

SOKLIN RAUTATIEN YVA-OHJELMASTA ANNETTUIEN LAUSUNTOJEN JA MIELIPI- TEIDEN YHTEENVETO

(numerointi päälausunnon mukaan)

Lausunnot

1. Savukosken kunnanhallitus

Arviointiohjelma on laajuudeltaan riittävä ja siinä otetaan huomioon ratalinjausten vaikutusalueella olevat ympäristön- ja maisemansuojelun sekä ihmisten terveyden ja viihtyvyyden kannalta tärkeät asiat.

Elinkeinoista selostus tarkastelee tarkemmin poronhoitoa, matkailua sekä metsätaloutta. Reittivaihtoehdot vaikuttavat poronhoitoon eri tavalla. Siksi on hyvä että vaikutukset arvioidaan paliskunnittain. Huomioon on otettava laidunkierto sekä poronhoitovuoden eri vaiheiden merkitys. Radan aitaaminen pelkästään taajamien ja asutuksen sekä korkeiden maa- ja kallioleikkausten kohdalla ei riitä. Arvioinnissa on selvitettävä aitaamistarve laajemmin myös poronhoidon näkökulmasta.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan poronhoitoalueella poronhoidon alueidenkäytölliset edellytykset turvataan. Vaihtoehto VE4 on tässä mielessä täysin kestävä, sillä se kulkee Nousun ja Kuoskun kylissä liki kolmenkymmenen poronhoitajan tarhan ja aidatun vasotusalueen läpi. Alueella on talviruokinnassa parisen tuhatta poroa ja kyseiset porotarhat ovat koko paliskunnan porotalouselinkeinon elinehto.

Radan vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen ovat vaihtoehtoja VE2 ja VE4 lukuun ottamatta vähäiset, sillä rata kulkee pääosin asuttomien maiden halki. Radasta aiheutuva melu, värinä 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 jäänyt ohjelmassa liian vähäiselle huomiolle. Hirvien luonnolliset kulkureitit risteävät ratalinjausten kanssa ja siksi olisi hyvä selvittää myös sitä, kuinka hirvien jääminen junan alle voitaisiin estää.

Liikenneministeri Anu Vehviläisen asettama työryhmä tekee erillistä selvitystä Soklin ja Kolarin kaivoshankkeiden infrastruktuurijärjestelyistä. Selvityksessä tarkastellaan kuinka ratoja voitaisiin hyödyntää kokonaistaloudellisesti tehokkaasti. Tällöin kysymykseen tulisivat kaivostoiminnan lisäksi muut toimialat. Soklin kaivosradan kohdalla radan linjaaminen kulkemaan Pelkosenniemen kautta hyödyttäisi ennen kaikkea Pyhä-Luoston matkailukeskuksia. Radan rakentaminen Kellosoelän kautta toisi Sallan alueen matkailuyrityksille uusia mahdollisuuksia parantuneiden yhteyksien muodossa. Myös Metsätaloudella on omia kuljetustarpeita, joiden merkitys vaihtelee eri linjausvaihtoehtojen mukaan. YVA-ohjelmassa ei ole varauduttu kaivostoiminnan ulkopuolisten toimintojen vaatimien rakenteiden toteuttamiseen.

Savukosken kunnanhallituksen näkemyksen mukaan vaihtoehto VE4 on kaikkien osapuolten kannalta epäonnistunut ja sen vuoksi siitä pitäisi luopua ja keskittää voimavarat todellisten vaihtoehtojen selvittämiseen. VE4 merkitsee ylitsepäsemättömiä ongelmia suurelle osalle Kemin-Sompion poromiehiä eikä se myöskään kokonaistaloudellisesti palvele kenenkään etuja. Soklin kaivoksen kaivosrata olisi järkevintä linjata kulkemaan vaihtoehto VE1:n mukaisesti Sallan Kelloselän kautta Saijalle ja siitä kunnanrajaa myötäillen Sokliin. Rata olisi kustannuksiltaan halvempi kuin vaihtoehdot VE2 ja VE4, koska uuden radan rakentamisen osuus olisi pienempi. Hankkeen ympäristövaikutuksetkin olisivat pienemmät, koska Kemijärveltä Kelloselkään voitaisiin hyödyntää jo olevaa rataosuutta. Arvattavasti lyhempi rata myös valmistuisi nopeammin, mikä vaikuttaisi positiivisesti koko hankkeen aikatauluun. Koska rata kulkisi pääosin paliskuntien rajoja myötäillen, porotaloudelle aiheutuvat haitat voitaisiin minimoida.

2. *Pelkosenniemen kunta* Pelkosenniemen kunta esittää Soklin rautatietä koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta lausuntonaan kunnioittaen seuraavaa:

1. Arviointiohjelmasta laajuudesta ja sisällöstä yleisesti

Arviointiohjelman alkusanojen ensimmäinen kappale kuvastaa ohjelman lähtökohdista erästä merkittävää puutetta. Vaikutusten arviointia todetaan tehtävän rautatien koko elinkaaren osalta sen rakentamisesta kaivostoiminnan päättymiseen saakka.

Rautatien elinkaari 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 ympäristövaikutusnäkökulmasta 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 suoraan normittavista säädöksistä kumpuaviin selvityslähtökohtiin.

Tämä on erityisen perusteltua kun kyseessä on n. 300 M€:n investointi, mihin yhteiskunta osallistunee merkittävällä panostuksella.

Suomen valtion osallistuminen ja sen suuruus tukee väistämättä kannattavan ja toteutusaikataulultaan nopeimman hankeinvestoinnin syntymistä kokonaisuutena. Valtion osallistuminen, sen suuruus on sidottu ennakkotietojen perusteella pitkälle myös valittavan ja toteutettavan rautatieyhteyden muiden kuin varsinaisen kaivostoiminnan tarpeiden ja hyötyjen suuruuteen.

Tällöin YVA-arvioinnissakin tulee mahdollisimman hyvin ja laajasti selvittää ja arvioida rautatieyhteyden muut vaikutukset aluetalouteen, toimivaan aluerakenteeseen, eheytyvään yhdyskuntarakenteeseen ja elinympäristön laatuun, kulttuuri- ja luonnonperintöön, virkistyskäyttöön ja luonnonvaroihin, toimiviin

yhteysverkostoihin ja luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityisiin aluekokonaisuuksiin (VAT).

Rautatieyhteys ja sen vaikutukset on muista vaikutusten aiheuttajista ja aikaansaajista selvästi merkittävin.

Valtioneuvosto on asettanut Soklin ja Kolarin kaivoshankkeita koskien liikennetyöryhmän, jonka tehtävänä on arvioida juuri muita käyttötarpeita (3/2009 mennessä). Rakennettavan rautatieyhteyden myös muun kuin kaivoksesta johtuvan suuren kansantaloudellisen merkityksen vuoksi arviointiohjelmassa tulisi täten keskittyä erityisesti myös ratavaihtoehtojen vaikutusten arviointiin tästä näkökulmasta.

Arviointiohjelman luonnoksessa (7.3.6.) todetaan, että myös muita mahdollisia käyttötarkoituksia kuin Soklin kaivoksen tarpeet, esimerkiksi matkailu ja paikallinen rataliikenne, arvioidaan ohjelman mukaan myöhemmin sovittavalla tarkkuustasolla (7.3.6). Tältä osin arvioinnin taso ja laajuus asia jää avoimeksi, 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.

2. Muut tarpeet ja hyödyt

2.1. Yleistä

Uuden rautatieyhteyden rakentaminen on ratkaisu, mistä on olemassa eri vaihtoehtoja ja missä tulee tarkoin miettiä rautatien kokonaistaloudelliset vaikutukset niin alue kuin koko kansantalouteen. Tällöin on selkeitä eroja hankkeen suunniteltujen ratavaihtoehtojen välillä.

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. Vastaavasti löytyy myös tämän tyyppisiin ratkaisuihin tarvittava yksityinen rahoitus elinkeinoelämältä tarjonnan ja kysynnän kohdatessa (saavutettavuus-ratayhteys-matkailijoiden määräkuljetusten tarve yms.).

YVA:ssa tulisikin mahdollisuuksien mukaan esittää arvioita näiden muiden tarpeiden vaatimien linjaus- tai muiden infraan liittyvien tarpeiden toteuttamismahdollisuuksista ja vaikutuksista. Esimerkiksi junien kohtaamispaikan suunnittelu Pyhä-Luosto matkailualueen tarpeita silmällä pitäen ja sovittaen jo olemassa olevaan infrastruktuuriin Pyhä-Luosto Vesi Oy:n vesi- ja viemäriinjat hyödyntäen. Linjauksen vieminen lähemmäksi matkailualueutta olisi hyötyjen tavoittamisessa kansantaloudellisesti järkevää.

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.

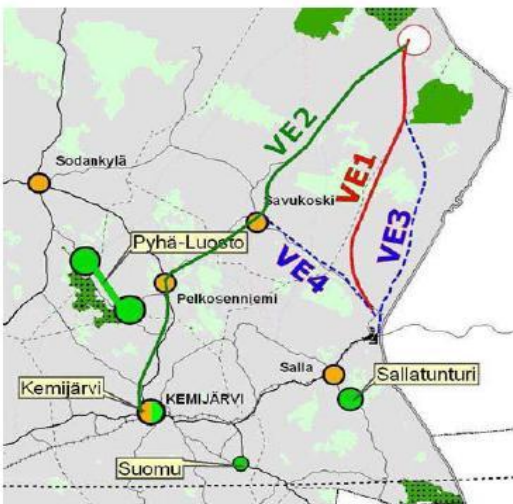
2.2. Matkailu

Matkailumme kehittymiselle merkittävin tekijä on saavutettavuus. Tämä tarkoittaa sekä matkailijoiden että tavaroiden kulkemista / kuljetusta ja myös informaatioyhteyksien toimivuutta.

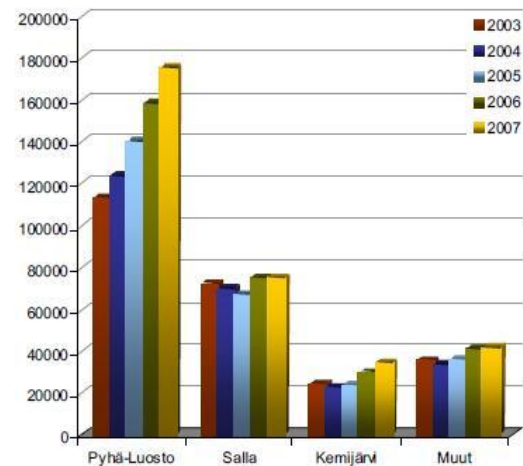
Rautatieyhteyden turvallisuus ja ympäristöystävällisyys lisäävät väistämättä sen kilpailukykyä. Tulevaisuuden matkailija arvostaa yhä enemmän näitä seikkoja.

Pelkosenniemen kunnalle matkailu on selvästi merkittävin ja työllistävin elinkeino ja matkailun viimeaikainen kehitys Pyhä-Luoston matkailualueella ja tulevaisuuden kasvu- ja kehitysnäkymät ovat hyvät ja antavat elinvoimaa koko Itä-Lapin alueelle.

Alla olevista kartasta ja tilastosta (otettu Soklin rata YVA:sta) ilmenee suunniteltujen ratavaihtoehtojen kulkureitit, kunta- ja matkailukeskusten sijainti sekä matkailualueiden kehitys vuosina 2003-2007.



Kuva 14. Itä-Lapin matkailukeskukset.
Lähde: Lapin liitto



Kuva 15. Rekisteröidyt yöpymiset Itä-Lapissa 2003-07

Arviointiohjelmassa on sivuilla 58 ja 59 kuvattu alueen matkailukeskusten kehitystä yllämainitulla taulukolla ja tekstissä kunnittain. Alueiden vertailu tekstiosassa ei ole suhteessa taulukon osoittamiin kasvulukuihin ja volyymeihin. Arviointiohjelman selostusta tehtäessä on pitäydyttävä todellisiin tilastoihin ja esim. matkailualueiden kaavoituksen ja maankäytön suunnitelmien mahdollistaviin kasvu- ja kehitysnäkymiin.

Esimerkiksi venäläiset aloittivat rautateitse Lappiin matkustamisen, joulukuusivuosi 08/09 saapui junalla n. 700 matkailijaa Ylläs-Levi alueelle.

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

2.3. Metsätalous ja muut tarpeet

Pelkosenniemen ja Savukosken kautta kulkeva ratayhteys (VE 2) palvelee ja parantaa selvästi alueen (Itä-Lapin yläosat ja Keski-Lappi) metsätalouden toimintaedellytyksiä.

Tämä ratayhteys 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).

Tämä ratavaihtoehto avaa mahdollisuuden lähitulevaisuudessa jatkaa rataa Pelkosenniemeltä pohjoiseen (Sodankylä, matkailu-alueet, kaivokset jne.).

2.4. Malmiot ja muu kaivostoiminta

Erityisen merkittävä muu vaikutusmahdollisuus ratavaihtoehto VE 2:lle on Keski-Lapin vihreäkivivyöhykellä: Kittilä-Sodankylä/Pelkosenniemen pohjoisosat-Savukoski-Sallan pohjoisosat ja siihen liittyvällä muulla malmikriittisellä alueella (koko Pelkosenniemen kunnan alue). On hyvin todennäköistä, että näiltä alueilta löytyy uusia malmioita ja tulee tuotantoon niiden lisäksi jo löydettyjä malmioita lähitulevaisuudessa ja ainakin rautatien vaikutusaikana. Ratavaihtoehdossa VE2 rautatie tulee keskelle/lähelle näitä malmioalueita. Tämä tulee ehdottomasti ottaa huomioon sekä YVA-menettelyn arvioinneissa että arvioitaessa rautatievaihtoehtojen muita kuin Soklin kaivoshankkeen suorittamia vaikutuksia.

3. Vaihtoehtoinen ratalinjaus VE 2:lle

Soklin kaivoksen rautatieyhteyden YVA-ohjelmassa tarkastellaan neljää eri ratavaihtoehtoa. Vaihtoehdot VE 1, VE 3, sekä VE 4 kulkevat Sallan Kelloselän kautta. Vaihtoehto VE 2 puolestaan Kemijärveltä Pelkosenniemen ja Savukosken kautta Sokliin. Näiden lisäksi tarkastellaan ns. nollavaihtoehtoa VE 0 jossa rataa ei rakenneta lainkaan. Pelkosenniemen kuntaa ratavaihtoehdoista suoraan koskettaa vaihtoehto VE 2.

Ratavaihtoehto VE 2 halkaisee Luiron soiden Natura-alueen yht. n. 4,0 km matkalla kolmessa eri osassa. Siltä osin ei ohjelmassa ole esitetty korvaavia vaihtoehtoja.

Arviointiohjelma mukaan (3.2.) alun perin ratavaihtoehdoista esillä olivat vaihtoehdot VE 1 ja VE 2. Myöhemmin on tarkasteluun lisätty VE 3 ja VE 4 Natura-alueet kiertävinä vaihtoehtoina, mitä ei Pelkosenniemen kuntaa koskettavalle vaihtoehto VE 2:lle ole tehty.

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).

YVA-arviointiohjelman luvussa, ”1.3. Rautatien suunnitteluperusteet”, on todettu radan kaarresäteen minimiarvo 800 m. Oheiseen karttaliitteeseen on esimerkinomaisesti esitetty Natura-alueiden välistä kulkeva rautatievaihtoehto, missä Pelkosenniemeltä Savukosken suuntaan lähtevän radan kaarresäde on yli 1000 m eli selvästi suunnitteluarvojen sisällä oleva ratalinjaus, **karttaliite liite 1**.

Rata-YVAn alustavan Natura-arvioinnin perusteella Luiron soiden Natura-alueen halki kulkeva rautatie voi muodostaa esteen vaihtoehto VE 2:n toteutukselle. Jo tällä perusteellakin YVA-arviointiohjelmaa on täydennettävä ja tehtävä arviointi Natura-alueen kiertävästä vaihtoehdosta, mikä on em. tavalla selvästi toteuttamiskelpoinen.

Mikäli em. tavalla ei menetellä, on vaara, että maankäytön suunnittelun subjektiivisella ennakkorajauksella estetään yhden muutoin potentiaalisen ja em. tavalla mittavia muita käyttötarkoituksia ja hyötyjä omaavan objektiivisessa arvioinnissa toteuttamiskelpoisen ratavaihtoehdon syntymismahdollisuus.

4. Yhteenveto

Nyt Soklin kaivoshankkeen suunnittelun ollessa vireillä ja toteutumisen hyvin lähellä on selvää, että ratayhteysvaihtoehtoja harkittaessa tulee ratkaisuja tehdä kokonaisvaikutusten ja koko kansantalouden näkökulmasta, ei pelkästään kaivoksen tarpeiden näkökulmasta. Tällöin tulee vastaavasti muut vaikutukset ja hyödyt/hyötyjä ottaa huomioon kaivosyhtiön investointikustannusta pienentävänä.

Arviointiohjelmissa todetaan ratavaihtoehtoja tutkitun 70- ja 80-luvuilla ja 80-luvulla päädytyn Kellosekä-Sokli vaihtoehtoon. Lapin seutukaava osat I ja II aikavälillä 1978–1986 Soklin kaivoksen ratalinjaus on merkitty Kemijärveltä Pelkosenniemen ja Savukosken kautta Sokliin. Tämä linjaus on ottanut huomioon Akanvaaran malmion. Myös 1990-luvulla on suunniteltu rautatietä Kemijärveltä Pelkosenniemen/Pyhätunturin kautta Kevitsaan/ Sodankylään sisältäen Soklin pistoradan. Soklin kaivoksen suunniteltu rikasteen putkilinjaus Soklista-Kemiin kulki Pelkosenniemen kautta.

Aiempi suunnittelu taikka suunnittelemattomuus ei sinänsä voi muodostua nyt valittavan ratavaihtoehdon perusteeksi. Suunnittelu voidaan radan rakentamistarpeen vaatimassa aikataulussa. Tällä hetkellä on taantumasta johtuen hyvin paljon vapaata suunnitteluresurssia käytettäväksi nopeaankin ratasuunnitteluun.

Pelkosenniemen kunnan näkemyksen mukaisesti kokonaistaloudellisesti edullisin ja alueen elinvoimaisuutta ja kehitystä parhaiten edistävä on täten vaihtoehto VE 2, missä rata kulkee Kemijärveltä Sokliin Pelkosenniemen ja Savukosken kautta.

Vaihtoehto VE 2 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 kunta

Sallan kunnanhallitus ilmoittaa lausuntonaan, että rautatie tulee toteuttaa vaihtoehtoon 1 mukaan. Maakuntakaavassa Kemijärvi - Kellosekä rautatiealue kuuluu Barentsin käytäväksi merkittyyn alueeseen. Merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti tärkeä kansainvälinen liikennekäytävä, jolle myös Soklin malmikuljetukset on järkevä ohjata.

Vaihtoehtoon 1 linjaus kulkee isolta osin Sallan ja Savukosken kunnan rajalla ja samalla myös kahden paliskunnan rajalla. Näin rautatiestä on vähien haittaa poroelinkeinolle. Haittojen vähentämiseksi tulee paliskuntien välisiä aitoja

tarvittaessa siirtää radan kohdalle yhteistyössä paliskuntien kanssa. Paras lopputulos saavutetaan, kun raja-aita sijoitetaan molemmille puolille rautatietä. Rautatien rakentamisessa on 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. Rautatien rakentamisella ja liikenteellä voi olla myös haitallisiksi koettavia vaikutuksia erämaan rauhaan rakennettuihin erä- ja lomamökkeihin. Niihin kohdistuvat haitat on vähennettävä mahdollisimman pieniksi.

Eri linjausvaihtoehdot ylittävät useita kylä-, metsä- ja talviteitä sekä moottorikelkkareittejä ja -uria. Myös niiden 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.

Rautatien rakentaminen vaihtoehdon 1 mukaisesti edesauttaa myös Kemijärvi - Salla - Murmansk -rautatieyhteyden toteuttamista.

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

5. Sodankylän kunnanhallitus

Sodankylän kunta esittää, että rautatieverkon uudistaminen ja lisärakentaminen kaivosteollisuuden tarpeisiin on erittäin tärkeää, mutta myös metsäteollisuuden ja matkailun kuljetustarpeet tulevaisuudessa koko Lapin alueella otetaan huomioon ratalinjauksia suunniteltaessa.

Että ennen lopullisen linjausvaihtoehdon päättämistä tulee varmistaa, että valittu linjausvaihtoehto tulee palvelemaan Lappia maakuntana parhaiten koko rautatien linkaari 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.

Että Sodankylän kunta kannattaa edellä mainittuja arvoja ja rautatieverkon lisäkehittymistä silmälläpitäen Soklin kaivoshankkeen rautatie vaihtoehtoa VE2. Vaihtoehdolla saatetaan Pyhä-Luoston matkailualue rautatieverkon piiriin, joka mahdollistaa alueen merkittävän kehittymisen ja alueen aseman vankentumisen Itäisen lapin merkittävänä työnantaja-alueena. VE2 mahdollistaa myös rautatieverkon laajentumisen pohjoiseen ns. Kittilän vihreäkivivyöhykkeelle, jolla on huomattavia kaivannaisteollisuus potentiaaleja sekä mahdollistaa metsätalouden raaka-ainekuljetusten järjestämisen Keskisestä ja Pohjoisesta lapista.

Että arviointiohjelmaa tulee täydentää lisäämällä VE 2:lle vaihtoehtoinen ratalinjaus, mikä tulisi kulkemaan Kemihaaran soiden ja Luiron soiden Natura-alueiden välistä. VE2:n linjausta voidaan tarkastella joko muuttamalla sen linjausta tai lisäämällä vaihtoehtoinen linjausosuus Luiron soiden kohdalle. Näin

ollen voidaan ratalinjausvaihtoehto VE2 säilyttää todellisena vaihtoehtona rataa suunniteltaessa.

7. Lapin liitto

Vaihekaavan luonnoksessa esitetään neljää vaihtoehtoista rautatieyhteyttä, jotka ovat yhtenevät rautatien ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa tutkittavien vaihtoehtojen kanssa.

Maakuntakaavan luonne prosessikokonaisuudessa on kokoava. Maakuntakaavaan kuuluvien vaikutusten arvioimisen selkeyttämiseksi sekä arvioinnin kokonaiskuvan hahmottamiseksi eri prosesseissa selvittävät ja arvioitavat osat alueet olisi hyvä tuoda esille jäsennehtynä ja yhteen sovitettuna kokonaisuutena. Valtioneuvosto on tehnyt 13.11.2008 päätöksen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta. Tarkistetut tavoitteet tulevat voimaan 1.3.2009. Arviointiohjelmassa (s. 17) käsitellyt tavoitteet tulisi tarkistaa uuden päätöksen mukaisiksi. Vaihtoehtojen muodostamista koskevassa osiossa (s. 14) kerrotaan VE 1:n noudattavan aikanaan Lapin seutukaavassa merkittyä linjausta. Tämä ei pidä paikkaansa. Asialla ei myöskään ole merkitystä, joten lause voitaneen poistaa. 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 linjauksratkaisulle.

Lapin liiton virasto pitää Soklin rautatien ympäristövaikutusten arviointiohjelmalla siihen liittyvine luontoselvityksineen hyvin laadittuna ja havainnollisena. Rautatien vaikutusten arvioinnilla on suuri merkitys Soklin vaihemaakuntakaavan laatimiselle ja siten myös kaivoshankkeen etenemiselle ja aikataululle.

9. Lapin TE-keskus

Lapin TE-keskuksen kalatalouspalvelut tarkastelee lausunnossaan Soklin kaivoshankkeen rautatietä koskevaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmalla kalatalouden näkökulmasta.

Arviointiselostuksessa tarkasteltava hankkeen vaikutuksia vesistöihin. Selostuksesta on tullava 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 pienetkin 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 mitoitetään 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. Tenojella julkaisussa:

Erkinaro, H. ja Erkinaro, J. 2006: Effects of culvert restoration in distribution and abundance of juvenile Atlantic salmon in small tributaries of the River Tenojoki. Teoksessa: Sivonen, S. (toim.) Ecological State of the River Tenojoki -Periphyton, Macrozoobenthos and Fish Communities. Lapland Regional Environment Centre, Regional Environmental Publications 417: 105-119.

10. Metsähallitus, Metsätalous/Luontopalvelut

Rautatien vaikutukset maankäyttöön selvitetään. Alue on pääosin metsätalous-alueita. Rautatie pirstoo metsäalueita. Selvitettäessä rautatien vaikutuksia elinkeinoihin on kiinnitettävä huomiota eri vaihtoehtojen merkitykseen elinkeinoille. Eri linjausvaihtoehdoilla on huomattava ero esimerkiksi metsätalouden puunkuljetuksiin; määriin, kuljetussuuntaan ja kuljetuskustannuksiin. Samoin on selvitettävä myös eri vaihtoehtojen vaikutus tieliikennemääriin, tieliikenneturvallisuuteen ja pakokaasupäästöihin. Selvityksissä on kiinnitettävä huomiota myös vaikutuksiin elinkeinojen turvallisuuteen. Metsätaloudessa rautatie aiheuttaa turvallisuusriskin, joka on huomioitava kaikissa työlajeissa varsinkin toimittaessa koneilla rautatien läheisyydessä ja kuljettaessa rautatien ylitse.

Rautatie kulkee erämaisten alueiden kautta. Linja rikkoo maisemaa muuttaen sen luonnetta vähemmän erämaiseksi. Savukosken alueella erämaamatkailu on tärkeä. Selvityksessä on huomioitava matkailullisesti tärkeät alueet kuten Kemijokivarsi, joka on kalastuksellisesti suosittu kohde.

Ratalinjausvaihtoehto VE 1 läpäisee 5,5 kilometrin matkalta Joutsitunturi-Koukkutunturin Natura 2000-alueen, joka kuuluu myös vanhojen metsien suojeluohjelmaan. Sen suojeluarvo perustuu pitkälti vanhoihin erämaisiin metsiin. Yhdessä Maltion luonnonpuiston ja muihin siihen kytkeytyvien alueiden kanssa se 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.

Ratalinjausvaihtoehto VE 2 läpäisee Luiron soiden Natura 2000-alueen, joka kuuluu soidensuojeluohjelmaan ja on ehdolla kansainvälisesti merkittävien kosteikkojen luetteloon ns. Ramsar-kohteeksi. Alue on erityisen merkittävä linnustolle ja se on myös maisemallisesti huomattavan kaunis suokompleksi. 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 3:n 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.

13. Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos

Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos pitää arviointiohjelmaa varsin hyvänä ja kattavana, mutta esittää joitakin tarkennuksia ohjelmaan paliskuntien poronhoidon osalta.

Myös rautatiesuunnitelmassa olisi syytä tarkastella eri linjausten vaikutuksia alueen kalastusmatkailukäyttöön sekä nykyisellään että mahdollisissa tulevaisuuden tilanteissa, jossa esim. merestä vaeltavan lohien vaellusyhteys Nuorttijoien vesistöön olisi avattu. Lisäksi jokien ylittävien siltojen suunnittelussa olisi suosittava ratkaisumalleja, jotka vaikuttavat mahdollisimman vähän joki- luontoon ja kalojen kulkumahdollisuuksiin.

Paliskuntien poronhoito on kuvattu arviointiohjelmissa pääpiirteittäin ja yleensä hyvin. Porolaidunten nykyistä tilaa ja kuntoa ei ole kuitenkaan käsitelty, ja virheellisesti mainitaan Sallan paliskunnan poroista olevan vain noin 2 % talvella tarhottuna. 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 tottuneet ihmistoimintaan ja miten niiden liikkeitä voidaan ohjailta ja radan mahdollisia vaikutuksia vähentää.

Mahdollisesti toteutettavista rautatien linjausvaihtoehdoista Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos pitää Kelloselkä-Soklin vaihtoehtoa 1 (VE 1) parhaana ja ainakin porotaloudelle vähiten haitallisena.

14. Museovirasto

Rakennettu kulttuuriympäristö

Soklin rautatien 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 rakennettua ympäristöä koskevaan luetteloon. Ajantasaiset paikkatiedot tästä valmisteilla olevasta aineistosta saa Museovirastosta tutkija Minna Ryypöltä, puh. 09-40509441 tai minna.ryyppo@nba.fi. Sivulla 46 olevassa kartassa on kulttuurihistorialliset kohteet esitetty samalla tunnukseella 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 teki-

jänä. Tämä koskee mm. porotalouden ja matkailun ympäristöjä. viime mainittuun liittyy myös kulttuurinen oikeus ja mahdollisuus erämaan koskemattomuuden ja hiljaisuuden kokemiseen.

Muinaisjäännökset

Esiteltävillä ratalinjausvaihtoehdoilla 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 ratalinjakuksen 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.

16. *Paliskuntain yhdistys* Paliskuntain yhdistys esittää lausuntonaan Soklin ratakankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta seuraavaa:

Soklin kaivosesiintymä sijaitsee Itä-Lapissa Savukosken kunnassa, keskellä Kemin-Sompion paliskuntaa. Mahdollisen kaivoksen liikenneyhteyksien järjestäminen tulee vaikuttamaan usean paliskunnan elinkeinon ja toimintaan. Uuden radan sijoittamisessa paliskunnan alueelle seuraa merkittäviä muutoksia ympäristölle, luonnolle ja porotaloudelle. Sillä, mitä vaihtoehtoja toteutetaan ja miten niitä toteutetaan, voidaan merkittävästi vaikuttaa poroelinkeinoille aiheutuvien haittojen ja vahinkojen määrään. On selvää, että kaivospiirin alueelle tuleva toiminta ja mahdollinen kaivos liikennejärjestelyineen vaikuttavat merkittävästi paliskuntien poronhoitoon.

YVA:n keskeisiä tehtäviä ovat a) ratakankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten sekä riskitekijöiden selvittäminen, b) haitallisten vaikutusten ehkäisykeinojen kartoitus ja c) kansalaisten ym. tiedonsaanti- sekä mielipiteiden ilmaisumahdollisuuksien järjestäminen.

Kemin-Sompion, Pohjois-Sallan ja Oraniemen paliskunnat sijaitsevat erityisesti poronhoitoon tarkoitettulla alueella, jossa maata ei saa käyttää sillä tavoin, että siitä aiheutuu huomattavaa haittaa porotaloudelle. Valtion maan luovuttaminen ja vuokraaminen tällä alueella saa tapahtua vain sillä ehdolla, että maanomistajalla tai vuokramiehellä ei ole oikeutta saada korvausta porojen aiheuttamista vahingoista (PHL 2 §). Maan käytössä on otettava poronhoito huomioon siten, ettei poronhoidolle saa aiheutua siitä huomattavaa haittaa.

Ratavaihtoehdoista osa kulkee Sallan, Hirvasniemen, Pyhä-Kallion paliskuntien alueella. Kaivoksen tuoma liikenteen kasvu tulee näkymään junaliikenteestä aiheutuvien seuraamusten kasvuna jo olemassa olevalle radalla. Tämän lisäksi junaliikenteen kasvun myötä haitallisia vaikutuksia, etenkin provahin-

kojen määrän kasvua ilmenee radan varrelle olevien paliskuntien alueella. Oijärven, Poikajärven, Vanttauksen, Palojärven ja Pyhä-Kallion alueilla tapahtuu jo nyt runsaasti porovahinkoja. Liikennejärjestelyjä tarkasteltaessa tulee ottaa ensisijaiseksi tavoitteeksi porovahinkojen ja muiden haittojen estäminen.

Vapaa laidunnusoikeus 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.

Paliskunnille tulee taata poronhoitolain 53 §:n mukainen neuvottelu-oikeus kaikissa tilanteissa, joissa tullaan tekemään toimenpiteitä paliskunnan alueella. Paliskunnan antamat lausunnot ja kannanotot tulee ottaa huomioon painoarvoltaan merkittävänä kaivostoimintaan liittyviä päätöksiä tehtäessä.

Ympäristössä tehdyt muutokset vaikuttavat keskeisesti poroelinkeinoon. Lisäksi erityislakien (poronhoitolaki) sisältö voidaan katsoa asettavan selvitysvaatimuksia tehtävälle YVA-selvitykselle (Häikiö YVA -selvitykselle asetettavista vaatimuksista s. 74-77).

Paliskuntain yhdistys toteaa, että poronhoidosta tehty selvitys tuo esille paliskuntien toimintaa alueella. Tässä lausunnossa on otettu esille keskeisiä vaikutuksia ja ehdotuksia niiden pienentämiseksi. YVA -ohjelmaa tulee täydentää poronhoidolle aiheutuvien haittojen ja vahinkojen tutkimuksella ja toimenpite-ehdotuksilla, joiden avulla merkittäviä ja haitallisia seurauksia ja vaikutuksia ympäristölle ja poronhoidolle voidaan vähentää. YVA -ohjelmassa tulee selvittää tarkemmin radasta ja liikenteestä aiheutuvia uhkia ja riskejä, kuin myös tuoda esille niiden hallitsemiseen tarkoitettuja suunnitelmia ja toteutettavia toimenpiteitä.

Maankäyttö porolaitumena ja kannattavan poroelinkeinoon edellytyksenä, tulee ottaa huomioon liikenne- ja ratatarkoituksien suunniteltaessa ja tehtäessä. Poroelinkeino on ollut alueella satoja vuosia ja tulee olemaan tulevaisuudessakin, toisin kun kaivostoiminta ja sitä palveleva ratayhteys, jotka hyödyntävät malmivarantoa historiallisesti lyhyen ajan ja poistuvat alueelta.

Paliskunnat

Kemin-Sompio on poronhoitoalueen suurin paliskunta niin pinta-alansa kuin porolukujensa suhteen. Paliskunnan alueella palkii vuosittain yli 20000 poroa (vaatimet vasoinen). Poronhoito on merkittävä elinkeino Savukosken kunnassa. Kemin-Sompion ja Pohjois-Sallan poronhoito perustuu pääosin luonnonlaidun- tujen ympärivuotiseen käyttöön.

Kemin-Sompion paliskunnan suurin sallittu eloporoluku on 12000 eloporoa. Oraniemen paliskunnan suurin sallittu poroluku on 6000 eloporoa. Pyhä-Kallion paliskunnan suurin sallittu poroluku on 6500 eloporoa. Pohjois-Sallan paliskunnan suurin sallittu eloporoluku on 4800. Sallan paliskunnan eloporoluku on 5300, Hirvasniemi on 2300 eloporon paliskunta. Kaikkiaan puhutaan alueesta, jossa palkii huomattava poromäärä, ja jossa merkittävä määrä perheitä saa pääasiallisen tai lisäansion poroelinkeinosta. Näiden paliskuntien lisäksi tarkastelu tulee ulottaa sille poronhoitoalueella sijaitsevalle rataosuudelle, jolle vaikutukset ulottuvat tai ilmenevät (Sokli - Kemi / Oulu tai muu määräsata- ma).

Menetyksiä ja haittoja poroelinkeinolle

Poronhoidosta on tehty perusselvitystä YVA ohjelmassa. Radan välittömät ja välilliset vaikutukset elinkeinon on selvitettävä ja tutkittava tarkemmin, jotta voidaan käyttää pienimmän haitan periaatteen mukaisia vaihtoehtoja radan mahdollisessa toteutuksessa.

Myös mahdollisen radan rakentamisen aikaisesta toiminnasta aiheutuu poronhoidolle haittoja ja vahinkoja, joihin tulee suhtautua vakavasti. Haitallisia vaikutuksia tulee pienentää ja poistaa aktiivisin toimenpitein. Tiedottaminen ja yhteistyö paliskuntien kanssa tulee pienentämään rakennusaikaisia negatiivisia vaikutuksia.

YVA -ohjelmaan tulee ottaa mukaan selvitys kaivosliikenteen aiheuttamista haitoista, vahingoista ja menetyksistä poroelinkeinolle sekä niiden vähentämiseen tai pienentämiseen tähtäävistä toimista. Sen tulee käsitellä vaihtoehtoisia malleja poroelinkeinon edellytyksien turvaamiseksi alueella. Lupapäätöksiä tehtäessä tulisi harkita, onko riittävästi panostettu vahinkojen ennalta ehkäisemiseen. Huomiota tulee kiinnittää myös kaivostoiminnan lopettamisen jälkeisiin toimenpiteisiin alueen ennalleen saattamisessa.

Ratahankkeen yhteisvaikutuksia

Soklin kaivoshankkeen kaikki merkittävät yhteisvaikutukset poroelinkeinolle tulee ottaa kokonaisvaltaiseen tarkasteluun YVA -ohjelmassa. Varsinainen kaivosalue apualueineen tulee muodostamaan tulpan Kemin-Sompion paliskunnassa estäen / vaikeuttaen porojen luontaista laidunkiertoa pohjoisesta talvilaidunalueelta Soklin eteläpuolella sijaitseville vasomapaikoille ja kesälaidunalueelle sekä sieltä takaisin pohjoiseen talvilaidunalueelle. Rata estää tehokkaasti itä /kaakkoispuolella porojen luontaista kiertoa. Radan alitus- ja ylityskohdat voivat helpottaa porojen siirtymistä. Sitä tehostaisivat vielä ohjuroidat ns. siulat, jotka ohjaisivat poroja löytämään pääsyn laidun alueelta toiselle.

YVA -ohjelmassa poronhoitoon kohdistuvat vaikutukset tulee ottaa esille ja selvittää aktiivisesti pienimmän haitan periaatteen mukaisia malleja vaikutusten minimoimiseksi tai poistamiseksi. Alla on esitetty kuvauksia asioista, joita YVA -ohjelmassa tulisi käsitellä:

Laidunalueen menetys

Rata-alue sinänsä tuo jo laidunalueen konkreettista menetystä paliskunnille. Radan aiheuttamat vaikutukset vaihtelevat radan sijoittamisen seurauksena: Paliskunnan alue on kokonaisuus, jonka jakamista keinotekoisesti, ei -luonnollisiin osiin tulee välttää. Ratalinjauksen sijoittamisella paliskuntien väliselle rajalle, voidaan haittavaikutuksia pienentää huomattavasti. Optimaalisiin sijainti paliskuntien rajaa noudattaen säästää laitumia, vähentää muun haitan määrää.

Mikäli päädytään menettelyyn, jossa rata sijoitetaan elinkeinon kannalta kriittiselle alueelle, menetykset ja haitat muodostuvat moninkertaiseksi. Uusi rata keskellä paliskunnan laidunalueella, estää luonnollisen ja toimivan laidunkierroksen aiheuttaen porojen menetyksiä. Tutkimuksissa on voitu todeta esimerkiksi matkailukeskuksen toiminnasta aiheutuneen häiriötä poroelinkeinolle. Alueen ympärille on todettu muodostuneen selkeitä 5-10 km levyisiä vyöhykkeitä, joi-

ta porot luontaisesti välttävät. Etenkin vaatimet ja vasat ovat muuttaneet käyttäytymistään siirtyen kauemmaksi kohteesta.

Radan seurauksena osa laidunalueesta menettää saavutettavuutensa. Porot eivät osaa kiertää tutuille laidunalueilleen, kun rata ohjaa tai estää kulun tai ohjaa poroja aina tietyn seudun kautta. Paliskunnan alueet kuluvat epätasaisesti.

Aitaaminen

Rata on aidattava molemmin puolin. Aitaamisesta saadut kokemukset ovat positiivisia. Niiden avulla on voitu vähentää huomattavasti vahinkoja. Aidat tulee pitää kunnossa ja veräjät /portit kiinni.

Turvallisuus

Poronhoito (esimerkiksi porojen siirtyminen /siirtäminen laidunalueelta toiselle tai erotusaitoihin) vaatii riittävän määrän radan alituksia ja ylityksiä. Toimivat portti- / puomiratkaisut takaavat, etteivät porot pääse aidatulle radalle.

Poronhoitajien työmäärä tulee lisääntymään toimintaa estävän rakennelman sijoituessa paliskunnan alueelle.

Mikäli rata sijoitetaan keskelle paliskuntaa, seuraa siitä välttämättä tarve siirtyä porojen perässä myös rata-alueella. Välttämättömissä poronhoitotöissä se tulee sallia. Heille on järjestettävä tarpeelliset luvat ja riittävä koulutus tehtävänsä suorittamiseen.

Taloudelliset ja elinkeinolliset menetykset

Poronhoito perustuu poron laidunkiertoon, sille ominaiseen käyttäytymiseen ja vuodenaikoihin perustuvaan rytmiin, jota poronhoitajat käyttävät hyväkseen hoitaessaan poroja. Paliskunnat ja poronhoitajat ovat investoineet poronhoitoa palveleviin rakennuksiin ja rakennelmiin. He suunnittelevat maan käyttöä kestävän kehityksen periaatteella luonnon monimuotoisuutta kunnioittaen. Muutokset ympäristössä aiheuttavat muutoksia porojen luontaiseen käyttäytymiseen. Seurauksena siitä paliskunnan rakennelmien (esim. erotus- ja laidunaitaverkoston) ja rakennusten merkitys ja käyttö vähenee, jopa loppuu. Paliskuntien huomattavat investoinnit ja vuosien saatossa luotu infrastruktuuri menettävät merkityksensä. Tällöin poronhoitotyö on suunniteltava uudelleen ja jopa koko elinkeinon luoma infrastruktuuri joudutaan muuttamaan, siirtämään tai rakentamaan uudelleen. Pahimmassa tapauksessa joudutaan ottamaan porot ruokinnan piiriin, mikä vie pohjaa kannattavalta poronhoidolta.

Mitä keskeisemmästä ja poronhoidolle tärkeämmästä alueesta on kysymys, sitä suurempi voi menetys ja haitta olla. Radan sijoituessa paliskunnan elintärkeälle alueelle, se aiheuttaa paliskunnassa monenlaisia muutoksia ja menetyksiä.

Paliskunnat menettävät poroelinkeinoon kannalta tärkeitä alueita (tarhaus-, vasoma- ja laidunalueet). Sen lisäksi ratahanke voi estää porojen laidunkierron ja sen hyödyntämisen poronhoitotöissä. Korvaavia aluetta ei poronhoitoalueelta löydy, eivätkä porot osaa heti muuttaa vuosisatojen kuluessa niille luontaiseksi muodostunutta laidunkiertoa. Luonnollisen laidunkierron estyessä olemassa olevien rakennuksien ja rakennelmien käyttäminen poronhoitotöihin ei muutoksista johtuen enää onnistu. Paliskuntien työmäärä lisääntyy ja elinkeinon kannattavuus heikkenee.

Paliskuntien poronhoito on suunnitelmallista. Sitä voidaan verrata nykyaikaisen yrityksen johtamiseen. Paliskuntien porotaloussuunnitelma käsittää toiminnan suunnittelun lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Paliskunnissa toteutetaan, seurataan ja analysoidaan toimintaa nykyaikaisilla tekniikoilla ja välineillä. Radan sijoittuminen alueelle aiheuttaa paliskunnille taloudellisia menetyksiä. Elinkeino voi myös pysyvästi menettää mahdollisuuden harjoittaa kannattavaa elinkeinoa nykyisessä mittakaavassa.

Ennalta arvaamattomat vaikutukset

Liikennejärjestelyt, rata ja kaivostoiminta tuovat paliskuntien alueella aivan uuden tyyppistä toimintaa. Emme ennalta pysty määrittelemään kaikkia siitä syntyviä vahinkoja, saati arvioimaan tulevaa menetystä, haittaa tai vahingon suuruutta. Näitä voivat olla esimerkiksi lisääntynyt liikenne, päästöt ympäristöön, melu, pöly, rauhattomuus vasonta-alueella tai muut ilmiöt, jotka aiheuttavat vahinkoa tai menetyksiä. YVA -selvityksessä tulee kiinnittää huomiota jatkuvaa neuvotteluvollisuuteen osapuolten kesken, jotta myöhemmin ilmenevät ennalta arvaamattomia haittoja ja menetyksiä voidaan ennakoida, pienentää tai poistaa kokonaan.

Porotaloudelle aiheutuvat haitat ja vahingot tulee korvata täysimääräisesti täyden korvauksen periaatteella.

Kemin-Sompion paliskunta ja ratavaihtoehdot VE1, VE2, VE3 ja VE4

Vaihtoehdoista VE1 Pohjois-Sallan ja Kemin-Sompion paliskuntien välittömässä läheisyydessä estää vähiten poroelinkeino. Kun rata erkanee väliaidasta Soklin suuntaan Lapioselässä, voidaan luetella vakavia haittoja poroelinkeinoille Kemin-Sompion paliskunnassa. Lapioselkä – Sokli välillä ratayhteys estää porojen kulkua ja vääristää porojen laidunkiertoa yllä esitetyin seurauksin. Radan suunnitteluun tarvitaan todellista yhteistyötä paliskunnan ja radan suunnittelijoiden kesken. Alueelle tulee saada riittävä määrä alituksia ja ylityksiä porojen ja poronhoitajien turvallisuuden takaamiseksi.

VE4 ja VE2 vaihtoehdot Kemin-Sompion alueella rikkovat paliskunnan yhtenäisyyttä. Soklin poroelinkeinoille aiheuttamien haittojen ja vahinkojen lisäksi nämä vaihtoehdot jakaisivat paliskunnan laidunalueen kahtia ja aiheuttaisivat lisävahinkoja paliskunnalle. Vaihtoehdot VE3 ja VE4 kulkevat paliskunnan Leukkuhamaran erotusaidan ja työmaa-asuntona käytetyn kämpän välittömässä läheisyydessä. Poroja kerääminen erotusaitaan tapahtuu osin junaradan takaa. Rata on este porojen turvalliselle kuljettamiselle. On kohtuutonta tuoda paliskunnan kannettavaksi ylimääräisiä haittoja, joita voidaan välttää käyttämällä VE1 vaihtoehtoa.

Osa Kemin-Sompion poroista palkii paliskunnan eteläosassa. Siellä on jouduttu osittain siirtymään porojen lisäruokintaan ja tarhaukseen. VE2 ja VE4 vaihtoehdot aiheuttavat kohtuuttomia vaikeuksia yksityisille Kemin-Sompion poroelinkeinoon harjoittajille rikkomalla heidän porotiloiksi rakentamansa kokonaisuudet. Näiden vaihtoehtojen vuoksi tuhoutuisi noin kolmenkymmenen elinkeinon harjoittajan tilalleen rakentama porotalouden harjoittamiseen tarkoitettu kokonaisuus: Rata rikkoisi poronhoitajien asumuksen lähelle rakennetut porotarhat ja estäisi porojen tarhauksen ja vasotuksen lähellä asuinpiiriään.

VE3 ja VE4 rikkovat perinteistä maa- ja porotalousvaltaista kulttuurimaisemaa. Ne aiheuttavat poroelinkeinolle poronhoitolain 2 §:ssä tarkoitettua huomattavaa haittaa.

Kaikki ratavaihtoehdot vaativat aidan molemmille puolille rataa ja tarvittavan määrän portteja, ylityksiä ja alituksia.

Pohjois-Sallan paliskunta ja ratavaihtoehdot VE1 ja VE3

Pohjois-Sallan paliskunta sijaitsee aivan Venäjän rajan tuntumassa. Se on aidattu ympäriinsä paliskuntien välisillä aidoilla ja valtakunnan rajalla olevalla esteaidalla. Paliskuntaa hoidetaan suunnitelmallisesti hyödyntäen paliskunnan pitkänomaista koillis-luoteissuuntaista rakennetta. Sen poronhoito on järjestetty toimivaksi kolmen, läpi paliskunnan rakennettujen laidunjakoaitojen avulla. Poronhoito perustuu läpi vuoden tapahtuvaan porojen vapaaseen laidunnukseen. Vain noin 2 % poroista on tarhauksessa (muutama vasa ja huonokuntoinen poro sekä ajoporot). Paliskunnan kannattava poronhoito perustuu luonnonlaitumien hyväksikäyttöön kestäväen kehityksen periaatteella. VE3 ratavaihtoehdon sijoittaminen koillis-luoteissuuntaisesti rikkoo paliskunnan rakennetun infrastruktuurin. Se tuhoaa suunnitelmallisesti rakennetun laidunkiertoa kunnioittavan ja sitä hyväksi käyttävän järjestelmän. Menetyksen ja vahingon määrä on poroelinkeinolle huomattavan suuri. Se aiheuttaa sellaista huomattavaa haittaa, jota poronhoitolain 2 § tarkoitetaan. Paliskuntain yhdistyksen kanta on ehdottoman kielteinen VE3 vaihtoehdolle sen elinkeinolle aiheuttamien vaikutusten vuoksi.

Vaihtoehdoista VE1:n sijainti Pohjois-Sallan ja Kemin-Sompion paliskuntien välittömässä läheisyydessä estävät vähiten poroelinkeinoa.

Sallan paliskunta ja ratavaihtoehdot VE1, VE3 ja VE4

Pohjois-Sallan ja Sallan paliskuntien välinen raja ei kulje YVA -ohjelmassa esitetystä pakassa. Paliskuntien raja sijaitsee valtion varoilla rakennetun paliskuntien välisessä raja-aidassa. Paliskunnan alueelle tulee uutta rataa ja vanhaa rataa peruskorjataan. Liikenteen määrän moninkertaistuessa tulee vahinkojen määrä myös kasvamaan. Paliskuntain yhdistyksen kanta on myös ehdottoman kielteinen VE3 ja VE4 vaihtoehdoille niiden elinkeinolle aiheuttamien vaikutusten vuoksi.

Oraniemen ja Pyhäkallion paliskunnat ja ratavaihtoehdot VE2

Vaihtoehdot jakaa Pyhä-Kallion ja Kemin-Sompion paliskunnat kahtia. Se on poroelinkeinon kannalta pahin mahdollinen ratkaisu. Useassa kohtaa poroja laidunnetaan radan molemmilla puolilla. Porot liikkuvat alueella hyvin paljon rataan nähden poikittaisella linjalla. Niitä kuljetetaan poroaitoihin radan poikki useasta kohdasta. Poronhoitajilla on tarhoja ratavaihtoehdon vaikutusalueella. Radan sijoittaminen estää elinkeinon harjoittamista. Paliskuntain yhdistyksen kanta on myös ehdottoman kielteinen tälle vaihtoehdolle sen elinkeinolle aiheuttamien vaikutusten vuoksi.

Muun poronhoitoalueen paliskuntien alueella

Soklin kaivoksen tuotteita kuljetetaan läpi poronhoitoalueen. Liikenteen määrä tulee lisääntymään huomattavasti. Tällä hetkellä rata on osin aidattu, mutta aita on huonokuntoinen. Uutta aita tarvitaan estämään vahinkoja pahimmille porokolaripaikoille.

Paliskuntain yhdistys esittää, että porotaloudelle radasta aiheutuvat haitat otetaan YVA –ohjelmaan mukaan ja että niille etsitään aktiivisesti pienimmän haitan vaihtoehtoja, joita tulnaisiin toteuttamaan mahdollisen Soklin kaivosradan rakentamisessa.

Paliskuntain yhdistys esittää, että Soklin ratahankkeessa pyritään kaikin käytävissä olevin teknisin ja muin keinoin sekä ratkaisuin edistämään turvallisen ja pienimmän haitan periaatteen mukaisia ratkaisuja.

Paliskuntain yhdistys esittää, että radan sijainniksi valitaan poroelinkeinon kannalta pienimpien haittojen ja vahinkojen vaihtoehto VE1. Siinäkin tulisi tehdä kaikki mahdollinen haitallisten seurauksien hallitsemiseksi ja pienentämiseksi.

Paliskuntain yhdistys esittää poromiesten ja porojen kuin myös muiden eläinten liikkumisen kannalta turvallisinta ratkaisua; aitaaminen molemmiin puolin ja riittävä määrä ali- ja ylikulkuja sekä portteja ehkäisemään vahinkojen syntymistä ja turvaamaan turvallisen radan ylityksen.

Paliskuntain yhdistys esittää, että 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*

Kemin-Sompion paliskunta sijaitsee Itä-Lapissa Savukosken ja Sodankylän kuntien alueella. Se on poronhoitoalueen suurin paliskunta niin pinta-alansa kuin porolukujensa suhteen. Sen suurimmaksi sallituksi eloporoluvuksi on vahvistettu 12000 eloporoa. Paliskunnan poronhoidon kannattavuus on poronhoitoalueen korkeimpia. Kannattavuus perustuu hyvin järjestettyyn laidunkiertoon ja organisoituun poronhoitoon.

Poronhoito on merkittävä elinkeino Savukosken kunnassa. Siitä saa toimeentulonsa kokonaan tai osittain noin 200 henkilöä, mikä on merkittävä määrä 1500 asukkaan kunnassa. Alkutuotanto on kunnan elinkeinorakenteesta 42 %, jalostus 5 %, palvelut 51 %. (www.savukoski.fi). Alkutuotanto jatkojalostuksineen työllistää tulevaisuudessakin, mikäli luonnon ja ympäristön edellytykset vain sen mahdollistavat. Kaivostoiminnan työllistävä vaikutus näkyy kunnassa vain parikymmentä vuotta.

Soklin kaivosesiintymä sijaitsee kokonaisuudessaan Kemin-Sompion paliskunnan alueella. Soklin alueella sijaitsee paliskunnan keskeisin vasonta- ja luonnonlaidunalue. Paliskunnan pohjoisen alueen poronhoito perustuu kokonaisvaltaiseen luonnonlaitumien käyttöön. Soklin kaivosalueeksi (vaikutusalueineen) suunniteltu alue on jäkälä- ja loppoalueita. Sotajokilaakso ja Jänesaapa sovel-

tuvat luonnonolosuhteiltaan parhaiten vasomis- ja kesälaidunalueeksi. Soklin alueella laiduntaa vuosittain useita tuhansia poroja. Olosuhteiltaan samanve-roista korvaavaa vasomisaluetta ei löydy Kemin-Sompion alueelta. On selvää, että kaivospiirin alueelle tuleva toiminta, liikennejärjestelyt ja mahdollinen kaivos tulevat aiheuttamaan huomattavaa haittaa ja vahinkoa poronhoidolle.

YVA -ohjelman sisältöön vaikuttaa muun ohella myös erityislakien sisältö. Poroelinkeinon merkitys on todettu lainsäädännönkin tasolla. Sitä suojaavat ja sille antavat oikeuksia erinäiset poronhoitolakiin kirjatut säädökset. Kemin-Sompion paliskunta sijaitsee **erityisesti poronhoitoon tarkoitettulla alueella**, jossa maata ei saa käyttää sillä tavoin, että siitä aiheutuu huomattavaa haittaa poronhoidolle ja maan luovuttaminen ja vuokraaminen tällä alueella saa tapah-tua vain sillä ehdolla, että maanomistajalla tai vuokramiehellä ei ole oikeutta saada korvausta porojen aiheuttamista vahingoista (PHL 2 §). Maan käytössä on otettava poronhoito huomioon siten, ettei poronhoidolle saa aiheutua siitä **huomattavaa haittaa**.

Vapaa laidunnusoikeus on edellytys kannattavalle poronhoidolle. Se on tarkoi-tettu ja tunnustettu pysyväksi oikeudeksi. Se on turvattu lain tasoisella säädök-sellä (PHL 3 §). Se tarkoittaa porolle oikeutta ottaa ravintonsa vapaasti luon-nosta, poikkeukset on lueteltu laissa.

Suunnitellessaan valtion maita koskevia, poronhoidon harjoittamiseen olennai-sesti vaikuttavia toimenpiteitä valtion viranomaisen on neuvoteltava asian-omaisen paliskunnan edustajan kanssa. (PHL 53 §).

Erityisesti Kemin-Sompion paliskunnan lausunnot ja kannanotot tulee ot-taa huomioon painoarvoltaan merkittävinä ratiaan liittyvien päätöksien teossa, koska se on suurin menettäjä mahdollisen kaivostoiminnan myötä.

YVA:ssa on tarkoitus selvittää YVA-laissa tarkoitettut todennäköisesti merkit-tävät haitalliset ympäristövaikutukset. Ympäristölle aiheutetut muutokset vai-kuttavat keskeisesti porotalouteen.

YVA:n keskeisiä tehtäviä ovat a) ratahankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäris-tövaikutusten sekä riskitekijöiden selvittäminen, b) haitallisten vaikutusten eh-käisykeinojen kartoitus ja c) kansalaisten ym. tiedonsaanti- sekä mielipiteiden ilmaisumahdollisuuksien järjestäminen.

Poroelinkeinon menetykset ja haitat

Radan sijoittaminen Kemin-Sompion paliskunnan alueelle aiheuttaa menetyk-siä ja haittoja poroelinkeinolle. Sijoittamisen vaihtoehdoissa vahinkojen ja haittojen määrä vaihtelee. Rata pirstoo paliskunnan laidunalueetta tavalla, joka muuttaa poronhoitoa paliskunnassa. Rata tulee olemaan este porojen siirtymi-selle paliskunnan alueella ja se merkitsee aina elinkeinon toimintaympäristön kaventumista.

Yleisiä jokaisen ratavaihtoehtoon liittyviä menetyksiä ja haittoja ovat:

1. Laidunalueen menetys

Soklin rata vie poroilta laidunalueetta. Rata-alue on selkeä laidunalueen mene-tys. Sen lisäksi voidaan eriasteisia vaikutuksia osoittaa varsinaisen rata-alueen ulkopuolellakin. Tutkimuksissa on voitu todeta esimerkiksi matkailukeskuksen

toiminnasta aiheutuneen häiriötä poroelinkeinolle. On todettu muodostuneen selkeitä 5-10 km levyisiä vyöhykkeitä kohteen ympärille, joita poro luontaisesti välttää. Etenkin vaatimet ja vasat ovat muuttaneet käyttäytymistään ja siirtyneet kauemmaksi kohteesta.

2. Vaikutukset laidunkiertoon

Kemin-Sompion paliskunnan pohjoisosissa poro elää vapaasti luonnonlaitumella. Alueelle on muodostunut poroille laidunkierto, jossa poro käyttää hyväksi luonnon tarjoamaa ravintoa. Mitä keskeisemmästä ja poronhoidolle tärkeämmästä alueesta on kysymys, sitä suurempi voi menetys ja haitta olla.

Rata tulee muuttamaan porojen luontaista laidunkiertoa. Rata tulee paliskunnan alueelle yhtenäiseksi porojen kulkuesteeksi. Se estää porojen siirtymisen paliskunnan sisällä laidunalueelta toiselle. Paliskunnan alueelle muodostuu alueita, jotka jäävät käyttämättä porolaitumena. Erityisesti kiilamaiset alueet radan ja paliskunnan rajan välissä muodostuvat vaikeiksi kohteiksi poronhoidon kannalta. Muutokset laidunkierrossa lisäävät laidunpainetta ja kulumista muilla paliskunnan alueilla.

Ratavaihtoehtoja tulee tarkastella kokonaisuutena muun kaivosalueen tai siihen välittömästi liittyvien muiden kaivostoimintaa palvelevat toimintojen ja infrastruktuurin kanssa. Yhteisvaikutus voi vielä voimistaa haittoja. Paliskunnan poronhoidon kokonaisuuden rikkominen tuo mukanaan eriasteisia, ennalta arvaamattomia ongelmia ja haittoja, joita tulisi mahdollisimman suuressa määrin torjua ennakolta. Se tarkoittaa valitsemalla pienimmän haitan ratkaisuja.

Radan ja kaivostoiminnan myötä paliskunta menettää sille kasvustoltaan ja ympäristöltään tärkeää laidunaluetta. Korvaavaa aluetta ei paliskunnan alueelta löydy.

Tämän rata YVA -ohjelman sivulla 55 oleva kartta ei anna tarpeeksi selkeää kuvaa paliskunnan alueista. Porojen laidunkiertoa, vasoma- ja talvilaidunalueita kuvaavat tarkemmat kartat löytyvät paliskunnan antamasta lausunnosta Soklin kaivoshankkeen YVA -ohjelmaan. Ne havainnollistavat Soklin alueen ja ratavaihtoehtojen vaikutuksia Kemin-Sompion paliskunnalle. Kaivostoiminta, mukaan lukien vesistö- maantie- ja rautatieratkaisut, muodostavat tulpan porojen liikkumiselle kesä- ja talvilaitumien välillä.

Kuvaus porojen laidunkierrosta

Syksyisin merkittävä osa paliskunnan poroista siirtyy Soklin vaikutusalueen kautta luontaisesti sekä poromiesten ohjaamina erotusten kautta paliskunnan pohjoisosiin talvilaitumelle. Keväällä porot palaavat aikaisin avautuvalle (sulavalle) rauhalliselle Sotajoen-Jänesaavan alueelle vasomaan. Joinakin vuosina lähes kaikki paliskunnan porot kesäaikana laiduntavat Nuorttijoki-Sotajoki-Tulppiojoki-Soklioja-Vouhtujoki alueilla.

Luontainen vaisto, ravinto ja luonnonolosuhteet ovat vuosisatojen ajan muo- vanneet poron käyttämään aluetta järkevästi ja taloudellisesti. Soklin kaivos siihen liittyvine liikennejärjestelyineen tulee katkaisemaan tuhansien porojen luontaisen laidunkierron ja aiheuttamaan ennalta arvaamattomia seurausvaikutuksia. Korvaavan laidunkierron synnyttäminen on epävarma ja hidas prosessi, josta aiheutuu paliskunnan alueen epätasaista käyttöä ja kulumista.

3. Liikenne ja turvallisuus

Liikenneturvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota jo kuljetus- ja kulkuyhteyksien suunnittelussa. Paliskuntaa tulee osallistaa suunnitteluun varhaisesta suunnitteluvaiheesta alkaen. Liikenne radalla on suunniteltu päivittäiseksi 2-4 junaparia. Rata tulee kulkemaan keskellä porojen laidunalueita.

Porojen liikkuminen ja poronhoitotöiden suorittaminen on turvattava kaikissa ratavaihtoehdoissa. Yhteistyö ja tiedottaminen rataa ja liikennettä koskevissa asioissa on ehdoton edellytys porojen ja poronhoitajien turvallisuudelle.

Aitaaminen ja turvallisuus

Rata tulee kulkemaan paliskunnan alueen halki ja jakamaan paliskunnan laidunalueita. Porot tulevat liikkumaan luonnollisen kierron mukaisesti alueella ja todennäköisesti suosivat talvella aurattua rataa. Soklin alue on porojen vasomis- ja kesälaidunalueita. Räkääaikana porot hakeutuvat mielellään avoimelle ja korkealle, hieman tuuliselle paikalle siekaamaan. Ratalinja täyttää otolliset olosuhteet porojen hakeutumiseen rata-alueelle.

Radan aitaaminen on ehdoton vaatimus mittavampien porovahinkojen estämiseksi. Aitaan tulee rakentaa tarvittava määrä portteja läpikulun varmistamiseksi. Poromiehet joutuvat työssään tilanteisiin, joissa heidän on pakko ylittää tai toimia rata-alueella. Poronhoitajien turvallisuuden takaamiseksi on tehtävä ratkaisuja, joilla onnettomuusriskit minimoidaan. Poronhoitajia tulee opastaa ja kouluttaa radan ylittämiseen ja rata-alueella toimimiseen.

Kemin-Sompion paliskunnan ympärillä on kiinteä ja yhtenäinen väliaita. Sen tarkoitus on estää porojen menemistä toisen paliskunnan alueelle. Haittojen pienentämiseksi tulee käyttää teknisiä (puomit tms) tai muita tehokkaita ratkaisuja, joilla asia hoidetaan aidan ja radan risteyskohdissa.

Aidan kunnossapidosta tulee vastata se, joka vastaa radastakin.

Alitukset ja ylitykset

Kemin-Sompion paliskunnan alueelle mahdollisesti tulevaan rataan tulee saada ehdottomasti riittävä määrä radan alitukseen tai ylitykseen tarkoitettuja ratkaisuja porojen laidunkiertoa turvaamaan kuin myös parantamaan poronmiesten turvallisuutta työtehtävissä.

4. Vahingot

Kaivosalueiden liikenne on osoittautunut merkittäväksi porojen turmien syyksi. Vahinkojen ennalta ehkäisemiseksi tulee käyttää uusinta teknologiaa radan rakentamisessa sekä kouluttaa ja opastaa poronhoitajia rataturvallisuuteen. Poroille aiheutuvat ja muut mahdolliset vahingot sekä liikennevahinkoarviomiesten kulut tulee korvata täysimääräisesti.

5. Taloudelliset ja elinkeinolliset menetykset

Paliskunnan poronhoito on suunnitelmallista. Sitä voidaan verrata nykyaikaisen yrityksen johtamiseen. Paliskunnan porotaloussuunnitelma käsittää toiminnan suunnittelun lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Paliskunnassa toteutetaan, seurataan ja analysoidaan toimintaa nykyaikaisilla tekniikoilla ja välineillä. Junaradan sijoittuminen alueelle ja liikenteen kasvu tulee aiheut-

tamaan paliskunnalle taloudellisia menetyksiä. Kaivostoiminnan ja liikenteen yhteisvaikutus voi vielä merkittävästi kasvattaa menetyksiä ja haittoja.

Poronhoito perustuu poron luonnolliseen, sille ominaiseen käyttäytymiseen ja vuodenaikoihin perustuvaan rytmiin, jota poronhoitajat käyttävät hyväkseen hoitaessaan poroja. He pyrkivät ohjailemaan porojen liikkumista ja laiduntamista alueella taloudellisesti tehokkaalla tavalla investoimalla poronhoitoa palveleviin rakennuksiin ja rakennelmiin. Paliskunta suunnittelee maan käyttämisen kestäväen kehityksen periaatteella luonnon monimuotoisuutta kunnioittaen. Muutokset porojen laidunkierrossa saattavat aiheuttaa paliskunnan rakennelmien (esim. erotus- ja laidunaitaverkoston) ja rakennusten merkityksen sekä käytön vähenemistä, jopa loppumista. Näin paliskunnan huomattavat investoinnit ja vuosien saatossa luotu infrastruktuuri menettävät merkityksensä. Tällöin poronhoitotyö on suunniteltava uudelleen ja jopa koko elinkeinon luoma infrastruktuuri joudutaan muuttamaan, siirtämään tai rakentamaan uudelleen. **Pahimmassa tapauksessa joudutaan ottamaan porot lisäruokinnan piiriin, mikä vie pohjaa kannattavalta poronhoidolta. Työn määrä ja elinkeinon kannattavuus heikkenee.**

6. Ennalta arvaamattomat vaikutukset

Liikennemäärien kasvu ja junaliikenteen alkaminen tuovat Kemin-Sompion paliskunnan alueelle aivan uuden tyyppistä toimintaa. Emme aina ennalta pysty määrittelemään kaikkia siitä syntyviä vahinkoja saati arvioimaan tulevaa menetystä, haittaa tai vahingon suuruutta. Niitä tulee prosessin ja toiminnan edetessä arvioida tarkemmin. YVA -ohjelmassa tulee määrätä jatkuva neuvotteluvelvollisuus, jotta myöhemmin ilmenevät ennalta arvaamattomat haitat ja menetykset voidaan ottaa huomioon.

Kannanotto vaihtoehtoihin

Kaikki vaihtoehdot tuovat poroelinkeinolle menetyksiä. Kaivoshankkeen kokonaisvaikutukset voivat lisätä huomattavasti haittoja ja vahinkoja. Poroelinkeinon kannalta vaihtoehdoissa on selkeitä eroja.

VE -0: Poroelinkeinon kannalta paras vaihtoehto.

VE -1: Mikäli ratahake toteutetaan, tämä vaihtoehto on ainut konkreettinen vaihtoehto, jolla vahinkojen ja haittojen määrään voidaan vaikuttaa. Kemin-Sompion ja Pohjois-Sallan paliskuntien välinen aita on ollut olemassa jo 1800-1900 lukujen vaihteesta alkaen. Radan sijoittaminen noudattelemaan paliskuntien välistä rajaa aiheuttaa vähiten ongelmia Kemin-Sompion ja Pohjois-Sallan paliskunnille ja poroelinkeinolle.

VE -2: Vaihtoehto jakaa Pyhä-Kallion ja Kemin-Sompion paliskunnat kahtia. Se on poroelinkeinon kannalta pahin mahdollinen ratkaisu. Se loukkaisi yksityisen poronomistajan oikeuksia. Ratavaihtoehto kulki vasotustarhan läpi ja aiheuttaisi samoja ongelmia kuin VE -4:ssa. Mikäli rata tulisi kulkemaan Leukkuhamaran erotusaidan ja työmaa-asuntona käytetyn kämpän kautta, ne tulisi siirtää pois alueelta. Rakennuksille ja erotusaidalle ei löydy hyvää, vaihtoehtoista paikkaa paliskunnan alueelta. Emme missään muodossa tule hyväksymään tätä vaihtoehtoa.

VE -3: Ratavaihtoehto kulkee Pohjois-Sallan läpi jakaen paliskunnan kahteen kapeaan suikaleeseen. Se tuhoaa osin poroelinkeinon harjoittamisen mahdolli-

suuden. Se ei ole kestävä vaihtoehto poroelinkeinon kannalta. Emme missään muodossa tule hyväksymään tätä vaihtoehtoa.

VE -4: Mahdollisen Soklin kaivosalueen aiheuttamat menetykset ja vahingot rasittavat jo paliskunnan poroelinkeinoa huomattavasti. Ratavaihtoehto VE -4 tuo kaivosalueesta aiheutuvien menetysten lisäksi uusia menetyksiä paliskunnan eteläosaan. Paliskunnan eteläosaan suunnitellun ratavaihtoehdon VE-4 reitillä asuu poronomistajia, joilla suurimmalla osalla on rakennettu porotila. Se muodostuu asunnosta, porotalouden tarvittavista viljelys-, metsäalueista. Poronhoitajan porotarhat sijaitsevat yleensä omalla maalla, porotilan yhteydessä, ja ne ovat kooltaan muutamasta hehtaarista useampaan kymmeneen hehtaariin. Tämän kokonaisuuden rikkominen vie pohjan porotalousyritykseen tehdyiltä investoinneilta. Tämä vaihtoehto tuhoaa 25-30 poromiehen elinkeinon teke-mällä mahdottomaksi Kemin-Sompion eteläosan poronhoitoon kuuluvan tarhauksen. Paliskunnan tilanne muodostuu kestävämmäksi. Emme missään muodossa tule hyväksymään tätä vaihtoehtoa.

Yhteenveto

Kemin-Sompion paliskunnan poronhoidon ja toiminnan kannalta paras vaihtoehto on YVA -ohjelmassa esitetty nollavaihtoehto.

Mikäli ratayhteys tulee Kemin-Sompion alueelle, poronhoitajille tulee turvata oikeus liikkua poronhoitotehtävissä myös rata-alueella. Heille tulee taata turvallinen työympäristö sitä tukevine ratkaisuineen.

Ratavaihtoehdoista 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 Kemin-Sompion poronhoidolle on niin huomattava, ettei sitä saa sivuuttaa muu-**

tamilla maininnoilla YVA -ohjelmassa. Soklin kaivostoiminnan myötä ympäristössä tapahtuvilla muutoksilla on huomattavia taloudellisia ja toiminnallisia vaikutuksia Kemin-Sompion paliskunnalle, poromiehille ja elinkeinolle.

19. Oraniemen paliskunta

Oraniemen paliskunta vastustaa ratavaihtoehtoa 2 välille Kemijärvi-Pelkosenniemi-Sokli. Perusteluna esitetään, että rata kantatien 965 pohjoispuolella aiheuttaa poronhoidolle merkittäviä haittoja.

Oraniemen hallitus vaatii, että 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. Lisäksi Oraniemen paliskunta tulee vaatimaan korvauksia laidunalueen menetyksestä sekä poronhoidolle aiheutuviosta ennalta arvaamattomista kuluista.

20. Pyhä-Kallion paliskunta

Soklin rautatien ympäristövaikutusten arviointiohjelma sisältää ne keskeiset selvityskohteet, jotka porotalouden osalta todetaan tehtävän paliskuntakohtaisesti. Tämä onkin oikea tapa, koska poronhoitotavat ja -olosuhteet vaihtelevat alueittain. Pyhä-Kallion paliskunnan poronhoitoon vaikuttavat kaikki esillä olevat ratavaihtoehdot. Jokainen vaihtoehdoista lisää junaliikennettä Kemijärvi-Rovaniemi rataosuudella, joka halkaisee paliskunnan alueen niin, että radan eteläpuolelle jää kolmasosa paliskunnan pinta-alasta.

Nykyisin rataosuudella tapahtuu 30-70 poron kuolemaan johtavaa junaonnettomuutta vuosittain. Näin, vaikka 23 kilometriä radasta on aidattu molemmin puolin. Tosin aita on ajan myötä jo rikkoutunut. Junaliikenteen lisääntyessä porovahingot Kemijärven ja Rovaniemen välillä eittämättä lisääntyvät. Sokli-radan ympäristöselvityksessä onkin paneuduttava myös Kemijärvi-Rovaniemi radan lisääntyvän liikenteen aiheuttamiin ongelmiin.

Esitetyistä ratavaihtoehdoista Pyhä-Kallion paliskunnan kannalta selvästi huonoin on VE2-vaihtoehto eli Kemijärveltä Pelkosenniemen ja Savukosken kautta Sokliin tehty ratalinjaus. Pyhä-Kallion paliskunnan alueella uusi rata kulkisi noin 50 kilometriä Kemijokea väljästi seuraten Kemijärveltä Pelkosenniemelle saakka. Ratalinjaus halkaisee 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 laidunkierto on 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 vähälumisuuden 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. Paliskunnassa kannetaan huolta myös poroelinkeidon harjoittajien työturvallisuudesta 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?

Pyhä-Kallion paliskuntaan ja sen poronhoitoon on radasta koko paliskunnan alueelle ulottuvia vaikutuksia, joten niitä ei voi tarkastella pitäytyen vain radan lähialueeseen.

21. Sallan paliskunta

Sallan paliskunta sijaitsee Sallan, Savukosken Pelkosenniemen ja Kemijärven kuntien alueella. Sallan paliskunta on 4402 km² 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 properheille.

Sallan paliskunta sijaitsee **poronhoitoalueella, jossa poroilla on vapaa laidunnusoikeus laissa luetelluin rajoituksin.**

Vapaa laidunnusoikeus 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 merkittävinä tehtäessä ratkaisuja liikenteen järjestelyihin liittyviä suunnitelmia ja päätöksiä.

Radan ja kaivosliikenteen haitallisia vaikutuksia ja niiden ehkäisykeinoja

Kaivostoimintaan liittyvät liikennejärjestelyt sijoituessaan Sallan paliskunnan alueelle, aiheuttavat menetyksiä ja haittoja Sallan paliskunnassa harjoitettavalle poroelinkeinolle.

Liikennejärjestelyt

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.

Poroelinkeinojen menetykset ja haitat

Ratayhteys on pääosin jo olemassa Sallan paliskunnan alueella. Uutta rataa tulee noin 7,5 km. Suurin ongelma tulee olemaan liikenteen kasvu Sallan paliskunnan alueella olevalla rataosuudella. Kaivosalueiden liikenne on osoittautunut merkittäväksi porojen turmien syyksi muissa poronhoitoalueelle sijoituneilla kaivoksilla. Sallan paliskunnan varhainen mukanaolo liikennejärjestelyjen suunnittelussa edistää merkittävien poronhoidolle aiheutuvien ongelmien minimoimista. Junan alle jäävien porojen lukumäärä tulee todennäköisesti kasvamaan Sallan paliskunnan alueella.

Junan alle jääneet porot tulee korvata täyden vahingonkorvausperiaatteen mukaisesti (myös junavahinkojen arviomiehen palkkiot). Mikäli vahingot kasvavat niin suuriksi, että ne tulevat vaikuttamaan siitokseen tarkoitettujen raavaiden porojen (tuotannontekijöiden) määrän olennaiseen pienenemiseen, tulee vaikutukset elinkeinolle korvata täysimääräisesti, mikä tarkoittaa vastaavan poromäärän hankkimista tuhoutuneiden tilalle.

Laidunkierron muuttuminen tulee aiheuttamaan kustannuksia ja menetyksiä

Kaivostoiminnan liikenteen tuomat muutokset muuttavat olosuhteita paliskunnan sisällä. Paliskunnan alue on poronhoitoon määritelty yhtenäinen kokonaisuus, joka koostuu monimuotoisesta ympäristöstä. Rata katkaisee luonnollisen ja vakiintuneen laidunkierron. Korvaavan laidunkierron synnyttäminen on epävarma ja hidas prosessi, jossa tapahtuu paliskunnan laidunalueen epätasaisista käyttöä ja kulumista. Ennen kuin poro on osittainkaan sopeutunut tilanteeseen, tulee ilmenemään vahinkoja ja haittoja. Muutokset laidunkiertoon voivat vaatia uusien aita- ja muiden rakennelmien (tiet, sillat, ohjaavat aidat eli siulat jne) rakentamisia.

Rata porojen laidunalueella ja asutulla alueella voi tuoda uuden tyyppisiä ongelmia ja töitä paliskunnalle. Rata voi muuttaa laidunkiertoa ja ohjata poroja asutulle alueelle ja viljelyksille. Se tulee aiheuttamaan paliskunnalle ylimääräistä työtä ja kustannuksia. Uusia aitoja voidaan joutua rakentamaan estämään radasta johtuvien seurausvaikutuksien vuoksi syntyviä vahinkoja, kuten porojen ohjautumista vakinaisesti asuttuihin pihoihin ja viljelyksille.

Sallan paliskunnalle radasta aiheutuvat kustannukset ja menetykset tulee korvata täysimääräisesti.

Aitaaminen

Aitaaminen on ainut keino pitää porot pois alueelta, jossa niille aiheutuu vaaraa. Rataa peruskorjattaessa tulee rakentaa tarvittava määrä ali- tai ylikulkuja luonnon muodot hyväksi käytetään (esimerkiksi, kallioleikkaukset, harjut ym) myös olemassa olevalla rata-alueella.

Aidan veräjät tulee pitää suljettuina. Vastuu tulee olla radan tekijällä tai hoitajalla. Aidan kunto on tarkistettava riittävän usein ja puutteet on korjattava välittömästi. Siitä huolimatta aidatulle alueelle saattaa päästä poroja. Jatkuvan neuvottelun järjestelmä kaivosyhtiön ja paliskunnan välillä on ehdottoman tärkeä vahinkojen estämiseksi.

Paliskuntien väliset raja-aidat on tarkoitettu yhtenäisesti suojaamaan porojen kulkemisen paliskunnasta toiseen. Ratalinjan ja väliaidan risteämässä tulee luoda veräjäjärjestelmä, joka estää porojen pääsyn paliskunnasta toiseen.

Turvallisuus

Erityisesti huomiota tulee kiinnittää ihmisten ja eläinten turvallisuuteen. Rata jakaa paliskunnan kahtia. Poromiehet joutuvat liikkumaan rata-alueella ja ylittämään sen poronhoitotöitä tehdessään. Liikkuminen rata-alueella on pääsääntöisesti kielletty. Radan ylittäminen tulee sallia poronhoitotöitä tekeville poromiehille. Poromiesten turvallisuus tulee taata. Junien kulun aikataulut järjestelyt ja poromiehet tulee kouluttaa ja opastaa liikkumaan rata-alueella.

Junan nopeus tulee laskea 60 km /tunnissa poronhoitoalueella.

Junan alle jääneet porot

Liikenteen kasvaessa porille tulee aiheutumaan vahinkoja entistä enemmän. Erityisen tärkeäksi nousee **toimivan järjestelmän luominen**. Porovahingoista ja tapahtumapaikoista (vahinkopaikan koordinaatit) tulee ilmoittaa paliskunnalle välittömästi.

Ennalta arvaamattomat vaikutukset

Kaivostoiminta tuo paliskunnan alueelle aivan uuden tyyppistä toimintaa. Emme aina ennalta pysty määrittelemään siitä syntyviä vahinkoja saati arvioimaan tulevaa menetystä, haittaa tai vahingon suuruutta. YVA –ohjelmassa tulee määrätä jatkuva neuvotteluvollisuus, jotta myöhemmin ilmenevät ennalta arvaamattomat haitat ja menetykset voidaan ottaa huomioon.

YHTEENVETO

Sallan paliskunta esittää ehdottoman kielteisen kantansa 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 vaihtoehtoista eivät tule kyseeseen, VE 1 -vaihtoehto on porotalouden kannalta vähiten haittoja ja menetyksiä aiheuttava. Kaikki radasta ja rataliikenteestä johtuvat kustannukset poroelinkeinoille tulee korvata täysimääräisesti.

Sallan paliskunta vaatii radan aitaamista.

Porojen liikkuminen ja poronhoitotöiden suorittaminen on mahdollistettava ja turvattava.

22. Lapin luonnonsuojelupiiri ry

Osallistuminen

Soklin rautatien YVA- ohjausryhmään ei ole lainkaan kutsuttu luonnonsuojelun edustajaa. Tätä ei voida tulkita YVA- menettelylain 1§: n tavoitesäännöksen, lain hengen taikka Suomea velvoittavien kansainvälisten velvoitteiden (esimerkiksi Århusin sopimus) mukaiseksi menettelyksi.

Radan linjausten suunnittelu

Ratavaihtoehtojen suunnittelu ei täytä YVA: ssa esitettyjä ratasuunnittelun peruseriaatteita. Linjaukset on tehty jopa korkeiden vaarojen lakien kautta (mm. Leukkuhamaravaaran laesta) kokonaan huomioimatta maaston topografiaa ja mahdollisuuksia kiertää luontoarvoiltaan merkittävät ja maisemallisesti arat paikat. Rata tulisi linjata pääsääntöisesti korkeuskäyrien mukaisesti, jolloin rakentamisaikainen materiaalin käyttö olisi taloudellisinta. Mielestämme yksikään ratavaihtoehtoista ei ole suunniteltu radan suunnittelun peruseriaatteiden mukaisesti siten, että sen vaikutuksia voitaisiin luotettavasti arvioida. Lopullinen linjaus voi siirtyä huomattavastikin kun huomioidaan suunnittelun linjauksen maisemalliset ja luontoarvoihin vaikuttavat haitalliset seikat.

Ohjelmaluonnoksesta käy ilmi ratalinjausten heikko perussuunnittelun taso sekä etenkin suunnitteleminen luontoarvoista piittaamatta sekä luontoarvojen ohjausvaikutus huomioonottamatta. 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.

YVA- ohjelmassa ei oteta huomioon sitä, että 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.

Luontovaikutukset

Linnustoon

Koska radan linjaukset ovat vielä hämäriä ja epäselviä, ovat myös vaikutukset linnustoon yhtä epäselviä, eivätkä täytä YVA- menettelyn vaatimuksia. YVA- ohjelmasta puuttuvat linnuston arvioinnit ja perustiedot linnustosta. Vuosi 2008 oli olosuhteiltaan pesintöjen kannalta erityisen huono eivätkä sen vuoden mahdolliset tulokset anna oikeaa kuvaa alueen linnustosta. Linnustoseuranta on toteutettava useampana vuotena peräkkäin ja eri ratavaihtoehtoilla samanaikaisesti. 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 Lapin erityisasemasta johtuen lajien pohjoisimpiin populaatioihin, jotka ovat pesäpaikkavaatimuksiltaan paikallisista olosuhteista johtuen vaativampia kuin eteläisessä Suomessa elävät populaatiot.

Lisäksi on huomioitava mahdollisia radan varrelle sijoitettavia aitoja suunniteltaessa niiden linnustolle aiheuttama haitta. Lankoihin menehtyy todennäköisesti vuosittain satoja metsäkanalintuja. Haitta on arvioitava ja vaikutukset sekä niiden lieventäminen on tuotava ohjelmassa esille.

Eläimistöön

Arvioitaessa vaikutuksia luontodirektiivin lajiliitteen IV lajeihin vaikutusten arviointi on kohdistettu vain Natura-alueille. Kuitenkin luontodirektiivin lajiliitteen IV lajien esiintymispaikat ovat erityisesti suojeltuja, olivatpa ne Natu-

ra-alueiden sisä- tai ulkopuolella. Erityisesti on huomioitava 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.

Radan osalta ei ole tehty hyönteiskartoitusta perhosten, kotiloiden eikä muidenkaan hyönteisten osalta. Myöskään kääpä- ja kasvillisuuskartoitusta ei ole tehty YVA- menettelyn edellyttämällä tavalla.

Vieraslajit

Suomi on vasta laatimassa vieraslajeille strategiaa, jolla pystyttäisiin ottamaan huomioon vieraslajien mahdollisesti aiheuttamat ongelmat (esim. kani, minkki, lupiini, jättiputki tms.). Radan rakentaminen tuo väistämättä radan varrelle vierasta lajistoa. Näkyvimpänä ovat ratapenkereen kasvillisuus, josta eteläiset lajit valtaavat alaa ”pohjoisilta alkuperäislajeilta”. Haitallisin radan varren asukka tulevaisuudessa ilmaston lämmitessä voi olla junien mukanaan kuljetamat rotat. Vieraslajien mahdollinen leviäminen Sompion Lapin luontoon on otettava radan rakentamisessa ja sitä koskevassa YVA- ohjelmassa huomioon.

Vesistöön

Ratavaihtoehtojen vaikutukset pienvesiin, lähteisiin, tihkupintoihin ja niiden eläimistöön ja ympäristöön on esitettävä. Samoin on esitettävä mahdollisten onnettomuuksien vaikutukset vesistöihin. Radan ylittämien purojen vedenlaatu-tiedot ja kalojen poikastuotanto sekä purojen ja jokien ylitysten vaikutukset on YVA- ohjelmassa esitettävä.

Ilman laatuun

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

Vaarallisten niobimalmien kuljetukset

YVA- ohjelmaan liittyvän Soklin mahdollisen kaivoksen kuljetukset sisältävät hakemuksen mukaisesti radioaktiivista niobimalmista rikastettua rikastetta. Näiden aineiden vaikutukset ympäristöön on esitettävä kuten myös se, kuinka voidaan päästä täysin vaarattomiin kuljetuksiin.

Monimuotoisuuteen

Hankealueen luonnon monimuotoisuus ei saa heiketä. Suomi on EU: n tasolla sitoutunut monimuotoisuuden heikentymisen pysäyttämiseen vuoteen 2010 mennessä. Hankkeiden yhteisvaikutukset on esitettävä niin sähkölinjan, rautatien, kaivosalueen kuin teidenkin osalta. Tähän velvoittaa mm. YVA- menettelystä annettu valtioneuvoston asetus (713/2006). Rakennettavat ja infran käyttöön tarvittavat luontoalueet on voitava korvata vastaavalla määrällä lisäsuojelualueita, jolloin saavutetaan tavoite alueiden ja luonnon monimuotoisuuden heikentämisen pysäyttämistä. 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.

Vaihtoehtojen arviointi

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

Vaihtoehtojen vaikutukset on YVA- ohjelmassa 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 haitallisimman. Mahdollisen kaivoksen rikasteen kuljettaminen rekoilla halki Lapin olisi luonnon, porojen, ihmisten ja teiden kannalta kaikkein tuhoisinta. Vastustamme jyrkästi kaivoksen avaamista, mutta mikäli kaivos avattaisiin, olisi raskaat malmikuljetukset hoidettava junalla. Kannatamme kaikkien Soklin kaivoshankkeeseen liittyvien hankkeiden kohdalla 0-vaihtoehtoa, jonka mukaan kaivosta ei perusteta.

Radan peruskorjaaminen ja rakentaminen Kemijärveltä Kellosoelan kautta Sokliin ei tue valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita yhdyskuntarakenteen ja rakennetun ympäristön huomioonottamisesta ja eheyttämisestä vaan vaihtoehto 1 vie radan kauas asutuksesta. Linjaus on vähiten haitallinen porotaloudelle, mutta haitallisimman erämaiselle luonnolle ja erämaiden linnustolle. Porotalouden vaatimat aidat vaikeuttavat riistaeläinten liikkumista. Ratavaihtoehto katkaisee Maltion luonnonpuiston ja Joutsitunturin välisen vanhan metsän yhtenäisen alueen. Molemmat ovat tärkeitä sekä IBA- että Natura-alueita.

Vaihtoehto 2 tukee eniten valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita asuttujen alueiden yhdistämisestä ja mahdollistaa muunkin tavaraliikenteen siirtymisen kiskoille sekä henkilöliikenteen kuljetukset Savukoskelta etelään. Haitat porotaloudelle ovat ilmeiset ja niiden vähentämiseen on suunnitelmassa puuttettava. Luiron soiden Natura-alue ja Kupittajan pohjavesialue on kierrettävä eteläpuolelta, Kemihaaran soiden pohjoispuolelta. Siltä osin kuin Naturan kierrossa kuljetaan IBA-alueella, siitä on tehtävä erillinen selvitys ja haittojen kompensoinnin suunnitelma.

Luiron soiden alueella on merkittävä (EU:n Life rahoituksella rakennettu) lähiretkelyreitti Sokanaavan lintutorni palveluvarustuksineen, joka on merkittävä selostukseen ja huomioitava ohjelmassa. 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.

Vaihtoehto kulkee samaa linjaa kuin yksi esitetyistä Soklin kaivoksen voima-johtolinjoista. Tätä ratavaihtoehtoa koskisivat ainakin osittain samat haitat paikallisen väestön elinkeinoille ja virkistysmahdollisuuksille.

Ratalinja 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.

Vaihtoehto 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 tuotettiin. 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.

Lapin kauppakamari katsoo, että Soklin ratahanketta koskevassa arviointiohjelmassa tulisi ottaa huomioon myös radan hyödyntämisen tulevaisuuden mahdollisuudet maakunnan talouskehityksen eri skenaarioiden kannalta. Esi-merkkinä myöhempi yhteys Soklista Kovdorin kautta Venäjän rataverkkoon.

Lapin kauppakamari pitää arviointiohjelmassa mainittua vaihtoehtoa 1 parhaimpana koko Lapin talouskehityksen kannalta katsottuna, koska sen yhteydessä Kemijärvi-Kelloselkä –yhteys kunnostettaisiin.

Mielipiteet

5. *Saijan kyläyhdistys ry* Saijan kyläyhdistys ei ota kantaa radan linjausvaihtoehtoon. Sen sijaan huomioon on otettava seuraavat asiat:

Kulkuyhteydet metsäpalstoille, kalapaikoille ym: Ratalinjan kohdalla on lukemattomia vanhoja kulkuteitä, joista monia käytetään myös talvella. Monet vanhat hevostiet, nykyään kelkkatiet risteävät ratalinjauksen. Ajo näillä urilla jatkuu radan rakentamisen jälkeenkin. Jos ei ole ylitys- tai alituspaikkaa, ajo tapahtuu luvottomasti kiskojen yli. Tiedossa on, että siitä on haittaa rataliikenteelle. Vanhat kulkutiet määriteltiin jo isojaossa. Niille on tiloilla rasiteoikeus. Myös palstakohtaiset rasitetiet ovat kaikille palstoille olemassa. Kulkumahdollisuudet on turvattava rataa suunniteltaessa.

Metsäautoteiden ylitykset on rakennettava turvallisiksi ja mieluiten eri tasoon.

Jotkin metsäalueet jäävät "mottiin" radan taakse. Näihin on tehtävä uusi kulkutie.

Melu- ja värinävaikutukset asuin- ja lomarakennuksiin sekä rakennuspaikkoihin on kartoitettava ja tehtävä lieventäviä toimenpiteitä.

Mielipide 6.

Asun itse Lunkkauksessa, n. 500 m Savukosken puolella, joten ratavaihtoehto 2 koskee minua. Esityksessä ei käy ilmi, minkä takia rata on suunniteltu kulkemaan Lunkkauksen kohdalla näin lähellä Savukosken maantietä, kun se ei

aikaisemmin kulje näin läheltä. Onko tässä ollut täydellinen tietämättömyys siitä, että alue on asuttua? Minua ei tietystikään miellytä ajatus, että rata kulki mahdollisesti 200-300 m päässä kodistani. Paitsi melun ja voimajohdoista aiheutuvan virtauksen lisäksi tärinä huolestuttaa, kun kotitaloni on 60 v. vanha. Jos rata olisi edes puolen km päässä, se olisi jo Materoselän ensimmäisen nousun toisella puolen, ja maa antaisi jo jonkin verran suojaa.

En myöskään näe, miksi rata suunniteltaisiin 3 km maantien pohjoispuolella olevan Materoselän poroaidan eteläpuolelle. Aivan pitäjän rajalta lähtee Materoselkään ja Nivatunturille metsäautotie. Sitä pitkin kun kuljetaan, tulee vastaan poroerotusaita ja sen takana on varsinainen Materoselkä. Alue kuuluu Orajärven paliskuntaan. Rata olisi parempi sijoittaa senkin takia kauas Materoselän toiselle puolen, koska muita poroaitoja ennen Savukosken keskustaa ei olisi.

Vielä yksi syy ratavaihtoehto 2 siirtämiselle kauemmas tiestä koko matkalle ennen Savukoskea on Sokonaavan suot. Se on aivan satumaista aluetta eikä sitä saa tervellä missään nimessä. Tällaisia aapasointa ei Lapissakaan enää juuri ole.

Yleenäkin olen sitä mieltä, että me savukoskelaiset emme Soklia tarvitse. Tääläinen luonto on arvokasta nimenomaan erämaana. Kun se kerran pilataan, sitä ei takaisin saada, ja silloin olemme menettäneet kaiken.

Mielipide 7.

Omistamme Kivitsokanpalon tilan Savukoskella 7 km kylältä Soklin suuntaan. Soklin kaivoshankkeeseen kuuluvan rautatien linjauksesta esitämme mielipiteenämme, että rautatien linjauksen tulisi noudattaa vaihtoehtoa VE1. Se on mitä ilmeisimmin vaihtoehto, joka aiheuttaisi vähiten haittaa asukkaille ja paikallisille elinkeinoille ja lienee myös kansantaloudellisesti järkevin.

Vaihtoehto VE2:n mahdollisesti tullessa vakavaan harkintaan sen linjausta tulisi tarkistaa Lunkkauksen jälkeen ainakin Martille saakka kulkemaan valtiomaiden kautta huomattavasti Kemijoen länsipuolella, esimerkiksi lausunnoissa esitettyä voimajohtolinjausta noudatellen.

Soklin rautatien ratalinjausvaihtoehto VE2 halkaisee tilamme kahtia samoin kuin voimajohdon linjaus, vieläpä hieman eri paikoista. Yksityiskohtaisena kommenttina ilmoitamme vastustavamme VE2:n linjausta tilamme kohdalla. Ainakin tältä osin rautatielinjauksen tulisi kaartaa Kuolluvaaran ja Vittikko-kuolluvaaran 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.

Lausumme mielipiteemme nähtävillä olevista rautatievaihtoehdoista ja niiden tuomista haitoista elinkeinollemme. Ainoa esillä olevista vaihtoehdoista, nolla vaihtoehdon lisäksi, mikä ei totaalaisesti tuhoa poroelinkeinoja on vaihtoehto VE1. Tämä vaihtoehto kulkee Kemin-Sompion ja Pohjois-Sallan paliskuntien rajan myötäisesti. 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 räkkää pakoon. Keminsompion paliskunta on poromäärältään ja pinta-alaltaan Suomen suurin paliskunta. Poroelinkeino on elänyt alueella voimakkaana vuosisatojen ajan, kokien monta sukupolvenvaihdosta Tämä suuntaus näyttäisi jatkuvan, jos sille vain suotaisiin elinmahdollisuus.

Toimme aikaisemmin voimajohtolinjan arviointiohjelmaa koskevassa mielipide lausunnossamme esille, että junarata vaihtoehto VE2 yhdessä voimalinja VEI kanssa aiheuttaisivat täydellisen katastrofin poroelinkeinoillemme. Olemme ehdottomasti tyrmänneet voimalinja VEI ja jättäneet oman esityksemme sen kulkureitistä. Koska junaradan vaihtoehto VE2 ja voimalinjan VEI on sidottu arviointiohjelmassa toisiinsa ja ne noudattavat samoja kulkureittejä, olisi ollut järkevämpää tarkastella niiden aiheuttamia vahinkoja yhdessä. Olemme ehdottomasti vaihtoehtojen VEO ja VEI kannalla. Mutta mikäli valtio lähtee tukemaan ja päätyy kannattamaan junarata vaihtoehto VE2 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, Värriöjoki varren 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.

Vaihtoehdot VE2 ja VE4 tuhoavat elinkeinon harjoittamisen alueellamme täysin. Keväällä vasotusaidoista laitumille löysäämämme poromäärä on ainakin n. tuhannen yksilöä. Osa Savukosken kylästä nousevista tarhatuista poroista käyttää samaa kulkureittiä luonnonlaitumille. Jos em. vaihtoehdot 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 vasoinen 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. Poromme ovat tottuneet lisäruokintaan talvella ja tulisivat menehtymään ilman sitä. Joten korvausperusteena voi käyttää koko porokarjamme arvoa, lisätä siihen porotalouden rakenteet ja suvun perintönä sukupolville jääneen elinkeinon harjoittamisen mahdollisuuden menettämisen.

Nämä em. vaihtoehdot myös jakaisivat elinvoimaisen Keminsompion 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 ylipääsemättöä 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.

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. Tästä ei rautatie yva:ssa mainita mitään. Kannattavat VE 0:aa.

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 ensiarvoisen tärkeää. Sompion Luonnonystävät eivät hyväksy Joutsintunturin alueen pilkkomista. Ratalinjauksella on monien suojeltavien lajien esiintymäalueita ja arvokkaita maisema-alueita.

VE 2 on pisin, kallein ja turhin vaihtoehto, jonka kansantaloudellista kannattamattomuutta lisäävät linjauksen alle jäävät pohjavesialueet Pelkosenniemellä ja arvokkaat Natura-alueet. Natura-alueita ovat mm Luiron suot, joille rautatien rakentaminen olisi jo kansallinen häpeä. VE kulkisi samaa linjaa kuin yksi voimajohtovaihtoehdoista, joten tätä koskevat osittain samat haitat, jotka koituvat paikallisen väestön elinkeinoille ja virkistysmahdollisuuksille:

- kulkisi läheltä asutusta ja halkoisi yksityisiä palstoja
- rumentaisi maisemaa
- katkoo eläinten luonnolliset vaellusreitit kuten muutkin vaihtoehdot omilla suunnillaan

Reitillä on suojeltavien lajien esiintymäalueita ja arvokkaita maisema-alueita.

VE 3 on itäisin vaihtoehto, joka 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. Reitillä on suojeltavien lajien esiintymäalueita ja arvokkaita maisema-alueita.

VE 4 on päuskottava vaihtoehto, josta olisi todella suurta haittaa alueen asukkaille ja heidän elinkeinoilleen sekä alueen virkistys- ja monikäytölle. Reitillä on suojeltavien lajien esiintymäalueita ja arvokkaita maisema-alueita

Soklin rautatie yva ohjausryhmään ei ole kutsuttu luonnonsuojelun edustajaa lainkaan, jota pidämme ympäristövaikutustenarviointi menettelystä säädetyn lain hengen vastaisena.

Mielipide 11.

VE 3:n välittömään läheisyyteen mökkiä rakentavana ja Värriön yhteismetsän osakkaana lausun asiasta seuraavaa:

- Ratavaihtoehdot sijoitettu pääosin siten, että ne kulkisivat mahdollisimman paljon yksityisten mailla sekä mahdollisimman lähellä asutusta/ loma-asutusta ja vesistöjä. 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. vaihtoehto 4:n kulkua muutettaisiin).
- VE 3:ssa on jätetty huomiotta Hietaniemi-Naruskajärven vapaa-ajanasutus. Alueella on jo kymmeniä loma-asuntoja ja Sallan yhteismetsä on kaavoittanut alueelle useita kymmeniä rakennuspaikkoja lisää. 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.
- Selvitettävät ympäristövaikutukset ja menetelmät on esitetty hyvin, mutta olisi toivottavaa, että hankkeen meluvaikutuksia arvioitaessa huomioitaisiin myös alueen erämaisuus ja kulttuurihistoria eikä toimittaisi pelkän Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 pohjalta.
- Ohjausryhmän kokoonpanoa tulisi täydentää nykyisestä. Vähintäänkin metsätalouden ja tai maanomistajien tulisi olla edustettuna.
- Kokonaisuutena arviointiohjelma on selkeä kokonaisuus, josta kuitenkin heijastuu se, että mainitunlaisissa suurissa hankkeissa pyritään edelleen vähentämään hankkeen elinympäristölle aiheuttamia haittoja 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.

Vaihtoehdot 1. 3. ja 4. vaikuttavat suoranaisesti paliskuntaa ja poron hoitoon.

VE 4 erottaisi osan paliskunnan alueesta ja yhden kylän jossa asuu paliskunnan poronomistajia. 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 laitumista, 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 häiritä porojen luontaista laidunkiertoa.

3.vaihtoehto olisi paliskunnan kannalta mahdollisimman huono. Se vaikeuttaisi ja pahimmassa tapauksessa lopettaisi poron hoidon paliskunnan alueella. Porojen luontainen laidunkierto paliskunnan alueella on koillis-lounas ja itä-länsi suuntaista sekä tosin päin riippuen vuodenaikasta, laidun tilanteesta ja paliskunnan muodosta johtuen, jonka lisäksi erotusten aikana käytetään hyväksi edellä mainittua luontaista kiertoa. Koska porot käyttävät luonnosta olemassa olevia uria, teitä ja kelkkauria kulkemiseen, jos ratalinjaus kulkisi pitkin paliskuntaa tuhot olisivat huomattavat, koska linjaus olisi yhden suuntainen ja poikkittainen porojen kulkusuuntaan nähden. Lisäksi aitaus olisi mahdoton se pirstoisi laitumet ja estäisi porojen kulun laidunalueelta toisille lisäksi se estäisi porojen kuljetuksen erotusaitoihin erotuksiin. Vaihtoehto 3. on pois suljettu vaihtoehtona, jotta poronhoitoa Pohjois-Sallan paliskunnassa voisi kannattavana elinkeinona jatkaa.

Mielipide 13.

Suunnitelman kaikissa Sallan kautta olevissa vaihtoehtoisissa on nykyisen radan Kemijärvi- Kellosekä kunnostus. Tarkoittaako se että ratapenkka vahvistetaan, ratapölkyt ja kiskotus uusitaan? Mielestäni 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 tasoristeyskoja jotka pitäisi varustaa turvalaitteilla, ainakin maantietasoristeukset. Sallan kirkonkylässä on ainakin kolme erittäin vaarallista tasoristeystä joissa on sattunut useita onnettomuuksia joissa henkilövahingoilta on onneksi välttytty.

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. Itse asun uimarannan vastakkaisella rannalla Ahvenseläntien puolella. Matka talostani rautatiehen on kuitenkin turvallisesti yli 100 metriä.

Nykyinen rautatie halkaisee metsästyseuramme Sallan Erä- ja Kalamiehet ry:n metsästysvuokraamat. 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 tietenkin lisääntyy kun junaliikenne lisääntyy mutta toisaalta junan vauhti 80 km / t on kohtuullinen ja 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.

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.

Metsänomistajien Liitto edellyttää, että kulkuyhteyksien muuttumisen vaikutukset arvioidaan ja otetaan huomioon niiden rakentamisen aiheuttamat kustannukset. Kulkuyhteyksien heikkenemisestä maanomistajille aiheutuvista haitoista on maksettava täysimääräinen korvaus.

Ratapenkka estää pintavesien kulun ja aiheuttaa rinneilla 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 vaihtoehtoisissa.

Itä-Lapin alueella tie- ja rataverkostolla puukuljetukset ovat suurin tavararyhmä kuljetuksissa. Koko liikenneverkoston käytön kannalta on tehtävä alueellinen liikenneselvitys, jossa huomioidaan olemassa olevien puukuljetusten liikenteelliset vaikutukset sekä suunnitellun radan vaikutukset eri linjausvaihtoehtoisilla mm. tieliikenneturvallisuuteen. Lisäksi tulee selvittää suunnitellun radan puukuljetusmäärät maksimivaihtoehdon tarkastelulla, jossa tulee selvittää 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 asiantuntemuksen omaavan yrityksen toimesta ja korvataan täysimääräisesti.