeiden yhteisvaikutukset on esitettävä. Suojeluun on osoitettava kunnittain vastaava määrä metsää, suota ja muita luontotyyppisiä kuin mahdollisen infran ja kaivoksen rakentamiseen käytetään. Erityisesti on kiinnitettävä huomiota Sompion Lapin eliömaakunnan erityisasemaan, mikä arviointi puuttuu ohjelmasta.

- Nykyiset suunnitelmat, linjaukset tai tehdyt selvitykset täytä YVA- ohjelmalle asetettuja sisältövaatimuksia. Otamme kuitenkin kantaa eri linjausvaihtoehtoihin ja esitämme niihin tarpeellisia muutoksia:

- Vaikutukset on arvioitava Perämereltä Sokliin saakka osin lisääntyvän liikenteen ja osin kokonaan uuden liikenteen osalta. Mukaan tulisi ottaa myös ratavaihtoehto Soklista Kovdoriin, joka on nyt eriytetty kaivoshankkeen YVA-menettelyyn.

- 0-vaihtoehto on alueen luonnon ja linnuston kannalta kaikkein haitallisin. Vastustamme jyrkästi kaivoksen avaamista, mutta mikäli kaivos avattaisiin, olisi raskaat malmikuljetukset hoidettava junalla.

- VE1 ei tue valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita yhdyskuntarakenteen ja rakennetun ympäristön huomioonottamisesta ja eheyttämisestä vaan vie radan kauas asutuksesta. se on haitallisin erämaiselle luonnolle ja erämaiden linnustolle. Porotalouden vaatimat aidat vaikeuttavat riistaeläinten liikkumista. Rata-vaihtoehto katkaisee Maltion luonnonpuiston ja Joutsitunturin välisen vanhan metsän yhtenäisen alueen. Molemmat ovat tärkeitä sekä IBA- että Natura-alueita.

-VE 2 tukee eniten valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita asuttujen alueiden yhdistämisestä ja mahdollistaa muunkin tavaraliikenteen siirtymisen kiskoille sekä henkilöliikenteen kuljetukset Savukoskelta etelään. Luiron soiden Natura-alue ja Kupittajan pohjavesialue on kierrettävä eteläpuolelta, Kemihäärän soiden pohjoispuolelta. Siltä osin kuin Naturan kierrossa kuljetaan IBA-alueella, siitä on tehtävä erillinen selvitys ja haittojen kompensoinnin suunnitelma. Luiron soiden alueella on merkittävä lähiretkelyreitti Sokanaavan lintutorni palveluvarustuksineen. Virkistysreitti menettää merkityksensä, mikäli junarata rakennetaan lintutornin etupuolelle, Natura-alueen keskelle. Myös muut arvokkaat luontokohteet (varsinkin arvokkaat aapasuot Savukosken ja Tulppion välissä) radan linjauksessa tulee huomioida ja tarvittaessa ohittaa. Vaihto-

ehto kulkisi samaa linjaa kuin yksi esitetystä Soklin kaivoksen voimajohtolinjoista. Tätä ratavaihtoehtoa koskisivat ainakin osittain samat haitat paikallisen väestön elinkeinoille ja virkistysmahdollisuuksille.

- VE 3 on haitallinen Naruskajärven loma-asutuksen kannalta sekä porotalouden kannalta halkaisten Pohjois-Sallan paliskunnan kahtia vaikeuttaen porojen kulkemista ja kuljettamista. Lisäksi rata mahdollisine aitoineen vaikeuttaa riistan liikkumista. Se katkaisee myös varsin erämaisen ja arvokkaan vanhan metsän alueen Naruskajärven pohjoispuolella.

- VE 4 kulkee kylien kautta ja rikkoo porotarhojen alueet.

### 23. Lapin Kauppakamari

- Soklin kaivoshanke kuuluu merkittävimpiin Lapissa suunnitteilla oleviin kaivosinvestointeihin. Hanke näyttää myös olevan realistinen jopa nykyisessä maailmantalouden kriisitilanteessa. Elintarvikkeiden kysyntä säilyy jatkuvasti korkeana ja bioenergian kehittäminen pitää myös raaka-aineiden hintatasoa selvästi korkeammalla kuin malmien ja mineraalien. Tämä luo hyviä mahdollisuuksia myös lannoiteteollisuudelle, jonka raaka-ainetta Soklissa tuotettaisiin. Soklin kaivoshankkeella on pitkä historia ja nyt, kun maailmanmarkkina-tilanne näyttää varsinkin pitkällä tähtäimellä sopivalta ja kun hanketta on toteuttamassa kansainvälinen yritys Yara Suomi Oy, on kaivoshanke realistinen.

- Barentsin alueella tehtävät investoinnit ja energiahankkeet tulevat vaikuttamaan paitsi Lapin myös koko Suomen liikenteeseen. Liikenne- ja viestintämisteriön huhtikuun alussa 2008 julkistamassa selvityksessä Suomen ja Venäjän välisistä liikenneyhteyksistä mainitaan Salla-Alakurtti –ratayhteys, jota parhaillaan selvitetään. Nämä kansainväliset yhteydet tulee ottaa huomioon myös Soklin rautatieyhteyttä arvioitaessa.

- Tulisi ottaa huomioon myös radan hyödyntämisen tulevaisuuden mahdollisuudet maakunnan talouskehityksen eri skenaarioiden kannalta. Esimerkkinä myöhempi yhteys Soklista Kovdorin kautta Venäjän rataverkkoon.

- VE 1 on parhain koko Lapin talouskehityksen kannalta katsottuna, koska sen yhteydessä Kemijärvi-Kellosekä –yhteys kunnostettaisiin.

## Mielipiteet

### 1. Sallan riistanhoitoyhdistys

-Soklin rautatien rakentamisella on luonnollisesti negatiivisia vaikutuksia alueen eläin- ja lintukantoihin. Vaikutukset voidaan jakaa kahteen osaan eli radan rakennusvaiheen ja radan käytön aikaisiin negatiivisiin vaikutuksiin. Jos rautatie rakennetaan, niin päädyttäisiin VE 1:een.

-Perusteluina:

\*Kellosekään on jo olemassa valmis rautatieyhteys. Uutta ratalinjaa tarvitsisi rakentaa mahdollisimman vähän ja radan rakentamisen aikainen negatiivinen vaikutus eläin- ja lintukantoihin jäisi mahdollisimman vähäiseksi (mm. pesien tuhoutuminen).

\*VE 1:llä ei ole kovin paljon enää vanhoja metsiä, vaan ne ovat jo pääosin käsiteltyjä.

\*Pohjois-Sallan ja Kemi- Sompion paliskuntien välinen poroaita menee suunnitteen ratalinjaa pitkin. Poroaita voitaisiin sijoittaa radan varteen ja rata aidattaisiin molemmin puolin. Tämän lisäksi eläimille rakennettaisiin luonnollisille kulkupaikoille alitus/ylityspaikkoja. Tällä toimenpiteellä voitaisiin vähentää eläinten jäämistä junien alle.

## 2. Pelkosenniemen riistanhoitoyhdistys

-VE 2 on Pelkosenniemen riistanhoidon ja metsästyksen kannalta kaikkein huonoin vaihtoehto. VE 2 kulkee Pelkosenniemen parhaiden hirvialueiden läpi ja Luiron suoalueella myös perinteisten hanhien pesimäalueiden läpi. Rautatien rakentamisesta on riistan kannalta erityistä haittaa hirvieläimille ja myös poroille. Eläinten tapaturmainen kuolleisuus lisääntyy niiden jäädessä junan alle.

- Rautatielinjaus ylittää monia metsäautoteitä ja lukemattomia talviteitä, joita molempia erityisesti hirvenmetsästyksessä käytetään hyväksi niin metsällä kuljettaessa kuin saalin noutamisessa. Rautatien rakentaminen vaikeuttaa liikumista erityisesti moottoriajoneuvoilla esim. juuri hirven pyynnissä saalin noutamisessa.

- Linjauksessa ja suunnittelun yhteydessä kuulla paikallisia metsästyssseuroja ja Pelkosenniemen riistanhoitoyhdistystä ym. haittojen minimoimiseksi esim. riittävien ja turvallisten yli- tai alikulkupaikkojen rakentamiseksi oikeisiin paikkoihin.

## 3. Kemijärven riistanhoitoyhdistys

Ratalinjausta ratkaistaessa valinnassa tulee ottaa huomioon rakennuskustannuksiltaan kaivostoiminnalle edullisin vaihtoehto, joka samalla hyödyntäisi alueen muitakin elintoimintoja kuten metsätaloutta, poronhoitoa, metsästystä ja matkailua.

Rakennettavaan rataosuuteen liittyvissä ratkaisuissa tulee huomioida radan vaikutus alueella elävään riistaan ja riistakantoihin, jotta ratarakenteiden ja liikenteen riistalle aiheuttamat vahingot loukkaantumisina ja kuolemina tulisi minimoitua mahdollisimman vähin sekä lisääntymisalueet säilytettäisiin pääosin koskemattomina. Rataratkaisu tulee katkaista riistan kulku- ja vaellusreitit, jolloin riistaeläimiä kuolee raiteita ylittäessä tai jäätyä laitteille rakennettavien suoja-aitojen muodostamiin kuolemanloukkuihin - samaiset suoja-aidat muodostavat riistalintujen kuolleisuutta lisäävän lentämisen esteen.

Edellä esitettyihin seikkoihin perustuen tulisi uuden ratayhteyden hyödyntää vanha Kemijärvi-Salla-Kelloselkä –rataosa, jolloin kokonaisuudessaan uutta rataa olisi rakennettavana mahdollisimman vähän riistaa sekä porotaloutta haittaavan rataosuuden jäädessä lyhyeksi. Kemijärven riistanhoitoyhdistyksen mielestä ensisijainen vaihtoehto olisi VE 1 ja toissijainen VE 3.

## 4. Pohjois-Sallan Erä ry

Pohjois-Sallan Erä ry ei vastusta radan rakentamista, eikä ota kantaa radan linjausvaihtoehtoon. Radan rakentamisella voi olla pysyviä haitallisia vaikutuksia villi- ja riistaeläinkantoihin, niiden vaellusreitteihin, vasomis- ja muihin alueisiin. Haittaa voi olla myös metsästyksen järjestelylle, kulkuyhteyksille ja saaliin kuljetukselle. Kaikki vanhat kulkureitit ja niihin radan vaikutuksesta tarvittavat muutokset ovat siten tärkeitä ottaa huomioon radan suunnittelussa. Esimerkiksi radan vuoksi voi syntyä uusia alueita, joilta ruhon kuljettaminen on hankalaa. Haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää ongelmapaikkojen riittävällä kartoittamisella ennen lopullista suunnitelmaa ja tekemällä lieventäviä toimenpiteitä. Jälkeenpäin ongelmia on vaikeaa ja kustannuksiltaan kallista korjata.



## 5. Saijan kyläyhdistys ry

Saijan kyläyhdistys ei ota kantaa radan linjausvaihtoehtoon. Sen sijaan huomi-  
oon on otettava seuraavat asiat:

- Ratalinjan kohdalla on lukemattomia vanhoja kulkuteitä, joista monia käyte-  
tään myös talvella ja tiloilla on niille rasiteoikeus. Jos ei ole ylitys- tai alitus-  
paikkaa, ajo tapahtuu luvattomasti kiskojen yli. Kulkumahdollisuudet on tur-  
vattava rataa suunniteltaessa.
- Metsäautoteiden ylitykset on rakennettava turvallisiksi ja mieluiten eri tasoon.  
Jotkin metsäalueet jäävät "mottiin" radan taakse. Näihin on tehtävä uusi kulku-  
tie.
- Melu- ja värinävaikutukset asuin- ja lomarakennuksiin sekä rakennuspaikkoi-  
hin on kartoitettava ja tehtävä lieventäviä toimenpiteitä.
- Radalla on pysyviä haitallisia vaikutuksia luonnonympäristöön, villi- ja riista-  
eläimiin sekä luonnonmaisemaan ja erämaan rauhaan. Näitä on vaikea korvata,  
mutta nekin pitäisi alueen asukkaille korvata.

### Mielipide 6.

- Esityksessä ei käy ilmi, minkä takia rata on suunniteltu kulkemaan Lunkka-  
uksen kohdalla näin lähellä Savukosken maantietä, kun se ei aikaisemmin kul-  
je näin läheltä. Onko tässä ollut täydellinen tietämättömyys siitä, että alue on  
asuttua? Paitsi melun ja voimajohdoista aiheutuvan virtauksen lisäksi värinä  
huolestuttaa, kun kotitaloni on 60 v. vanha. Jos rata olisi edes puolen km pääs-  
sä, se olisi jo Materoselän ensimmäisen nousun toisella puolen, ja maa antaisi  
jo jonkin verran suojaa.

- Miksi rata suunniteltaisiin 3 km maantien pohjoispuolella olevan Mate-  
roselän poroaidan eteläpuolelle. Aivan pitäjän rajalta lähtee Materoselkään ja  
Nivatunturille metsäautotie. Sitä pitkin kun kuljetaan, tulee vastaan poroero-  
tusaita ja sen takana on varsinainen Materoselkä. Alue kuuluu Orajärven pa-  
liskuntaan. Rata olisi parempi sijoittaa senkin takia kauas Materoselän toiselle  
puolen, koska muita poroaitoja ennen Savukosken keskustaa ei olisi.

- VE 2 siirtämiselle kauemmas tiestä koko matkalle ennen Savukoskea on So-  
konaavan suot. Se on aivan satumaista aluetta eikä sitä saa tärvellä missään  
nimessä. Tällaisia aapasointa ei Lapissaakaan enää juuri ole.

### Mielipide 7.

- Rautatien linjauksen tulisi noudattaa vaihtoehtoa VE1. Se on mitä ilmeisim-  
min vaihtoehto, joka aiheuttaisi vähiten haittaa asukkaille ja paikallisille elin-  
keinoille ja lienee myös kansantaloudellisesti järkevin.

- VE 2:n mahdollisesti tullessa vakavaan harkintaan sen linjausta tulisi tarkis-  
taa Lunkkauksen jälkeen ainakin Martille saakka kulkemaan valtionmaiden  
kautta huomattavasti Kemijoen länsipuolella, esimerkiksi lausunnoissa esitet-  
tyä voimajohtolinjausta noudatellen.

- VE2 halkaisee tilamme kahtia samoin kuin voimajohtolinjaus, vieläpä  
hieman eri paikoista. Yksityiskohtaisena kommenttina ilmoitamme vastusta-  
vamme VE2:n linjausta tilamme kohdalla. Ainakin tältä osin rautatielinjauksen  
tulisi kaartaa Kuolluvaaran ja Vittikkokuolluvaaran itäpuolella pohjoiseen ja  
sen jälkeen koilliseen tilamme pohjoispuolella olevaa valtionmaakaistaa pitkin  
yli Soklin maantien ja Kemijoen. VE2:n toteuttaminen merkitsisi tilamme  
käyttö- ja virkistysarvon menetystä.

*Mielipide 8.*

- Ainoa esillä olevista vaihtoehdoista, 0 VE:n lisäksi, mikä ei totaalisesti tuhoa poroelinkeinoa on vaihtoehto VE1. Junarata tulee aidata molemmin puolin, etteivät porot pääse sille ja jotta paliskuntien välinen raja-aita pysyy pitävänä. Porot ovat tottuneet käyttämään ihmisen luomia jälkiä lumessa hyväkseen, eli ilman aitaamista ne hakeutuvat kulkemaan junaradalle ja liikennevahingot tulevat lisääntymään. Myös kesäaikaan porot hakeutuvat aukeille paikoille räkää pakoon.
- Toimme aikaisemmin voimajohtolinjan arviointiohjelmaa koskevassa mielipide lausunnossamme esille, että junarata vaihtoehto VE 2 yhdessä voimalinja VE 1 kanssa aiheuttaisivat täydellisen katastrofin poroelinkeinoillemme. Olemme ehdottomasti tyrmänneet voimalinja VE 1 ja jättäneet oman esityksemme sen kulkureitistä. Koska junaradan vaihtoehto VE 2 ja voimalinjan VE 1 on sidottu arviointiohjelmassa toisiinsa ja ne noudattavat samoja kulkureittejä, olisi ollut järkevämpää tarkastella niiden aiheuttamia vahinkoja yhdessä.
- Mikäli valtio lähtee tukemaan ja päätyy kannattamaan VE 2:ta puutavara- ja henkilöstöliikenteen takia, vaadimme, että se muutetaan kulkemaan esittämämme voimalinja kulkureitin mukaisesti. Meillä on ollut vuosikymmeniä käyttöoikeussopimus metsähallituksen kanssa Valtionmaa IV nimisestä kiinteistöstä, välillä Lautaoja/Kyläoja, joka sijaitsee omien maidemme kyljessä. Alue sijaitsee Hihnavaaran kohdalla Kemijoen itäpuolella. Meillä on oikeus rakentaa alueelle neljä porojen vasotusaitaa 1.4-15.6 väliseksi ajaksi, jonka jälkeen aidat kerätään pois. Kemijoen länsipuolella siirrämme kotitarhoista vaatimet vasotusaitoihin, joista ne vasojen merkitsemisen jälkeen löysätään luonnonlaitumille. Ne lähtevät kulkemaan Kemijoki vartta, Värriöjokivarren maita ylös pohjoiseen. Tällä menetelmällä estämme porojen liikennevahingot maantiellä, joita tulisi, jos ne jäisivät länsipuolella Kemijokea vasojensa kanssa. Tätä em. järjestelmää on rakennettu ja kehitetty jo usean sukupolven ajan ja se on vaatinut paljon työtä, aikaa ja rahaa.
- Jos VE 2 ja VE 4 toteutuisivat, eivätkä porot pääsisi nousemaan luontaisille laidunmaille, jäisivät ne mottiin hyvin pienelle alueelle. Kemijoki ja vilkas raskasliikenteinen maantie estäisivät kulkuyhteyden länsipuolella, itäpuolella taas olisi vastassa junarata ja voimalinja. Vaatimien jäädessä vasoineen liian pienelle alueelle räkän tullessa ja ravinnon loppuessa, olisi se suorastaan katastrofi porotaloudellemme. Jos jompikumpi näistä vaihtoehdoista toteutuu, vaadimme täyden korvauksen elinkeinomme tuhoamisesta ja tulevien sukupolvien jatkumon poroelinkeinolla elämisen tekemisestä mahdottomaksi.
- Nämä em. vaihtoehdot myös jakaisivat elinvoimaisen Kemin-Sompion paliskunnan kahtia, jos ei useampaankin osaan. Tämä tuhoisi koko paliskunnan organisaation ja saattaisi pitemmälle katsottuna aiheuttaa koko poroelinkeinon tyrehtymistä alueella. Elinvoimaisuuden voimavarana on paliskunnan suuruus, pinta-alana laidunmaat ja työvoimana paliskunnan osakkaat. Vaihtoehto VE3 taas aiheuttaisi Pohjois-Sallan paliskunnalle saman kahtia jakaantumisen.
- Poroelinkeinoa harjoittavat tekevät työnsä luontoa kunnioittaen ja sen ehdoilla. Olisi tyrmistyttävää, jos se poljettaisiin jalkoihin ympäristöä pysyvästi vahingoittavan kaivosteollisuuden takia. Vaadimme, että vaihtoehdot VE2, VE3 ja VE4 poistetaan kokonaan, koska ne aiheuttavat poroelinkeinolle ylipääsemätöntä vahinkoa ja pilaavat muutenkin ympäristöä, aiheuttaen luonnolle ja erämaa idyllisyydelle vahinkoa. Myös vaihtoehto VE1 tarkastelussa porotalous tulee ottaa erityisen voimakkaasti huomioon junaratalinjausta suunniteltaessa, siihen vaaditut aitaamiset ja riittävän suuret testatut porojen ylitys- ja alituspaikat tarpeellisin välimatkoin velvoitetaan rakentamaan porotalouden ja myös luonnonelämistön esim. hirvet turvaamiseksi. Lisäksi tulee ottaa

huomioon, että paliskunnat eivät ole ilman erillissopimuksia ja korvauksia velvollisia vastaamaan junan alle jääneiden porojen aiheuttamista vahingoista.

### *Mielipide 9.*

Rautatie aiheuttaa negatiivisia muutoksia luontoon ja elämistöön muun muassa melulla ja vaikeuttamalla eläinten luontaisia kulkuja. Junaliikenne myös tappaa eläimiä (junan alle jäämiset). Rautatie haittaa poronhoitoa vaikeuttamalla poron elämää ja poronhoitajien työtä. Junaliikenteen myötä melu luonnossa kasvaa ja se häiritsee porojen elämää, rauha muun muassa vasomiseen häiriintyy ja kulkemiset estyy. Poronhoitajien työ vaarantuu junan liikennöidessä, silloin on vaara liikenneonnettomuuksille sekä liikenteen häiritessä poroja niiden hallinta on vaikeaa. Rautatien rakentaminen ja rautatie itsessään vievät myös laidunmaata porojen käytöstä. Mielestämme paras vaihtoehto on vaihtoehto 0.

Kaivosta ja rautatietä suunniteltaessa ainoa suunniteltava vaihtoehto on vaihtoehto 1, sillä siitä on vähiten haittaa porotaloudelle. Sen kulkureitti menee palkisen rajoja myöten, jossa jo luontaisesti on tarvetta esteelle. Tämä linjaus ei myöskään halkaise eniten Kemin-Sompion paliskuntaa. Jos junarata halkaisee palkisen kuten pahiten vaihtoehto 2:ssa, tuo se mukanaan paljon ongelmia poronhoidolle ja poroille. Porojen ja poronhoitajien liikkuminen vaikeutuu (sitä ei ratkaista tehdyillä alikulkukäytävillä) ja palkinen jakaantuu kahteen osaan. Rautatie tulee aidata kokonaan ettei sille pääse eläimiä ja kuolemilta välttyään, samalla toimenpiteellä myös suojellaan luonnossa liikkuvaa ihmistä.

### *10. Sompion luonnonystävät*

- Eivät hyväksy esitetyistä ratavaihtoehdoista ainoatakaan, niiden luonnolle, maisemalle ja luonnon virkistys- ja monikäytölle aiheuttamien menetysten vuoksi. Lisäksi uuden rautatien rakentaminen vaatii paljon maa-aineksia, joiden ottaminen tuhoaisi monia harjuja ja harjumuodostelmia alueella ja ehkä vähän kauempanakin. Kannattavat VE 0:aa. Reiteillä on suojeltavien lajien esiintymäalueita ja arvokkaita maisema-alueita.
- VE 1 tuhoaa täysin Maltiojoen ylittämällä sen moneen kertaan. Maltiojoen rannat ovat arvokkaita lettoja ja joessa on nykyoloissa harvinaisen hyvä harjuskanta. Lisäksi jokivarren maat ovat osaksi yksityisessä omistuksessa ja jokivarteen on rakennettu useita vapaa-ajanasuntoja. Maltiojoki on arvokas virkistyskäyttö- ja kalastusalue, jonka rautatie turmelisi täysin. Tämä linjaus kulkee arvokkaan Maltion luonnonpuiston lähietäisyydeltä. Maltio on myös tärkeä lintualue, jonka säilyminen luonnontilaisena on luonnonsuojelulle ensi arvoisen tärkeää. Eivät hyväksy Joutsitunturin alueen pilkkomista.
- VE 2 on pisin, kallein ja turhin vaihtoehto, jonka kansantaloudellista kannattamattomuutta lisäävät linjauksen alle jäävät pohjavesialueet Pelkosenniemellä ja arvokkaat Natura-alueet. VE kulkisi samaa linjaa kuin yksi voimajohtovaihtoehtoista, joten tätä koskevat osittain samat haitat, jotka koituvat paikallisen väestön elinkeinoille ja virkistysmahdollisuuksille.
- VE 3 siirtäisi mm porotaloudelle aiheutuvat haitat suurimmaksi osaksi Pohjois-Sallan paliskunnan kärsittäväksi. Kemin-Sompiota rasittaisi Naavaselän erotusaidan alueen menettäminen. Noudattelisi Naruskajokea, jonka rannoilla on asutusta ja joka on merkittävä virkistyskäyttöarvoltaan. Halkoo erittäin arvokkaan vanhojen metsiensuojelukohteen (Moukavaara), mikä ei ole hyväksyttävää luonnonsuojelun näkökulmasta.

- VE 4:stä olisi todella suurta haittaa alueen asukkaille ja heidän elinkeinoilleen sekä alueen virkistys- ja monikäytölle.
- Ohjausryhmään ei ole kutsuttu luonnonsuojelun edustajaa.

### *Mielipide 11.*

- Tarkasteltavaksi olisi pitänyt ottaa myös vaihtoehto, jossa rata vedettäisiin asumattomille ja metsätalouden pahasti vaivaamille valtionmaille, joiden virkistyskäyttöarvo on vähäinen. Tällainen vaihtoehto saataisiin kun radan kulkusuunta olisi Martin kylän kohdalta aluksi suoraan etelään, jonka jälkeen rata kääntyisi Maltion luonnonpuiston eteläpuolella sijaitseville valtionmaille (Vuossoivan alue) ja jatkaisi edelleen Saijan suuntaan (ts. VE 4:n kulkua muutettaisiin).
- VE 3:ssa on jätetty huomiotta Hietaniemi-Naruskajärven vapaa-ajanasutus. Linjausta tulisi muuttaa siten, että rata ei kulkisi läpi mökkikeskittymän eikä se kääntyisi Ylä-Naruskajoen länsipuolelle kuin vasta ylempää Palo-Vuonneloselän seudulta; Naruskajärven koillisranta, Moukajärvi ja Kaakkurilammit ovat lisäksi Pohjois-Sallan harvoja luonnontilaisia ja vapaita rantoja, joiden säilyttäminen kaikenlaiselta rakentamiselta olisi suotavaa.
- Meluvaikutuksia arvioitaessa tulisi huomioida myös alueen erämaisuus ja kulttuurihistoria eikä toimittaisi pelkän Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 pohjalta.
- Metsätalouden ja tai maanomistajien tulisi olla edustettuna ohjausryhmässä.
- Hankkeen elinympäristölle aiheuttamia haittoja vähätellään tuomalla toiminta liian lähelle ihmisten arkea ja vapaa-aikaa. Ihmiset paremmin huomioiva hanke voi olla kalliimpi, mutta yrityksen etu ei voi mennä automaattisesti yksityisten ihmisten tai luonnon edun edelle.

### *Mielipide 12.*

- Paras vaihtoehto porotalouden kannalta on VE 0.
- Huonoista vaihtoehdoista 2. vaihtoehto ei vaikuta meidän paliskuntaan kuin välillisesti, koska porojen laidunkierto Kemi-Sompion paliskunnassa muuttuu radan ja kaivoksen vuoksi lisää se poroille painetta siirtyä uusille alueille.
- VE 4 erottaisi osan paliskunnan alueesta ja yhden kylän jossa asuu paliskunnan poronostajia. Koska porojen luontainen laidunkierto paliskunnan etelälaidassa on itä-länsisuuntaista rautatie katkaisisi porojen kulun kaivuu alueelle (Sarivaara-Miuluksenkangas).Vaihtoehtona kiertää Saija kylä etelä puolelta, jossa on paliskunnan esteaita, jatkuen sitten Tenniöjoen etelä puolta Savukoskelle.
- Saijalta pohjoiseen ratalinjaus lohkoisi paliskunnan alueesta palasia porojen lautumista, koska paliskunnan porojen laidunkierto on koillis-lounas ja itä-länsi suuntaista ja tosin päin vuoden ajasta, laidun tilanteesta ja paliskunnan muodosta riippuen. Koska porot käyttävät olemassa olevia uria, teitä ja kelkkauria kulkemiseen rata-alueen tulisi olla aidattu koko matkalta johtuen laidunkierrosta, jolloin osia paliskunnan alueista jäisi käytön ulkopuolelle. Vaihtoehtona Saijan kylän kohdalla kiertää kylä etelä puolelta ja linjata ratalinja Renttimäseljästä Hietasuvannon kautta Sattovaaraan, josta linjaus Maltiojoen länsipuolta Kaitakuolpunaan jatkuen siitä edelleen suunniteltua linjaa. Linjauksessa minimoituisivat paliskunnan laidun menetykset ja lisäksi ratalinjaus kulkisi paliskuntien rajoja noudatellen, jolloin aitaus ei häiritse porojen luontaista laidunkiertoa.
- VE 3 on pois suljettu vaihtoehtona, jotta poronhoitoa Pohjois-Sallan paliskunnassa voisi kannattavana elinkeinona jatkaa. Jos ratalinjaus kulkisi pitkin paliskuntaa tuhot olisivat huomattavat, koska linjaus olisi yhden suuntainen ja poikittainen porojen kulkusuuntaan nähden. Lisäksi aitaus olisi mahdoton, se

pirstoisi laiturit ja estäisi porojen kulun laidunalueelta toisille lisäksi se estäisi porojen kuljetuksen erotusaitoihin erotuksiin.

### *Mielipide 13.*

- Tarkoittaako radan kunnostus, että ratapenkka vahvistetaan, ratapölkyt ja kiskotus uusitaan? Näin pitäisi tehdä. Tällä on suuri merkitys radan varressa asuvien ihmisten asumiseen ja viihtyvyyteen. Junan melu vähenee huomattavasti kun on yhtenäinen nykyaikainen kiskotus. Samoin kuljetetaanko malmirikaste avovaunuissa? Jos näin on niin miten paljon se pölyää? Jäävätkö pölyt alkumatkaan erämaataipaleelle?
- Matkalla on runsaasti vartioimattomia tasoristeyksiä jotka pitäisi varustaa turvalaitteilla, ainakin maantietasoristeykset. Sallan kirkonkylässä on ainakin kolme erittäin vaarallista tasoristeystä joissa on sattunut useita onnettomuuksia.
- Sallan kunnan uimaranta kirkonkylässä sijaitsee Ruuhijärven rannassa ja rautatie kulkee vain 10 -20 metrin päässä siitä. Uimarantaan koko matkalle tulisi rakentaa turva-aita radan ja rannan väliin.
- Nykyinen rautatie halkaisee metsästysseuramme Sallan Erä- ja Kalamiehet ry:n metsästysvuokramaat. Asiasta ei ole mielestäni ollut haittaa ja olemme voineet metsästää lain mukaisesti ihan radan varrellakin. Tämä olisi hyvä menettely jatkossakin, ettei malminkuljetus kaventaisi tai rajoittaisi mitenkään metsästys mahdollisuuksiamme. Riski hirvikolareista lisääntyy. Tiedossani ei ole nykyliikenteellä ainuttakaan juna / hirvikolaria 30 v. ajalta seuramme mailla.
- Uuden osan eri vaihtoehtoihin en ota kantaa ja sen perän ihmiset lausukoon omat mielipiteensä mutta ehkä 1 eli ”vanha” ja suurin olisi paras. Vaihtoehto 0 on huonoin.

### *14. Sallan radanvarren asukkaat*

- Kannanotto Soklin rautatien ympäristövaikutuksesta Sallan kirkonkylän osalta.
- VE1:n mukaisesti, kuitenkin niin, että rautatie ei mene Sallan kirkonkylän poikki vaan tehdään aikaisemmin tehdyn suunnitelman mukaisesti Sallan kirkonkylän pohjoispuolelta Märkäjärven takaa. Perusteluina:
  - on sattunut useita onnettomuuksia.
  - ratapenkka peittää vesistönäkymää.
  - asema-alue on myyty Sallan kunnalle liike- ja asuinkäyttöön. Jos ratayhteys kulkisi kirkonkylän halki, vanhan asema-alueen hyödyntäminen em. käyttöön olisi mahdotonta.
  - Sallan kirkonkylän alueella radan välittömässä läheisyydessä sijaitsee huomattava määrä asuinrakennuksia. Monista asutuista taloista on rataa matkaa jopa alle 20 metriä. Meluhaitta voi käydä sietämättömäksi.
  - selvityksissä ei ole mainittu henkilöliikennettä, joten tässä mielessä radan kulkeminen aivan taajaman lävitse ei ole välttämätöntä. Henkilöliikenteelle sopivaa asemaa ei Sallassa ole.
  - Aikaisemman suunnitelman mukainen rata olisi nykyistä lyhempi ja valoristusten, suoja-aitausten, yli/alikäytävien ja uusien teiden rakentamiselta välttäisiin kirkonkylän osalta.
  - Sallan kirkonkylä on ainoa paikkakunta jossa radan välittömässä läheisyydessä on merkittävästi vakituista asutusta.
  - Haluamme, että mielipiteemme radan korjaamisesta tulee kuulluksi ja Sallan kirkonkylän asukkaille kyselyjä/haastatteluja ko. asiasta.

## 15. Metsänomistajien liitto, Pohjois-Suomi

- Rata vaikeuttaa metsätalouden harjoittamista pirstomalla metsäpalstoja ja katkomalla metsäteitä ja vaikeuttamalla uusien teiden ja talviteiden tekoa. Radan vuoksi eristyksiin jääville metsäalueille joudutaan rakentamaan uudet kulkuyhteydet. Rataturvallisuuden vuoksi ylikäytäviä saadaan yleensä varsi harvoihin paikkoihin, mikä lisää radan vuoksi tarvittavien uusien kulkuyhteyksien rakentamistarvetta. Kulkuyhteyksien muuttumisen vaikutukset on arvioitava ja otettava huomioon niiden rakentamisen aiheuttamat kustannukset. Kulkuyhteyksien heikkenemisestä maanomistajille aiheutuvista haitoista on maksettava täysimääräinen korvaus.
- Ratapenkka estää pintavesien kulun ja aiheuttaa rinnemailla radan yläpuolisten metsien soistumista. Nämä ja mahdolliset muut maaperälle aiheutuvat haitat on arvioitava ja korvattava.
- Radan yksityisille maanomistajille aiheuttamista merkittävistä haitoista huolimatta Liitto kannattaa radan rakentamista. Rakentaminen tukisi olemassa olevan rautatieverkoston kunnossapitoa ja mahdollistaisi puunkuljetusten jatkamisen ja mahdollisen lisäämisen.
- Linjausvaihtoehdoissa on huomioitava puunkuljetuksien tarpeet ja linjausvaihtoehtojen arvioimiseksi tulee selvittää puunkuljetusmahdollisuudet eri vaihtoehdoissa. Itä-Lapin alueella tie- ja rataverkostolla puunkuljetukset ovat suurin tavararyhmä kuljetuksissa. Koko liikenneverkoston käytön kannalta on tehtävä alueellinen liikenneselvitys, jossa huomioidaan olemassa olevien puunkuljetusten liikenteelliset vaikutukset sekä suunnitellun radan vaikutukset eri linjausvaihtoehdoilla mm. tieliikenneturvallisuuteen. Lisäksi tulee selvittää suunnitellun radan puunkuljetusmäärät maksimivaihtoehdon tarkastelulla, jossa tulee selvitettyksi suurin mahdollinen puunkuljetusten mahdollisuus radalla.
- Rakentamisen edellytyksenä on, että metsätalouden kulkuyhteyksille aiheutuvat haitat sekä tilojen pirstoutumisesta ja muista mahdollisista haitoista aiheutuvat vahingot arvioidaan metsänhoitoyhdistyksen, Maanomistajien Arviointikeskuksen tai muun maanomistajien hyväksymän riittävän asiantunteumuksen omaavan yrityksen toimesta ja korvataan täysimääräisesti.

## 16. Metsänhoitoyhdistys, Sodankylä

- Radan metsänomistajille aiheuttamista merkittävistä haitoista huolimatta kannattaa radan rakentamista.
- Rakentamisessa tulisi ottaa huomioon Keski-Lapin runsaat puunkuljetustarpeet, sen vuoksi radan linjaus olisi saatava mahdollisimman lähelle Sodankylän kirkonkylää. Alueen puunkuljetustarpeet tulee selvittää ennen lopullisia rakentamispäätöksiä.

## YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

### Hankekuvaus ja tiedot hankkeesta

Hankkeesta vastaava ja hankkeen tarkoitus on esitetty asiallisesti. Myös hankkeen tarve on perusteltu. YVA-konsultti ja erityisasiantuntijat on esitetty hyvin. Hankkeen rajaus rikastetun malmin kuljettamisen selvittämiseksi on riittävä, mutta vaihtoehtoja tulee vertailla myös myöhemmin liitettävien rakenteiden toteuttamisen näkökulmasta. Hankkeen kuvaus on osin yleispiirteinen. Teknisten suunnitteluohjeiden sisältö jää lukijalle epäselväksi. Kuljetettavia aineita ja kuljetustapaa (kalusto) ei edellä mainittua rajausta lukuun ottamatta

kuvata. Hankkeen elinkaarta ei ole varsinaisesti esitetty, mutta kaivoksen toiminta-ajan on todettu olevan useita kymmeniä vuosia varsinaisen fosforipitoisuudeltaan rikkaan malmiesiintymän hyödyntämisen jälkeenkin. Arvio rikasteen mahdollisista kuljetusmäärän muutoksista tai epävarmuudesta sekä elinkaaresta tulee sisällyttää YVA-selostukseen.

Hankkeen kuvausta olisi tullut laajentaa tarvittavien rakennusmateriaalien ja maa-ainesten määrän ja laadun arvioinnilla. Edelleen nykytilan kuvauksessa kuvaus alueen maa-ainesvaroista ja niiden hyötykäyttömahdollisuuksista tai kuljetustarpeista sekä vaikutusten arvioinnissa maa-ainesten käytöstä aiheutuvat vaikutukset olisivat helpottaneet muodostamaan käsityksen hankkeen vaikutuksista luonnonvarojen hyödyntämiseen. YVA-selostuksen tulee sisältää kuvaus ja arvio näistä.

Kemijärven ja Kelloselän välisen rautatieyhteyden parantamista, etenkin geometrian osalta, ei kuvata. Näin ollen parantamisesta aiheutuvien muutosten ja vaikutusten suuruutta ja laajuutta on vaikea arvioida. YVA-selostuksen tulee sisältää hankkeen kuvaus ja vaikutusten arviointi myös kunnostettavalta rataosuudelta.

Aitauksilla, ylityksillä ja alikuluilla lievennetään rautatiestä aiheutuvia haitallisia vaikutuksia. Hankekuvauksessa ei tarvittavien aitausten osalta ole huomioitu paikallisia erityispiirteitä. YVA-selostuksessa poronhoidollisten aitausten toteuttamismahdollisuuksien ja haitallisten vaikutusten lieventämisvaikutusten sekä aidoista aiheutuvan mahdollisen haitallisen vaikutuksen esittäminen on tarpeen. Rautatien kuvauksen tulee sisältää myös tarvittavien huoltoteiden lisäksi kuvaus rautatien ylityksistä tai alikuluista estevaikutuksen lieventämismahdollisuutena. Teiden osalta tulee ilmetä, onko kyseessä yleinen tie vai yksityistie.

Arviointimenettelyn aikataulu on erittäin tiukka.

#### *Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet*

Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita on tunnistettu. Ympäristökeskuksen näkemyksen mukaan tavoitteisiin sisältyy jo esitettyjen lisäksi etenkin seuraavat tavoitteet, jotka tulee ottaa huomioon:

- Erityisesti harvaan asutulla maaseudulla ja taantuvilla alueilla kiinnitetään alueidenkäytössä huomiota jo olemassa olevien rakenteiden hyödyntämiseen sekä elinkeinotoiminnan ja muun toimintapohjan monipuolistamiseen. Alueidenkäytössä otetaan huomioon haja-asutukseen ja yksittäistoimintoihin perustuvat elinkeinot sekä maaseudun tarve saada uusia pysyviä asukkaita.
- Alueidenkäytöllä edistetään elollisen ja elottoman luonnon kannalta arvokaiden ja herkkien alueiden monimuotoisuuden säilymistä. Ekologisten yhteyksien säilymistä suojelualueiden välillä edistetään mahdollisuuksien mukaan.
- Alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuri- ja luonnonperinnön arvot säilyvät.
- Alueidenkäytössä on otettava huomioon pohja- ja pintavesien suojelutarve ja käyttötarpeet. Pohjavesien pilaantumis- ja muuttamisriskejä aiheuttavat toiminnot on sijoitettava riittävän etäälle niistä pohjavesialueista, jotka ovat vedenhankinnan kannalta tärkeitä ja soveltuvat vedenhankintaan.

- Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittelevät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.
- Alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä valtakunnallisesti merkittävien rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Arviointiselostuksesta tulee ilmetä miten tavoitteet toteutuvat sekä minkälaisia eroja ja vaikutuksia vaihtoehtojen toteuttamisella on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden saavuttamisen kannalta.

Valtioneuvosto on päättänyt valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistuksesta 13.11.2008. Tarkistetut tavoitteet tulevat voimaan 1.3.2009. Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskevan päätöksen voimaan tullessa valmisteltavana oleva päätös tai toimenpide voidaan valtioneuvoston tarkistuspäätöksen estämättä tehdä 31 päivään elokuuta 2009 mennessä. Mikäli hankkeessa tehdään edellä mainitun siirtymäajan jälkeisiä päätöksiä, tulisi tarkistuspäätöksen mahdollisesti aiheuttamat muutokset tavoitteisiin tarkistaa arviointiselostukseen.

**Vaihtoehtojen käsittely** Hankkeesta esitetyt päävaihtoehdot ovat todelliset ja riittävät sekä hankkeen tarkoitus huomioon ottaen perustellut. Vaihtoehdot 2 ja 4 kulkevat Natura 2000 –verkostoon hyväksytyjen alueiden läpi. Ympäristökeskukselle ja Metsähallitukselle lausunnon jätetyssä Natura-arvioinnissa hankkeesta vastaava on esittänyt ratalinjausten merkittävästi heikentävän alueen suojeluperusteena olevia luontoarvoja. Joutsitunturi-Koukkutunturi Natura-alueelle (VE 1) aiheutuvien haitallisten vaikutusten lieventämiseksi ratalinjausta on siirretty idemmäs (VE 1b). Myös Luiron suot (VE 2) Natura-alueelle kohdistuvien haitallisten vaikutusten lieventämiseksi tulee selvittää Luiron suot eteläpuolelta kiertävän ratalinjauksen mahdollisuus ja vaikutukset. Molemmissa tapauksissa on kyseessä muutaman kilometrin sivusuuntainen siirto. Koska ratalinjauksen siirto saattaa aiheuttaa myös muita kuin Natura-arvoihin kohdistuvia vaikutuksia, on YVA-selostuksessa arvioitava myös nämä vaikutukset.

Menettelyt on yva-lain mukaisesti yhteensovittava. Maakuntakaavan on todettu saavan selvitykset ja vaikutusarviointit yva-menettelystä. Näin ollen myös maakuntakaavan näkökulmasta vaihtoehtojen tarkempi tarkastelu edellä esitetyiltä kohdilta on perusteltua. Lisäksi vaihtoehtojen tasapuolinen tarkastelu edistää vaihtoehtojen vertailua.

Voimajohtovaihdot tulee huomioida rautatien VE 2:n sijainnin määrittelyssä ja vaikutusten arvioinnissa.

0-vaihtoehdon kuvaus on esitetty tehtäväksi YVA-selostuksessa. Kuvauksen olisi tullut sisältyä jo YVA-ohjelmaan, koska selostusvaiheessa tulee keskittyä vaihtoehdon vaikutusten arviointiin ja vaihtoehtojen vertailuun.

Tässä rautatie-yvassa ei ole vaihtoehtona rautatieyhteys Venäjälle.

Vaihtoehtojen vertailumenetelmä on esitetty.



## Hankkeen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja niihin rinnastettavat päätökset

YVA-ohjelmasta ilmenee, että rautatien rakentaminen edellyttää ratalain mukaista hyväksyttyä yleissuunnitelmaa ja ratasuunnitelmaa. Mikäli alueella, mihin rautatie rakennetaan, on vain maakuntakaava, on radan yleissuunnitelman hyväksymisen edellytyksenä maakuntakaavan mukaisuus. Sitä vastoin, mikäli alueella on voimassa yksityiskohtaisempi kaava, kuten yleiskaava tai -asemakaava, on yleissuunnitelman oltava niiden mukainen, koska maakuntakaava ei ole tällä alueella voimassa. Näin ollen Soklin rautatien sijoittumisen kannalta olennainen hankkeen edellyttämä suunnitelma on maakuntakaava. Maakuntakaavassa voi olla vain yksi vaihtoehto ja yleissuunnitelman tulee perustua siihen. Lisäksi on huomioitava, että YVA-ohjelmassa on tunnistettu yleiskaavoja, joiden alueilla on osa ratavaihtoehtoista. Mikäli yleissuunnitelmaa ollaan hyväksymässä näille alueille, tulee suunnitelman olla yleiskaavan mukainen.

Radan parantamisen (Kemijärvi-Kellosele) osalta kaavoitustilanne ja kaavamuutostarpeet (hankkeen edellyttämä suunnitelma) sekä ratalain edellyttämä suunnittelu on käsittelemättä.

Eri lakien kuvailusta huolimatta lähes poikkeuksetta lakeihin perustuvat hankkeen toteuttamiseksi tarpeelliset luvat ja niihin rinnastettavat päätökset ovat tunnistamatta. Osaltaan tunnistamista vaikeuttaa puutteet hankkeen kuvauksessa. Esimerkiksi luonnonsuojelulain (LSL, 1096/1996) osalta ei ole tunnistettu ja esitetty mahdollisia suojelusta poikkeamisen menettelyjä, kuten LSL:n 49.3 § (luontodirektiivin liitteen IV lajit) tai 66.2 § (Natura). YVA-selostuksessa on tarkistettava ja yksilöitävä suunnitelmat, luvat ja päätökset. Myös toimivaltaiset viranomaiset ja luvan myöntämisedellytykset on hyvä tuoda esille.

## Liittyminen muihin hankkeisiin

Esitettäessä hankkeen liittymistä muihin hankkeisiin tulee erottaa hankkeet (kaivos, voimajohto, rautatie, maantie) hankkeiden toteuttamisen edellyttämistä lakisääteisistä menettelyistä (yva-menettelyt, kaavoitusmenettelyt, Natura-arviointi).

Rautatiehankkeen liittyminen kaivoshankkeeseen on kuvattu hankkeen perusteluissa ja yva-menettelyn aikataulun kohdalla. Kaivoshankkeessa vaihtoehtona on, että malmi johdetaan rikastettavaksi Venäjän puolelle Kovdoriin. Venäjän rautatieyhteyden ja Suomen puolen rautatieyhteyden liittymistä hankkeina toisiinsa ei ole käsitelty YVA-ohjelmassa. Venäjän yhteys käsitellään kaivos-yva-menettelyn yhteydessä.

Voimajohtohankkeen ja rautatien liittyminen toisiinsa vaihtoehto 2:n osalta on esitetty seuraavasti: 'Pelkosenniemieltä Sokliin linjaus voidaan suunnitella samaan maastoaukkoon uuden voimajohdon kanssa'. Voimajohdon vaihtoehdot oli voimajohtoa käsittelevässä kaivoksen YVA-ohjelman täydennyksessä sidottu rautatien vaihtoehtoihin. Kuitenkaan Luiron soiden kohdalta rautatielle ei ole esitetty voimajohdon YVA-ohjelmassa voimajohdolle esitettyä Pelkosenniemieltä Savukoskelle kulkevaa maantietä myötäilevää, Luiron suot eteläpuolelta kiertävää vaihtoehtoa. Näin ollen rautatien YVA-ohjelmassa on esitetty epäselvästi ja ristiriitaisesti tarkasteltavaksi aiottu vaihtoehdot. Myös rautatien YVA-ohjelman liitteistä ilmenee, että voimajohdon ja rautatien linjauk-

set eivät kaikilta osin ole yhteneväiset. Yara Suomi Oy on kaivosta koskevan YVA-menettelyn ohjausryhmän kokouksessa 20.1.2009 ilmoittanut, että voimajohdon yva-menettely erotetaan kaivoksen yva-menettelystä. Ympäristökeskuksen mielestä näin voidaan menetellä. Aikataulullisesti rautatien ja voimajohdon yva-menettelyt lähenevät näin toisiaan. Rautatiehankkeen ja voimajohtohankkeen linjaukset ja niistä aiheutuvat vaikutukset rautatien vaihtoehdon 2 osalta tulee esittää selkeästi ja perustellusti etenkin samassa maastoaukossa tai erillisenä olemisen osalta. Myös voimajohdon Martin kylän kiertävä vaihtoehto tulee huomioida.

Arviointiohjelman mukaan maantien parantaminen Sokliin vaatii tutkimuksia ja suunnitelmia osittain samoilla alueilla, missä tehdään selvityksiä rautatieyhteyden linjausvaihtoehdoista. Epäselväksi jää rautatiehankkeen tosiasiallinen yhteys tiehankkeeseen, koska kartta-aineiston perusteella yhtymäkohtia on vaikea havaita. Edellä mainitussa kaivos-yvan ohjausryhmän kokouksessa saadun tiedon mukaan tiehankkeelle laaditaan tiesuunnitelmaa. YVA-selostukseen on tarkistettava mahdollinen hankkeiden liittyminen toisiinsa sekä esitettävä aiheutuvat vaikutukset.

Yhteensovittaminen muiden menettelyiden kanssa käsitellään eri kohdassa.

Liikenne- ja viestintäministeriön 30.9.2008 asettama työryhmä selvittää Soklin ja Kolarin kaivoshankkeiden liikenneyhteyksiä. Työryhmä arvioi kaivoshankkeiden yhteiskuntataloudelliset hyödyt ja riskit ja sen, miten valtion kannattaa hankkeisiin investoida. Työryhmä selvittää tarveselvitystasolla Soklin vaihtoehtoisia raidelinjauksia. Työryhmä jättää esityksensä maaliskuun loppuun mennessä. Vaikka työryhmän suositukset saattavat vaikuttaa rautatien toteuttamiseen, selvitys ei ole sellainen yva-lain tarkoittama hanke, jonka liittymistä rautatien yva-menettelyyn tulisi enempää tarkastella.

## **Arviointimenettelyn sovittaminen yhteen muiden lakien mukaisiin menettelyihin**

### *Natura-arviointi*

Luonnonsuojelulain (1996/1096) 65 ja 66 §:llä on kansallisesti toimeenpantu luontodirektiivin 6 artiklan vaatimus siitä, että Natura 2000-verkoston kuuluiin alueisiin kohdistuvien hankkeiden vaikutukset arvioidaan sen kannalta, miten ne vaikuttavat alueen suojelutavoitteisiin ja siitä, että toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät hankkeen vasta varmistuttuaan, ettei hanke vaikuta kyseisen alueen koskemattomuuteen. Tämä arviointi voidaan tehdä osana ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994) 2 luvussa tarkoitettua arviointimenettelyä. Rautatiehankkeen Natura-vaikutukset arvioidaan osin yva-menettelyn yhteydessä ja osin itsenäisenä Natura-arviointina.

Soklin rautatien osalta vaikutukset Natura –alueiden luonnonarvoihin selvitetään YVA-menettelyn yhteydessä seuraavien Natura 2000 –verkoston hyväksytyjen alueiden osalta: Maltio (FI1301502), Tuntsan erämaa (FI 1301402), Värriö (FI1301401), Joutsenaapa-Kaitaapa (FI1301404), Kemihaaran suot (FI1300907), Kellovuotso- Kaarrerämiä-Hukka-aapa (FI1301505) sekä Vintiänkaira (FI1301510).

Erillisessä Natura-arvioinnissa on selvitetty rautatien ja 220 kV:n voimajohdon vaikutuksista Luiron soiden (FI1300904) ja rautatien vaikutuksia Joutsintunturi-Koukkutunturi (FI1301511) –nimisten Natura 2000 –alueiden luon-

nonarvioihin. Tämä Natura-arviointi on jätetty Lapin ympäristökeskukseen 4.12.2008 ja sitä on täydennetty 13.2.2009. Lapin ympäristökeskus ja Metsähallitus antavat arvioinnista luonnonsuojelulain 65 §:n mukaiset lausuntonsa.

Huomioitavaa on, että Joutsitunturi-Koukkutunturin osalta on Natura-arvioinnissa esitetty uusi linjausvaihtoehto 1b, mikä sijaitsee enimmillään 2,5 km aiemmin esitetyn vaihtoehdon (VE 1) itäpuolella Natura-alueen kapeimmalla kohdalla. Tällä linjauksella on lievennetty rautatien haitallisia vaikutuksia, erityisesti alueen luontotyyppeihin. Tämä linjausvaihtoehto ja sen vaikutukset muiden kuin Natura-vaikutusten osalta tulee käsitellä myös YVA-selostuksessa.

Myös Luiron soiden eteläpuolelta kiertävän rautatielinjan vaikutukset Natura-alueiden suojeluperusteina oleviin luonnonarvioihin tulee asianmukaisesti arvioida.

#### *Kaavoitusmenettelyt*

Lapin liitto on asettanut nähtäville Soklin vaihemaakuntakaavan valmisteluaineiston 11.2.-13.3.2009 väliseksi ajaksi. Maakuntakaavalla on tarkoitus muuttaa Itä-Lapin maakuntakaavaa. Maakuntakaavaluonnoksessa on YVA-ohjelman mukaisten vaihtoehtoisten ratalinjausten lisäksi osoitettu yhteystarve massaputkelle, hihnakuljettimelle tai sivuradalle Venäjälle. YVA-ohjelman mukaan kaavan laadinnassa hyödynnetään yva-menettelyjen yhteydessä tehdyt selvitykset, muut selvitykset ja vaikutusten arviointi. Nähtävillä olevan kaavan valmisteluaineiston perusteella kaavaehdotuksen valmistelu suunnittelu voidaan aloittaa, kun YVA-selostuksista on annettu yhteysviranomaisen lausunnot. Kaivoksen yva-menettelyssä on vaihtoehtona VE 4, jossa malmi johdetaan rikastettavaksi Venäjän puolelle Kovdoriin. Maakuntakaavaan varattavan rautatieyhteyden selvittäminen tapahtuu siten rautatie- ja kaivosyva-menettelyssä eikä Venäjän yhteyttä käsitellä nyt lausuttavana olevan rautatieyvan yhteydessä.

Kemijärvellä olevien asemakaavojen ja Sallassa mahdollisesti olevien yleis- tai asemakaavojen muutostarpeet radan parantamisen osalta tulee selvittää. Yhteensovittamisen tarpeita on vaikea arvioida ilman tietoa radan kunnostukseen liittyvien toimenpiteiden aiheuttamista kaavamutostarpeista.

### **Ympäristön nykytila ja sitä koskevat selvitykset**

Arviointiohjelmassa ei ole esitetty mitkä alueella esiintyvistä lajeista ovat luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettuja (42 §) tai erityisesti suojeltavia lajeja (47 §) vaikka näiden lajien suojelustatus on korkeampi kuin uhanalaisten lajien. Alueella on useita Natura 2000 –verkostoon kuuluvia alueita, jotka ovat myös kansallisessa suojelussa. Natura-arvojen lisäksi myös muut luonnonsuojeluarvot ja niihin kohdistuvat vaikutukset tulee esittää, mikäli suojeluarvoihin kohdistuvia vaikutuksia on odotettavissa.

Kokonaisuutena erillinen luontoselvitys on perusteellista työtä, mutta kokonaiskuvaa eri ratalinjausvaihtoehtojen vaikutuksista luonnonsuojelullisesti tärkeisiin maa- ja vesialueisiin on vaikea saada. Siksi ratavaihtoehtokohtaiset kartat ja taulukot hankkeen koskettamista luonnonsuojelualueista sekä tärkeimmistä pintavesimuodostumista (joet, purot, järvet) olisivat tarpeen raportin tulkinnan helpottamiseksi. Kartat on laadittu riittävän tarkasti, mutta mitta-

kaavaa ei ole esitetty, eikä näin ollen etäisyys rataan ei käy selville. Tämä vaikeuttaa luonto- ja maisemakohteille kohdistuvan vaikutuksen hahmottamista ja arviointia. Myös eri vaihtoehtojen luonto- ja maisemakohteiden vertailtavuus on varsin vaikeaa, mutta selostuksessa tulisi em. kohteiden vertailuun tulisi laatia selkeästi avautuva ja vaikutuksia pelkistävä esitystapa.

Luontodirektiivin liitteeseen IV(a) kuuluu useita lepakkolajeja (Lapissa ainakin pohjanlepakko). Liitteen IV(a) lajit ovat niin sanottuja tiukasti suojeltuja lajeja eli niihin kuuluvien yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on luonnonsuojelulain 49.1 §:n nojalla kielletty. Lisäksi lepakot ovat rauhoitettuja eläimiä luonnonsuojelulain 38.1 §:n nojalla. Hankealueella lepakkojen esiintymisestä ei ole olemassa tietoa. YVA-ohjelmassa suojeltavien lajien kohdalla ei mainita lepakoita. Lepakoille tärkeitä ovat talvehtimis-, päivehtimis- ja lisääntymispaikat. Näitä ovat mm. isot kolopuut, luolat ja vanhat rakennukset. Lepakoesiintymiä kartoitetaan selvittämällä niiden ääniä kesäöinä. Jos biologiseen asiantuntemukseen voidaan perustaa se, että alueella on potentiaalisia lepakoiden esiintymäpaikkoja, niin hankkeen vaikutukset tulee asianmukaisesti selvittää ennen lupamenettelyä.

Pelkosenniemen Kupittajan I luokan pohjavesialue sijoittuu vaihtoehto 2:n läheisyyteen. Alueella on vedenottamo. Arvioitaessa Luiron suot eteläpuolelta kulkevan rautatielinjauksen mahdollisuutta ja vaikutuksia tulee huomioda vähintään 400 metrin suojaetäisyys kaakko-luodesuuntaan suhteessa vedenottamoon. Rautatien tulee olla maantien luoteispuolella.

Luonnonvarojen käytön osalta tiedot ovat hyvin yleisellä tasolla. Seutukunta-kohtainen tai kuntakohtainen tieto mahdollistaisi paremmin hankkeesta aiheutuvien vaikutusten merkittävyyden ja vaihtoehtojen erojen arvioinnin. Luonnonvarojen osalta olennaisinta on maa-aineksen saatavuus. Asiaan on otettu kantaa jo aiemmin hankkeen kuvauksen yhteydessä. Maa- ja kallioperä selvityksien osalta ympäristökeskus esittää, että valtakunnallisesti arvokkaat moreenimuodostumat (SYKE) tulee ottaa selvityksiin mukaan.

Arvioinnissa tulee ottaa erityisesti huomioon perinteiset kulkureitit, joita mahdollisesti sijoittuu tutkittaville linjoille. Ratalinjavaihtoehtojen osalta tulee lisäksi ottaa huomioon valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt (1993) sekä siihen vireillä olevat tarkistukset (ehdotus 2009).

Suunnitellun maankäytön osalta ei ole kuvattu parannettavan radan osuutta. Tässä lausunnossa on edellä menettelyjen yhteensovittamisen kohdalla otettu kantaa kaavoitustilanteen esittämiseen ja kaavamuuoksille aiheutuvien vaikutusten arviointiin.

Asutuksen sijoittumista tulee kuvata tarkemmin karttatarkastelun avulla vaikutusten arvioinnin yhteydessä.

Maakuntakaavassa on osoitettu ylikunnalliset moottorikelkkareitit. Myös muut radan kanssa risteävät reitit, etenkin viralliset moottorikelkkareitit, tulee tunnistaa.

Porotalouden osalta nykytilan kuvaus on hyvä ja lausunnoissa ja mielipiteissä on annettu yksityiskohtaistakin tietoa arvioinnin avuksi. Tiedot tulee hyödyntää arvioinnissa.

## Ympäristövaikutukset ja niiden arviointi

YVA-ohjelmasta annetuissa lausunnoissa ja aiemmin tässä lausunnossa on tuotu esille useita vaikutusten arvioinnissa huomioitavia seikkoja. Niitä ei toisteta tässä.

### *Päästöt, melu, värinä, turvallisuus*

Soklin kaivoksen rikasteiden rautatiekuljetuksessa aiheutuvat päästöt ilmaan sekä melu ja värinä sekä niiden vaikutukset voivat olla merkittäviä, koska kuljetusmatka on pitkä ja kuljetusmäärä suuri (2 Mt/a). Päästöt ilmaan johtuvat lähinnä dieselveureiden pakokaasupäästöistä kuljetettaessa malmia Soklista vientisatamaan. Ne voidaan arvioida polttoaineen kulutuksen ja päästökertoimien avulla kuten YVA-ohjelmassa on esitetty. Polttoaineen kulutus ja siitä aiheutuvat hiukkas-, NO<sub>x</sub>-, VOC- ja CO<sub>2</sub>-päästöt vaihtoehtoisilla reiteillä tulee esittää YVA-selostuksessa yhtenä keskeisenä vertailtavana asiana. Myös mahdollisuudet vähentää kasvihuonekaasu- ym. päästöjä on asia, jolla on yleistä mielenkiintoa. Tällöin mm. kuljetusten energiatehokkuuteen (polttoaineen kulutus/rikastetonnikiilometri) tulee kiinnittää huomiota.

Keskiäänitasojen ohella myös junaliikenteen aiheuttamalla enimmäisäänitason muutoksilla on tärkeä merkitys erityisesti yöaikaan. Niiden tulisikin olla mukana meluselvityksessä.

Värinästä aiheutuvien ympäristöhaittojen todetaan olevan vaikeasti arvioitavissa syistä, jotka on mainittu ko. kohdassa. Haitan arviointiin on tarkoitus käyttää pääasiassa kokemuseräistä menettelyä. Sen avulla arvioidaan ja luokitellaan värinän mahdolliset ongelmakohteet. Se voidaan perustaa maapohjasuhteisiin sekä rakennuksen etäisyyteen radasta. Suunnittelun edetessä ja lähtötietojen täydentyessä voidaan käyttää myös värinän leviämismallia. Asia jää kuitenkin tältä osin auki. Käytetyt värinävaikutusten arviointimenetelmät ja niihin liittyvät epävarmuustekijät tuleekin tuoda selkeästi esiin YVA-selostuksessa.

Yva-ohjelmasta ei käy tarkoin ilmi, mille rataosuuksille arvioinnit on tarkoitus tehdä. Olemassa olevan radan osalta liikenteellisten vaikutusten arviointi ulotetaan aina vientisatamaan (jokin Perämeren satamista) asti. Tätä on pidettävä oikeana rajauksena. Olemassa olevan radan osalta se, mitä liikenteellisten vaikutusten arvioinnilla tarkoitetaan jää yva-ohjelmassa määrittelemättä. Vaikutusarvioinnin tulee koskea myös värinä- ja meluolosuhteiden muutosta.

Lisääntyvästä raideliikenteestä aiheutuvana myös liikenneturvallisuuskysymykset uudella rataosuudella (VE1–VE4) ja jo olevilla rataosuuksilla ovat keskeisiä sekä porotalouden että maantieliikenteen näkökulmasta. Poroille aiheutuvia liikennevahinkojen merkityksestä saa havainnollisen kuvan YVA-ohjelman taulukosta 5, jossa on esitetty tapahtuneet junaliikennevahingot vuosina 2000–2007 eri paliskunnissa. Eniten junaliikenteen aiheuttamia vahinkoja on ollut Pyhä-Kallion paliskunnan alueella, jonka alueen halki kulkee Kemijärven ja Rovaniemen välinen rataosuus. Sen perusteella liikenne uudella rataosuudella sekä lisääntyvä liikennemäärä jo olevilla rataosuuksilla lisää väistämättä provahinkoja. YVA-ohjelman kohdasta 7.3.5 ei lopulta käy käy selvästi ilmi, miten nämä liikennevahingot tai muut porotalousvahingot on tarkoitus arvioida. Porotalouden nykytilakuvauksen perusteella saa epäsuorasti käsityksen siitä, että porotaloudella aiheutuvat vaikutukset on hyvin tiedostettu ja tunnistettu ja että ne on tarkoitus arvioida huolellisesti ja perusteellisesti.

Arviointimenetelmät on syytä kuvata yksityiskohtaisesti YVA-selostuksessa, koska porotaloudelle aiheutuvat vaikutukset ovat tässä tapauksessa hyvin keskeisiä.

Maantieliikenteelle rautatiestä aiheutuvat keskeisimmät vaikutukset on tunnistettu, mutta tältäkin osin aiottu arviointi on esitetty varsin yleispiirteisesti. Lukija ei oikein pääse kiinni, miten arviointi lopulta toteutetaan.

#### *Natura 2000 -alueet*

Tässä yva-menettelyssä tehtävä Natura-arviointi tulee tehdä aluekohtaisesti siten, että arvioinnin johtopäätös – onko vaikutus heikentävä alueen luontotyyppeihin, lajien elinympäristöihin ja alueen eheyteen – on selkeästi esitetty. Jokaisen Natura 2000 –verkostoon kuuluvan alueen osalta arvioidaan asianmukaisesti ts. riittävällä tarkkuudella vaikutukset suojeluperusteena oleviin luonnonarvoihin. Jos on perusteltua, arvioinnin tarkkuus voi vaihdella, mutta perusteet tulee esittää arvioinnissa

#### *Pintavedet*

Arviointiohjelma on vesistövaikutusten arvioinnin suhteen kokonaisuutena hyvin laadittu. Seuraaviin kohtiin tulisi kiinnittää huomiota:

Ympäristövaikutusten rajauksesta ohjelmassa kirjoitetaan seuraavaa: "Inventoinnit maastossa on tehty noin 50 m ratalinjausvaihtoehtojen molemmin puolin. Tapauskohtaisesti inventointialueet voivat olla suppeampia tai laajempia". Pintavesiin kohdistuvien ympäristövaikutusten osalta olisi hyvä korostaa, että arviointi vaatii nimenomaan laajemman alueen tarkastelua, sillä eroosiota ja kiintoainekuormitusta aiheuttavat rakennustyöt ja rakenteiden vaikutukset kohdistuvat laajalti alapuolisen vesialueen eliöstöön ja vedenlaatuun. Osaltaan tämä on nähtävästi otettukin huomioon, sillä pintavesiin kohdistuvien vaikutusten osalta korostetaan, että "pintavesien kulkeutumisreitit ja niiden muutokset arvioidaan karttatarkastelun perusteella".

Pintavesivaikutusten arvioinnista todetaan, että "vesistöjen tyyppi ja veden laatu arvioidaan valuma-alueen ominaisuuksien perusteella ja käytettävissä olevien vedenlaatutietojen perusteella". Tämän lisäksi käytettävien tietojen osalta tulisi mainita ja huomioon ottaa alueen pintavesimuodostumista tehdyt vesienhoitolain toteutuksen mukaiset ekologisen tilan luokittelut ja vesialueille määritellyt tilatavoitteet. Tiedot ovat saatavilla alueellisesta ympäristökeskuksesta ja myös yleiseen käyttöön avatusta OIVA-tietokannasta. Ympäristövaikutusten arviointi tulisi suorittaa yksittäisten tekijöiden (vedenlaatu, eliöstö) lisäksi myös vesialueiden kokonaistila (ekologista tilaa) ja alueille määritellyt tilatavoitteet huomioon ottaen.

Saatavilla olevia tietoja, kuten julkaisuja, vedenlaatutietoja ja ekologisen tilan luokitusta, sekä tarvittaessa vanhaa käyttökelpoisuusluokitusta, tulisi käyttää hyväksi myös laadittaessa arviointiohjelmaa. Nykyisessä muodossaan ohjelman "nykytilan" kuvaus ei pintavesien osalta anna mitään tietoa vesialueiden tilasta, vaan kuvauksessa käsitellään ainoastaan vesimuodostumien luontaisia ominaisuuksia (sijainti, pinta-ala jne.). Osiossa olisi hyvä esittää myös olemassa olevaan tietoon perustuvia arvioita vedenlaadusta, ekologisesta tilasta ja nykyisestä vesistöihin vaikuttavasta ihmistoiminnasta.

## *Maisema*

Saijan kylän kiertävä vaihtoehto on osittain (itäreunalla) luonnonsuojelulailta perustetun Saijan maisemasuojelualueella. Selvityksistä puuttuu maininta, miten radan sijoittamisen vaikutukset ja muut mahdolliset ratalinjaukset tällä kohdalla Saijan kylää tullaan selvittämään. Arviointiselostuksessa tulisi selvittää, miten Saijan kylän ratalinjan vaikutuksia voidaan lieventää Saijan maisema-alueelle sekä asukkaiden virkistyskäytön osalta (radan estevaikutus) ja maatalouden ympäristötuen erityistuella hoidetuille kohteille perinnebiotoopeille.

### *Vaikutusten merkittävyys*

Vaikutusten merkittävyys on esitetty, mutta hyvin yleispiirteisesti. YVA-ohjelman ja siitä annettujen kannanottojen perusteella rautatiestä aiheutuvat vaikutukset ovat erittäin moninaiset sekä hyvin erilaisiin kohderyhmiin ja eri tavalla vaikuttavia sekä alueellisesti laajalla alueella olevia. Näistä seikoista johtuen vaikutusten merkittävyyden arviointi on ymmärrettävästi erittäin haastavaa, mutta esitetyt aihealueet kattavat ympäristökeskuksen näkemyksen mukaan hankkeesta aiheutuvat merkittävimmät vaikutukset.

## **Suunnitelma osallistumisen järjestämiseksi**

Eri tahoilla on ollut mahdollisuus vaikuttaa arviointiohjelman sisältöön mm. yleisötilaisuuksissa, ohjausryhmäkokouksissa ja olemalla yhteydessä hankkeesta vastaavaan tai konsulttiin. Koska osallistuminen on keskeinen osa arviointimenettelyä, tulee osallistumisen vaikutus näkyä arviointiselostuksessa. Osallistumisaktiivisuus yleisötilaisuuksiin on vaihdellut. Arviointiselostuksen valmistumisen jälkeen yleisötilaisuudet tullaan järjestämään Pelkosenniemiellä, Savukoskella, Sallassa ja Kemijärvellä. Ympäristökeskus esittää, että hankkeesta vastaava laatii vastineet annettuihin kannanottoihin vuorovaikutuksen edistämiseksi. Samoin ympäristökeskus esittää, että hankkeesta vastaava harkitsisi ohjausryhmän laajentamista etenkin luonnonsuojelujärjestön edustajalla. Muutoin ympäristökeskus pitää toteutettuja ja esitettyjä osallistumisjärjestelyjä riittävinä.

## **Raportointi**

Teksti on sujuvaa ja helposti luettavaa. YVA-ohjelma sisältää tiivistelmän. Tiivistelmän heikkoutena on vaikutusten arviointi -osion erittäin suppea kuvaus. Yleiskommenttina voidaan todeta, että nykytilakuvaus on monelta osin hyvin, jopa erittäin hyvin (porotalous) toteutettu. Vähäisemmälle huomiolle näyttää jääneen vaikutusarviointimenetelmien ja -tapojen esittäminen. Lähdeluettelo on luokiteltu aihealueittain, mikä helpottaa sen käyttöä. YVA-ohjelman kartat ovat laadukkaat. Kartoissa tulee olla aina mittakaava.

## **Johtopäätökset**

Ympäristökeskus katsoo arviointiohjelman täyttävän YVA-lain tarkoituksen ja YVA-asetuksen 9 §:ssä määritellyn arviointiohjelman sisällön. Arviointiohjelmaa voidaan pitää riittävänä, mutta ympäristökeskus korostaa koko hankkeen ja yhteisvaikutusten arviointia sekä rautatien yva-menettelyn yhteensovittamista etenkin Natura-arvioinnin kanssa. Myös maakuntakaavoituksen selvitystarpeisiin on syytä kiinnittää huomiota.

Arviointiselostusta laadittaessa on huomioitava ja selvitettävä edellä esiintuoduissa lausunnoissa ja mielipiteissä sekä ympäristökeskuksen lausunnossa esiintuodut seikat. Lisäksi ympäristökeskus toivoo neuvottelun järjestämistä

hankkeesta vastaavan, YVA-konsultin ja ympäristökeskuksen välille ennen arviointiselostuksen jättämistä yhteysviranomaiselle.

## LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Arviointiohjelmasta annetut alkuperäiset lausunnot säilytetään Lapin ympäristökeskuksessa. Kopiot lausunnoista on lähetetty hankkeesta vastaavalle. Yhteysviranomaisen lausunto lähetetään hankkeesta vastaavalle sekä tiedoksi lausunnonantajille. Lausunto pidetään nähtävillä koko arviointimenettelyn ajan Savukosken, Pelkosenniemen ja Sallan kunnanvirastossa, Kemijärven kaupungintalolla sekä Lapin ympäristökeskuksessa ja internetissä osoitteessa <http://www.ymparisto.fi> hakupolkuna: Alueelliset ympäristökeskukset > Lappi > Ympäristönsuojelu > Ympäristövaikutusten arviointi YVA ja SOVA > Viireillä olevat YVA-hankkeet > Soklin rautatie.

Lausunnon valmisteluun ovat osallistuneet ylitarkastaja Pekka Herva (luonnonsuojelu), biologi Taina Kojola (lajisuojaus), ylitarkastaja Liinu Törvi (Natura), ylitarkastaja Juhani Itkonen (ympäristönsuojelu), hydrogeologi Heikki Hautala (pohjavedet), biologi Petri Liljaniemi (pintavedet) ja arkkitehti Antti Pihkala (kulttuuriympäristö).

Alueidenkäyttöpäällikön sijainen  
Ylitarkastaja

Kaija Pekkala

Ylitarkastaja

Leena Ruokanen

**SUORITEMAKSU** 7610 €

## MAKSUN MÄÄRÄYSTÄ KOSKEVA MUUTOKSENHAKU

Alueellisten ympäristökeskusten maksullisista suoritteista annetun ympäristöministeriön asetuksen (1387/2006) mukaan YVA-laissa tarkoitettu arviointiohjelmasta annettavan yhteysviranomaisen lausunnon maksu on 4 370 euroa ja lisäksi kuntakohtainen lisämaksu 1080 euroa, koska hanke ulottuu yhteensä neljän kunnan alueelle.

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

## LIITE

Pidemmät yhteenvedot lausunnoista ja mielipiteistä (lyhyemmät yhteenvedot ja lyhyet kannanotot päälausunnossa)  
Maksua koskeva oikaisuvaatimusohje (vain hankkeesta vastaavalle)

## TIEDOKSI

Lausunnon antaneet ja mielipiteen esittäneet  
Ympäristöministeriö  
Suomen ympäristökeskus