



Päätös ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa, Soklin kaivoksen Sokli-Kemijärvi välinen maanteitse tapahtuva rikasteliikenne

HANKKEESTA VASTAAVA

**Yara Suomi Oy
Bertel Jungin aukio 9
02600 Espoo**

HANKKEESTA VASTAAVAN TOIMITTAMAT TIEDOT

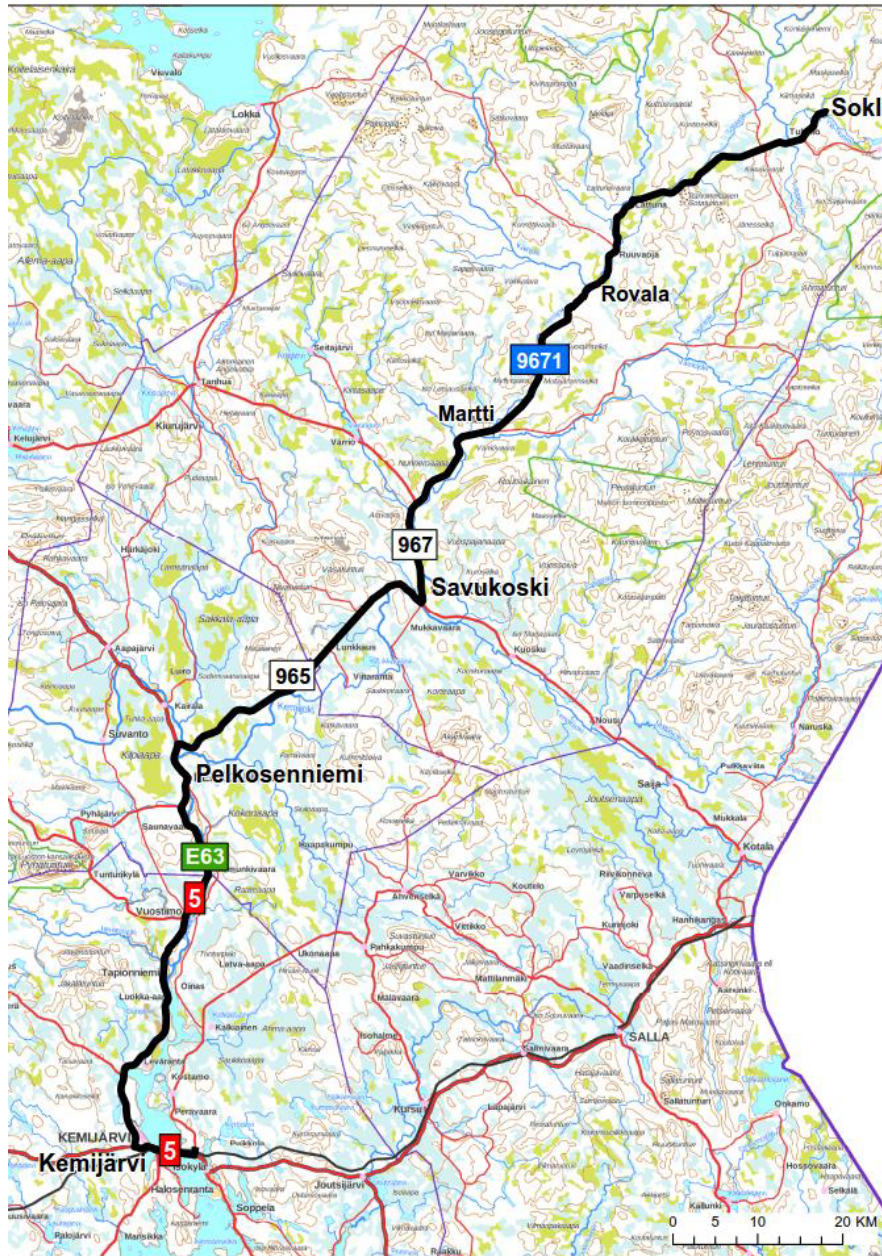
Hankkeen kuvaus

Soklin kaivoksen ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä (YVA-menettely) on kuvattu muu Soklin liikenne kuin rikasteliikenne autoilla Soklista Kemijärven rikasteterminaaliin. Soklin kaivoksen YVA:a tehdessä rikasteet oli tarkoitus kuljettaa rautateitse Soklista Kelloselän kautta Perämeren satamiin. Soklin ympäristölupahakemus on päivitetty vuonna 2015 kuljetusmuodon muuttumisen vuoksi.

Kuljetusreitit Sokli-Savukoski-Pelkosenniemi-Kemijärvi pituus on yhteensä noin 180 kilometriä. Kuljetusreitti Soklista Marttiin on noin 60 km pituinen ja Martista Kemijärven terminaaliin noin 120 km pituinen. Kemijärvellä terminaali sijoittuu lähtökohtaisesti Kemijoen itärannalle, entisen sellutehtaan läheisyyteen. Toisena vaihtoehtona on liikenteellisesti tutkittu terminaalin sijoittumista Kemijärven rautatieaseman pohjoispuolella olevalle ratapihalle. Olemassa oleva reitti kulkee pääosin maanteitä 9671 (Tulppiontie, Korvatunturintie), 967 (Korvatunturintie, Soklintie) ja 965 (Samperintie, Pelkosenniementie, Savukoskentie) sekä valtatietä 5 (Sodankyläntie, Kemijärventie, Rovaniementie, Sallantie) pitkin. Kemijärvellä reitti menee entiselle sellutehtaan alueelle maantietä 9643 (Pahkakummuntie) pitkin. Vaihtoehtoisena terminaalina selvitetylle alueelle ajetaan valtatietä 5 (Sodankyläntie) taajaman pohjoisosan teollisuusalueen kautta katuja pitkin (Pelkosenniementie-Jänkätie-Teollisuustie-Asematie-Karakatu).

Yhdystie 9671 välillä Martti-Sokli on tarkoitus perusparantaa. Tien parantaminen on edellytys Sokli -hankkeen toteuttamiselle, sillä tie on nykyisellään mitoitukseltaan vaatimaton, huonokuntoinen ja sillä on kelirikkorajoituksia. Tavoitteena on parantaa maantien geometriaa ja kantavuutta siten, että se palvelee Soklin kaivoksen rakentamisen aikaista liikennettä sekä kaivoksen toiminnassa ollessa sen huolto- ja tuotekuljetusliikennettä. Suunnitelman tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja liikkumisolosuhteita suunnitteluvälillä tien levetessä ja saadessa kestopäällysteen. Valtiovallan toimesta on suunniteltu merkittäviä toimia tiestön parantamiseksi myös välillä Martti-Kemijärven terminaali.

20.11.2018



Tuotteiden eli apatiitti- ja rautarikasteen kuljetuksiin Kemijärvelle suunniteltuun junalastaustermiinaaliin käytetään pääosin ajoneuvoyhdistelmiä, joissa kuorma-auton perässä on puoli- tai täysperävaunu. Tarkoitus on käyttää kuljetuksissa 76 tonnin ja maksimissaan 25,25 metrin pituisia rekkoja. Apatiitti kuljetetaan suljetuissa kuormayksiköissä eli konteissa ja rautarikaste joko peitetyissä avonaisissa kuormayksiköissä tai suljetuissa kuormayksiköissä.

Fosfaatti- ja rautarikasteiden kokonaismäärä vuodessa on 1 840 000 tonnia. Lastaus- ja kuljetustoiminta on ympärivuorokautista ja sitä tapahtuu kaikkina päivinä rikastamon ollessa käynnissä eli noin 330 päivää vuodessa (tässä on huomioitu huolto- ja muut seisokit). Kuljetuksia on laskettu olevan noin 110 kpl vuorokaudessa, joten tuotekuljetuksista aiheutuva liikennemäärä on kaksinkertainen eli 220 ajoneuvoa per vuorokausi (liikenne molempiin suuntiin yhteensä).

Soklin muu rekka- ja kuorma-autoliikenne koostuu pääasiassa lämpölaitoksessa käytettävän energiapuun/hakkeen, kaivoskaluston vaatiman dieselöljyn, rikastusprosessin

reagenssien ja muiden hyödykkeiden kuljetuksista. Lisäksi kaivokselle suuntautuu muita huoltokuljetuksia, kuten jätehuolto- ja kunnossapitokuljetukset. Tämän raskaan liikenteen määrän on arvioitu olevan noin 30 rekkaa vuorokaudessa eli liikennemääränä 60 ajoneuvoa vuorokaudessa. Rakentamisvaiheesta aiheutuu raskasta liikennettä alueelle tuotavien rakennusmateriaalien ja laitteistojen kuljetuksista. Rakentamisvaiheen raskaan liikenteen määrän on arvioitu olevan noin 30 rekkaa vuorokaudessa eli liikennemääränä 60 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Boreal Bioref suunnittelee Kemijärvelle uutta biojalostamohanketta. Hanke sijoittuisi Kemijoen itärannalle entisen Stora Enson Kemijärven sellutehtaan pohjoispuolelle. Biojalostamo on tarkoitus käynnistää vuonna 2020. Biojalostamohankkeen yhteisvaikutukset Soklin rikasteliikenteen ja muiden kuljetusten osalta on otettu selvityksessä otettu yleispiirteisesti huomioon.

Hankkeen ympäristövaikutukset ja lieventävät toimenpiteet

Vaikutukset maankäyttöön, maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Lähtökohtaisesti hankkeen maankäyttövaikutukset ovat vähäisiä, sillä kuljetusreitti sijoittuu pääosin olemassa olevalle tiestölle. Hanke ei tule estämään ympäröivän alueen nykyisen tai suunnitellun maankäytön mukaista rakentamista ja toimintaa, eli hankealueen ulkopuolella oleva maankäyttö ei tule muuttumaan hankkeen myötä. Hankkeesta voi aiheutua lisääntyvää meluhaittaa tien lähiasukkaille, mikä voi hieman muuttaa alueen luonnetta. Kuljetusreitit ympäröiviä alueita käytetään virkistykseen ja luonto- ja erämaamatkailuun, mutta koska kuljetusreittiä ympäröivät alueet ovat pääosin metsätalouskäytössä, jää meluhaitan vaikutus suhteessa vähäiseksi.

Hankkeen ja sen mahdollisten lieventämistoimenpiteiden, eli vaihtoehtoisten tielinjauksien, voidaan katsoa olevan maakunta-, yleis- ja asemakaavojen mukaisia. Sokli-Kemijärvi välisen tieosuuden perusparantaminen, kuljetusten lisääntyminen ja mahdollisten uusien tielinjauksien tekeminen eivät estä maakuntakaavan tavoitteiden toteuttamista tai aiheuta haittaa muulle kaavoitukselle tai maankäytön järjestämiselle alueella.

Lähtökohtaisesti hankkeen vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön ovat vähäisiä, sillä kuljetusreitti sijoittuu pääosin olemassa olevalle tiestölle. Martti-Sokli välisen tien leventäminen, päällystäminen ja muutamat mahdolliset tien uudet linjaukset eivät muuta maisemakuvaa merkittävästi eivätkä maisemamuutokset näy kauas. Martti-Sokli väliselle tieosuudelle ei myöskään sijoitu Tulppion RKY-kohdetta ja muinaisjäännöksiä lukuun ottamatta muita maiseman tai kulttuuriympäristön kannalta arvokkaita kohteita. Martti-Kemijärvi tievälillä tiestöön ei lähtökohtaisesti ole tulossa muutoksia, mutta lisääntynyt rekkaliikenne saattaa vaikuttaa kokijasta riippuen alueen maisemakokemukseen. Hankkeen maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten merkittävyys arvioidaan vähäiseksi.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin

Liikennemäärät kasvavat suhteellisesti eniten Pelkosenniemen, Savukosken ja Soklin väleillä. Siellä nykyinen liikennemäärä vaihtelee 100 ajoneuvosta 360 ajoneuvoon. Kaivoksen tuotannon aikana liikennemäärän lisäys nykyiseen verrattuna on 390 ajoneuvoa ja rakentamisen aikana 370 ajoneuvoa. Muualla suhteellinen kasvu on pienempi johtuen suuremmista nykyliikennemääristä.

20.11.2018

Kemijärven ja Pelkosenniemen välillä Soklin kaivoksesta johtuva liikennemäärän kasvu on hiukan yli 20 %, joka on lähes kokonaan raskaan liikenteen kasvua. Pelkosenniemeltä Sokliin päin liikennemäärän kasvu Soklin myötä on suhteellisesti suurempi, Pelkosenniemi-Savukoski-Sodankyläntien liittymä -välillä noin 1,5-kertainen ja siitä Sokliin päin noin 4-kertainen. On oletettavaa, että porokolareiden määrä ei kasva kuljetusreitillä liikennemäärän suhteessa, vaan vähemmän. Tässä vaiheessa on arvioitu, että porokolareiden kokonaismäärä kasvaisi 20 – 30%. Kuljetusreitillä on suotavaa tehdä paikallisia toimenpiteitä poro-onnettomuuksien vähentämiseksi, esimerkiksi puuston raivauksia tien varressa ja pistekohtaisia aitoja ohjaamaan porojen tien ylityksiä näkemiltään hyviin paikkoihin. Toimenpiteiden toteuttaminen vaatii kuitenkin tarkempaa selvitystä kolareiden syistä.

Aiemmissa Soklin maantiekuljetuksia koskevissa selvityksissä on esitetty useita liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta parantavia toimenpiteitä, joilla haitallisia vaikutuksia voidaan paikallisesti vähentää tai kokonaan poistaa. Merkittävimpiä olisivat taajamien ohitustiet Savukoskella ja Pelkosenniemellä. Savukosken kohdalla uusi tie lyhentäisi myös kuljetusreittiä. Pelkosenniemellä taajaman länsipuolinen tieyhteys ohittaisi käytännössä myös taajaman kokonaan. Biotuotetehtaan mahdollisen toteuttamisen myötä rakennettava/parannettava Kemijoen itäpuolinen yhteys poistaisi Soklin kuljetukset Kemijärven keskustasta. Terminaalin sijoittaminen rautatieaseman pohjoispuolelle siirtää raskaan liikenteen pois valtatieltä Kemijärven keskustasta, mikä parantaa vilkkaimpien teiden ja liittymien toimivuutta, mutta lisää liikennettä teollisuusalueen kaduilla. Mikäli edellä mainittuja tiehankkeita ei voida valtion toimesta toteuttaa, liikenneturvallisuutta voidaan hiukan parantaa esimerkiksi nopeusrajoituksin taajamissa ja kylien kohdilla, suojateiden turvallisuutta kehittämällä sekä yksityistiejärjestelyin, joilla voidaan vähentää valtatieen tonttiliittymiä ja samalla kehittää turvallisempia jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä.

Hankkeeseen liittyvän liikenteen aiheuttamat päivä- ja yöajan keskiäänitasot (LAeq) selvitettiin melulaskentojen avulla käyttäen Datakustik CadnaA 2018 MR1 – mallinnusohjelmaa ja sen sisältämää pohjoismaista liikennemelun laskentamallia (Nordic Council of Ministers 1996). Laskentatuloksia verrattiin valtioneuvoston päätöksessä (993/1992) annettuihin melun päivä- ja yöajan keskiäänitasojen ohjearvoihin. Mallinnustulosten perusteella Soklin kaivoksen rakentamisen ja tuotannon aikaisten liikennemäärien kasvun myötä Sokli-Kemijärvi-välisen reitin varrelle sijoittuvista asuin- ja loma-asuinkiinteistöistä huomattavasti nykyistä useamman ulkomelutasot tulevat ylittämään päivä- ja yöajan ohjearvot. Koska nykyiset kokonaisliikenteen ja raskaan liikenteen määrät ovat hankealueen teillä valtakunnallista keskitasoa selvästi alhaisempia, lisääntyisivät kuljetukset erityisesti toimintavaiheessa ja sitä kautta myös meluvaikutukset teillä suhteessa melko paljon. Verrattaessa nykytilannetta rakentamisen aikaan ja tuotantotilanteeseen, ohjearvot ylittävien kiinteistöjen lukumäärät voivat moninkertaistua riippuen vuorokauden ajasta ja tarkasteltavasta tilanteesta. Tämä johtuu hankkeen suurehkon kuljetusmäärän lisäksi siitä, että tarkasteltava kuljetusmatka on pitkä (noin 180 kilometriä) ja asutus alueella on keskittynyt pitkälti tiestön varrelle. Jatkosuunnittelussa hankkeen meluvaikutuksia voidaan tarvittaessa vähentää meluvallien ja -esteiden avulla esimerkiksi taajamien ja kylien kohdalla.

Hankkeen rakentamisvaiheessa eli käytännössä Martti-Sokli välisen tieosuuden perusparantamisen ja maanrakennustöiden aikana voi aiheutua vähäistä pölyhaittaa ympäristöön. Rakentamisvaiheen pölyhaitan ei arvioida kuitenkaan ulottuvan kauas ja rakentamisvaiheen kesto on suhteessa lyhytaikainen. Toimintavaiheessa kuljetuksista

aiheutuva tien pölyäminen on hyvin vähäistä, sillä Martti-Sokli välisen tien perusparantamisen jälkeen kaikki kuljetusreitit yleiset tiet ovat päällystettyjä.

Hankkeen aiheuttama liikennemäärälisäys, erityisesti runsas raskaan liikenteen lisäys lisää pakokaasupäästöjen määrää kuljetusreitit lähialueella. Nykytilanteeseen verrattuna pakokaasupäästöt tulevat merkittävästi nousemaan. Kuitenkin vastaavista kohteista saatujen kokemusten perusteella suhteessa hyvin suurenkin liikenteen lisäyksen aiheuttamat pakokaasupäästöt ovat alueellisella tasolla verrattain pieniä eivätkä aiheuta merkittävää vaikutusta alueen ilmanlaatuun. Hankkeen aiheuttamilla pakokaasupäästöillä ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta myöskään tien lähiasukkaiden ilmanlaatuun ja sitä kautta terveyteen.

Hankkeeseen liittyvä liikenteen lisääntyminen, erityisesti raskaan liikenteen lisääntyminen toimintavaiheessa, lisää liikenteestä aiheutuvaa tärinää kuljetusreitillä. Tärinä voi aiheuttaa häiriötä tienvarren lähiasutukselle. Tyypillisesti liikenteen aiheuttamat tärinähaitat kohdistuvat korkeintaan muutaman kymmenen metrin päähän tielinjasta. Raskaan maantie- ja katuliikenteen tärinä voi haitata asumista pehmeällä maaperällä 100 metrin etäisyydellä väylästä ja kovalla maaperällä 15 metrin etäisyydellä väylästä (VTT 2011). Vastaavista hankkeista saadun kokemuksen perusteella asuinrakennusten tärinälle annettu ohjearvo (D-luokka, taajuuspainotettu tehollisarvo $v_w=0,6$ mm/s) voi alittua alle 10 metriä tiestä sijaitsevilla asuinrakennuksilla, vaikka oletuksena laskennassa ja arvioinnissa on huonokuntoinen maantie ja löyhälle maalle perustettu rakennus. Näillä perusteluilla liikenteen tärinävaikutuksen suuruus hankkeessa määritellään pieneksi. Martti-Sokli välisen maantien perusparantaminen ja päällystäminen osaltaan vähentää lähiasutukselle koituvaa tärinävaikutusta, vaikka tietä hieman levennetäänkin. Myöhemmässä tiesuunnittelussa lähiasukkaille koituva tärinävaikutus tullaan ottamaan huomioon. Vaikutusalueen herkkyys voidaan määritellä kohtalaiseksi, sillä tienvarrella on melko paljon asutusta, mutta toisaalta kyse on suurelta osin nykyisestä tiestä, jolla on jo nykytilassaan liikenteestä aiheutuvaa tärinävaikutusta. Vaikutuksen suuruuden ja herkkyyden perusteella hankkeen tärinävaikutusten merkittävyys arvioidaan vähäiseksi.

Hankkeen ilmanlaatu- ja tärinävaikutukset on arvioitu kokonaisuudessaan vähäisiksi. Liikenteelliset vaikutukset, eli vaikutukset liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen sekä autoilijoiden, että kevyen liikenteen näkökulmasta, on arvioitu tieosuudesta riippuen vähäisiksi tai kohtalaisiksi. Meluvaikutukset on arvioitu kohtalaisiksi, sillä melun päivä- ja yöohjearvon ylittävien asuinkiinteistöjen määrä tulee lisääntymään hankkeen myötä jonkin verran. Sisämelutasojen ylityksiä ei hankkeen myötä kuitenkaan todennäköisesti ole odotettavissa. Hanke tulee muuttamaan tiestön lähiasukkaiden kokemaa lähiympäristöä hieman. Vaikutuksen suuruus arvioidaan erityisesti meluvaikutusten kannalta keskisuureksi, jolloin ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvan vaikutuksen merkittävyys arvioidaan kohtalaiseksi.

Vaikutukset elinkeinoihin

Hanke voi vaikuttaa sekä myönteisesti että kielteisesti alueen elinkeinoihin. Hankealueen pääasiallisia elinkeinoja ovat maa- ja metsätalous, porotalous, matkailupalvelut sekä muut julkiset ja yksityiset palvelut sekä erityisesti Kemijärven kaupungin alueella myös teollinen toiminta. Elinkeinoin hankkeesta kohdistuvia haitallisia vaikutuksia voivat olla erityisesti liikenteelliset vaikutukset ja meluvaikutukset. Myönteisiä vaikutuksia ovat esimerkiksi suora työllistävä vaikutus ja epäsuora työllistävä vaikutus (esimerkiksi ajoneuvojen huoltopalvelut).

Kuljetusreitin läheisyyteen sijoittuu paliskuntien (Kemin-Sompio, Oraniemi ja Pyhä-Kallio) alueilla erilaisia porotalouden toimintoja ja infrastruktuuria, kuten laidunalueita, laidunkierto- ja erotusaitoja sekä porojen kulkureittejä. On mahdollista, että porot häiriintyvät jonkin verran lisääntyvästä raskaasta liikenteestä ja sen aiheuttamasta melusta. Suurin ero nykytilanteeseen verrattuna on Savukoski-Sokli välillä, missä nykyiset liikennemäärät ovat pieniä. Vaikka kuljetuksista aiheutuukin jonkinlaista häiriötä poroille, ei hankkeella arvioida olevan kuitenkaan pysyviä vaikutuksia niiden laidunkiertoon.

Martti-Sokli välisen tien rakentamisen sekä koko kuljetusreitin lisääntyvän raskaan liikenteen vaikutuksia voidaan osaltaan vähentää aktiivisella yhteistyöllä paliskuntien kanssa, jotta osataan tunnistaa esimerkiksi poronhoidolle merkittävät alueet ja ajankohdat sekä lieventää vaikutuksia. Lieventäviä toimia voivat olla esimerkiksi aitausten tekeminen porojen liikkumista ohjaamaan, alikulut porojen kuljettamisen helpottamiseksi, nopeusrajoitukset poroille tärkeillä alueilla sekä Porokello -sovelluksen käyttäminen. Martti-Sokli välisen tien perusparannuksen yhteydessä on tärkeää huomioida porojen kuljetuksen sujuvuus, koska porot saattavat pelästyä rakentamistöitä ja porojen kuljetus vaikeutua. Näitä seikkoja huomioidaan myöhemmissä tiesuunnittelun vaiheissa.

Hankkeen vaikutusten merkittävyys porotaloudelle sekä luonto- ja erämaamatkailulle on arvioitu kohtalaiseksi kielteiseksi. Muihin elinkeinoihin kohdistuva vaikutus on arvioitu joko vähäiseksi kielteiseksi tai myönteiseksi.

Vaikutukset luonnonympäristöön

Maaperä- ja pohjavesivaikutusten merkittävyys arvioidaan kokonaisuudessaan vähäiseksi. Tarkemmassa tiesuunnittelussa erityisesti Martti-Sokli välillä, mutta mahdollisesti myös Martti-Kemijärvi välillä, tulee huomioida vedenottoa varten tärkeiden luokiteltujen pohjavesialueiden ja talousvesikaivojen sijainti ja suunnitella tarvittavat pohjaveden suojausrakenteet.

Hankkeen pintavesiin kohdistuvien vaikutuksien suuruus määritellään kokonaisuudessaan pieneksi ja vaikutuksen merkittävyys siten vähäiseksi.

Hankkeen pääasialliset linnustoon kohdistuvat vaikutusmekanismit ovat Martti-Sokli -välin perusparantamisesta aiheutuvat elinympäristömenetykset ja rakentamisen aikainen häiriövaikutus (melu, ihmisten ja työkonoiden liikkumisesta aiheutuva häiriö) sekä koko kuljetusreitin alueella lisääntyvän liikenteen aiheuttama melun lisääntyminen ja törmäyskuolemat. Hankkeen linnustoon kohdistuva vaikutus on pääosin vähäinen, mutta Luiron soilla tien lähialueeseen kohdistuva vaikutus on arvioitu kohtalaiseksi.

Hankkeella ei arvioida olevan suoria vaikutuksia Natura-alueisiin tai muihin suojelualueisiin, sillä näihin ei kohdistu rakentamistoimia. Martti-Sokli -välillä Yli-Nuortin Natura-alueen suojeluperusteisiin (kasvilajit, luontotyytit) ei kohdistu vaikutuksia, sillä alue sijoittuu Yli-Nuortin joen varressa yläjuoksulle tiehen nähden, eikä alueelle voi sen puolesta välittyä vesistön kautta rakentamisen aikaisia kiintoaineshuuhtoumia tai samentumia.

Luiron soiden Natura-alueen osalta hankkeesta saattaa aiheutua välillisiä meluvaikutuksia alueen suojeluperusteina oleviin lintuihin rakentamis- ja tuotantovaiheessa. Lisääntyvä liikenne nostaa Luiron soiden alueella keskiäänitasoa. Vaikutus kohdistuu Natura-alueen linnustollisesti arvokkaimpaan Sokanaapaan noin kilometrin matkalla ja elinympäristöjen puolesta kuivempaan ja siten linnustollisesti vähemmän herkkään Sudenvaaranaapaan noin 2,5 kilometrin matkalla. Sokanaavalla linnustollisesti arvokkaimmat osa-alueet

20.11.2018

sijoittuvat muualle kuin maantien läheisyyteen. Edellä kuvattu linnuston kannalta mahdollisesti häiriytyvä alue on noin 150 hehtaarin laajuinen, eli noin 1 % Natura-alueen kokonaispinta-alasta. Edellä kuvatulla mahdollisesti häiriytyvällä vyöhykkeellä linnustolle aiheutuva häiriö on tutkimusten perusteella todennäköisesti hyvin vähäistä, sillä melutaso on vain hieman havaittavia vaikutuksia aiheuttavaa tasoa korkeampi. Lisäksi mahdolliset vaikutukset lievenevät maantiestä etäämmälle mentäessä, eli koko vyöhykkeellä häiriö ei ole yhtä suurta.

Hankkeesta aiheutuvaa vähäistä meluvaikutusta voitaisiin edelleen lieventää ajonopeuksia pienentämällä Luiron soiden kohdalla. Ajonopeuksien lasku vähentäisi myös lintujen törmäyskuolemien todennäköisyyttä.

Kemihaaran soiden Natura-alue sijoittuu lähimmillään noin 800 metrin etäisyydelle tiestä. Tämän perusteella lisääntyvä liikenne ei nosta Kemihaaran soiden alueella keskiäänitasoa niin korkeaksi, että sillä voisi olla negatiivisia linnustovaikutuksia. Lisääntyvällä liikenteellä ei siten arvioida olevan Kemihaaran soiden suojeluperusteisiin kohdistuvia vaikutuksia.

Lisääntyvällä liikenteellä ei arvioida olevan suoria tai välillisiä vaikutuksia Arajoen luonnonsuojelualueeseen, joka on noin 200 metrin etäisyydelle tiestä sijoittuva lehtokohde.

Suojelualueisiin kohdistuvien vaikutusten suuruus arvioidaan enintään pieneksi ja vaikutusten merkittävyys vähäiseksi tai Luiron soiden tietä lähimmän alueen osalta enintään kohtalaiseksi.

Yhteenveto

Työssä käytetyn merkittävyyden arviointikehikon perusteella hankkeesta ei arvioida syntyvän merkittäviä haitallisia vaikutuksia. Hankkeen merkittävimpinä haitallisina vaikutuksina on tunnistettu vaikutusten arvioinnin perusteella vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen (erityisesti meluvaikutuksen perusteella) sekä porotalouteen ja erämaa- ja luontomatkailuun. Nämä vaikutukset on arvioitu enintään kohtalaisiksi. Lisäksi kohtalaisen haitallisia vaikutuksia on arvioitu kohdistuvan liikennevaikutusten (sujuvuus ja turvallisuus) muodossa osalle kuljetusreitistön tieosuuksista ja vaikutuskohteista. Muilta osin vaikutukset on arvioitu vähäisiksi haitallisiksi. Myöskään yhteisvaikutusten osalta arvioinnissa ei tunnistettu merkittäviä haitallisia yhteisvaikutuksia. Tämän perusteella erillinen ympäristövaikutusten arviointi ei ole tarpeen. Hankkeen vaikutuksia ja mahdollisia lieventämistoimenpiteitä tullaan käsittelemään myöhemmin tie- ja rakennussuunnittelun yhteydessä.

ASIAN KÄSITTELY

Asian vireilletulo

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on edellyttänyt, että hankkeesta vastaavan tulee toimittaa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVA-laki 252/2017) 12 §:n ja YVA-asetuksen 1 §:n edellyttämät tiedot Soklin kaivoksen rikasteiden maantiekuljetuksista ja hankkeen ympäristövaikutuksista YVA-lain 3 §:n 2 momentissa tarkoitettua arviointimenettelyn soveltamista yksittäistapauksessa koskevaa päätöksentekoa varten.

20.11.2018

Hankkeesta vastaava on 29.6.2018 toimittanut ELY-keskukselle "Sokli-Kemijärvi välinen rikasteliikenne" -ympäristöselvityksen sekä 22.10.2018 sen täydennyksen ELY-keskuksen 5.10.2018 lähettämän täydennyspyynnön mukaisesti.

Kuuleminen

Viranomaisten kuuleminen

YVA-lain 13 §:n 1 momentin mukaan ennen ympäristövaikutusten soveltamista yksittäistapauksessa koskevan päätöksen tekemistä on arviointimenettelyn tarpeesta kuultava asianomaisia viranomaisia, ellei tämä ole ilmeisen tarpeetonta.

ELY-keskus on 10.7.2018 pyytänyt lausuntoa Savukosken ja Pelkosenniemen kunnilta, Kemijärven kaupungilta, Lapin aluehallintovirastolta, Lapin liitolta, Lapin maakuntamuseolta, Liikennevirastolta, Metsähallitukselta (Luontopalvelut) ja Museovirastolta. Lausuntoja annettiin seuraavasti:

Savukosken kunta

Savukosken kunta vaatii lausuntonaan, että Soklin kaivoksen tieliikenteestä tehdään tarveharkintainen YVA-menettely. YVA-menettely on tarpeen, jotta ympäristölle, paikallisille asukkaille, poronhoidolle ja muille elinkeinoille aiheutuvat haittavaikutukset saadaan selvitettyä kattavasti.

Rautatievaihtoehdosta on luovuttu ja tämä tarkoittaa, että tilalle valitun maantiekuljetusvaihtoehdon myötä tieliikenteen määrä lisääntyy huomattavasti nykyisestä. Savukosken alue on tärkeä poronhoidon kannalta ja tästä johtuen porokolareiden määrä lisääntyy merkittävästi nykyisestä ja samalla myös liikenneturvallisuus kärsii yleisesti.

Pelkosenniemen kunta

Lausunnon mukaan Sokli-Kemijärvi -välinen rikasteliikenneympäristöselvitys on laadittu kattavasti ja on hyvä pohja varsinaiselle YVA-selvitykselle. Pelkosenniemen kunnan näkökulmasta on huomioitava liikennemäärien runsas nousu, joka tulee aiheuttamaan hankaluuksia sekä työmatkaliikenteelle että kevyelle liikenteelle mm. jalankulkijat. Pelkosenniemen kylissä ei lähtökohtaisesti ole kevyenliikenteenväyliä vaan kaikki käyttävät piennarta. Tie on kapea. Asutus Pelkosenniemelle on sijoittunut tien suuntaisesti ja sekä melu että tärinähaitat lisääntyvät merkittävästi. Lisäksi tien vaikutuspiirissä on myös merkittäviä pohjavesialueita.

Pelkosenniemen kunta vaatii, että Soklin kaivoshankkeen aiheuttamasta liikenteen kasvusta tehdään ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) mukainen selvitys, jossa tulee ottaa huomioon myös mahdollisuus Kemijoen itäpuolen käyttämiseen rekkaliikenteelle. Tätä liikennekäytävää tulisivat käyttämään myös mahdollisen biotuotetehtaan puukuljetukset.

Kemijärven kaupunki

Kemijärven kaupunki toteaa lausunnossaan, ettei hanke ole kokoluokaltaan ja/tai ympäristövaikutuksiltaan sellainen, että siihen olisi tarpeen soveltaa ympäristövaikutusten

arviointimenettelyä. Hankkeen vaikutuksia ja mahdollisia lieventämistoimenpiteitä tullaan myöhemmin käsittelemään rakennussuunnittelun yhteydessä aktiivisessa vuorovaikutuksessa eri sidosryhmien kanssa.

Lapin liitto

Alueella on voimassa 25.11.2004 lainvoiman saanut Itä-Lapin maakuntakaava. Soklin kaivoshankkeen vaihemaakuntakaava sai lainvoiman KHO:n päätöksellä 16.5.2012. Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavaehdotus hyväksyttiin Lapin liiton hallituksessa 28.11.2016. Maakuntakaava valmistellaan valtuustokäsittelyyn sen jälkeen, kun Naturasta poikkeamisesta saadut valtioneuvoston päätöksen ovat saaneet lainvoiman.

Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaava kumoaa lainvoiman saatuaan Itä-Lapin maakuntakaavan. Soklin vaihemaakuntakaava jää voimaan. Vaihemaakuntakaavassa tiejakso Martti-Sokli on osoitettu merkittävästi parannettavana yhdystienä.

Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavaa varten on laadittu liikennejärjestelmä- ja raideliikenteen yhteys selvitys. Valmisteluvaiheen kuulemisen jälkeen on täydennetty raideliikenteen selvitystä sekä laadittu selvitys Soklin kaivoshankkeen liikenneyhteyksistä.

Merkittävästi parannettavina teinä maakuntakaavoissa osoitetaan koko tiejakso Soklista Kemijärvelle (mt 9671, mt 967, mt 965 ja vt 5 aina Pahkakummun risteykseen asti. Pelkosenniemen ja Savukosken taajamien ohitustiet esitetään merkinnällä ohjeellinen/vaihtoehtoinen linjaus Savukosken tieltä Kemijoen yli Kemijärven Patokankaalle asti.

Maakuntakaavan tavoitteena on mahdollistaa asteittainen tiejakson kehittäminen liikennemäärien kasvun ja taloudellisten mahdollisuuksien puitteissa.

Maakuntakaavoihin ja erillisselvityksiin sisältyy vaikutusten arviointi maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittamassa laajuudessa kaavan tehtävä ja tarkoitus huomioon ottaen. Maakuntakaavat on laadittu tiiviissä vuorovaikutuksessa osallisten kanssa.

Lapin liiton käsityksen mukaan nykyisen tieverkon parantaminen mahdollisen lisääntyvän liikenteen vuoksi ei edellytä erillistä ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, vaan vaikutukset voidaan riittävästi arvioida tiesuunnittelun yhteydessä.

Liikennevirasto

Liikennevirasto toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Kuten lausunnolla olevan YVA-menettelyn tarveharkintaa koskevassa ympäristöselvityksessä tuodaan esiin, kaivoshankkeesta aiheutuva liikenteen lisäys yhdystiellä 9671 on suhteellisesti suuri verrattuna tieverkon tämän hetkiseen liikenteeseen. Vaikka liikenteen lisäys on tässä merkittävä verrattuna nykyisiin liikennemääriin, mahdollistaisi olemassa oleva tieverkko toteutettavien parannustoimenpiteiden jälkeen kaivoshankkeesta aiheutuvat lisääntyvät kuljetukset.

Liikennevirasto puoltaa, että YVAN tarveharkinnassa huomioitaisiin varsinaisen YVAN

jälkeen kaivoshankkeesta vastaavan tuottamat lisäselvitykset. Liikennevirasto pitää tärkeänä, että hankkeiden liikenteelliset vaikutukset arvioidaan riittävällä tasolla. Tässä tilanteessa Liikennevirasto kuitenkin puoltaa asian kokonaisarviointia, huomioiden jatkosuunnittelun mahdollisuudet ja Lapin ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen lausunto asiassa. Liikennevirasto katsoo, että rikasteliikenteen kuljetusten siirtäminen rataverkolta maantieverkolle ei edellytä erillistä YVA-menettelyä.

Liikennevirasto katsoo, että mahdolliset ympäristövaikutusten lisäselvitykset olisi mahdollista toteuttaa hankkeen jatkosuunnittelun aikana ja ympäristövaikutuksia lieventäviä toimia voisi toteuttaa tiesuunnitelman nojalla. Maantien parantamiseksi laadittava tiesuunnitelma tulee edellyttämään hyvää yhteistyötä ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen ja kaivoshankkeen toteuttamisesta vastaavan välillä. Tieosuudella Kemijärvi–Sokli voitaisiin laatia esiselvitys, jossa arvioidaan hankkeesta aiheutuvan liikenteen vaikutukset nykyisellä tieverkolla sekä mahdolliset parantamista vaativat ongelmakohteet. Esiselvityksen jälkeen on mahdollista käynnistää tarvittavilta osin tiesuunnitelmat mahdollisten ongelmakohteiden korjaamiseksi.

Metsähallitus, Luontopalvelut

Metsähallituksen näkemyksen mukaan laaditussa ympäristöselvityksessä on tunnistettu hankkeen keskeisimmät todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset.

YVA-menettelyn soveltamista koskevassa harkinnassa tuli luonnonympäristön sietokyvyn osalta huomioida valtioneuvoston asetuksen (277/2017) 2 §:n mukaisesti se, että hankkeella on vaikutuksia Luiron soiden (FI 130 0904) Natura 2000 -alueeseen, erityisesti alueen linnustoon. Ympäristöselvityksessä todetaan, että kuljetusreitillä varrella Jänesaavalla pesii uhanalainen lintulaji. Todellisuudessa kuljetusreitillä välittömässä läheisyydessä on useita muuttohaukan ja ainakin yksi maakotkan reviiri. Vaikutusten selvittämiseksi olisi tullut tunnistaa erityisesti ne muuttohaukan pesimäsuot, joista on suora näköyhteys maantielle, koska melun lisäksi lajiin vaikuttaa myös liikenteestä johtuva visuaalinen häiriö. Rikastekuljetusten mahdollisia vaikutuksia näihin uhanalaisiin ja erityisesti suojeltaviin lajeihin ei ole ympäristöselvityksessä arvioitu asianmukaisesti, mikä tulee huomioida harkintapäätöstä tehtäessä.

Ympäristöselvityksessä ei ole hyödynnetty Soklin rautatien ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (FCG Planeko Oy, 2009) kuvausta alueen poronhoidosta, paliskuntien infrastruktuurista ja poronhoidolle aiheutuvista vaikutuksista, vaikka ratahankkeen VE2 myötäili suurelta osalta olemassa olevia maanteitä. Edellä mainitun aineiston perusteella poronhoidolle aiheutuvat vaikutukset voivat olla ympäristöselostuksessa esitettyä merkittävämpiä. Asian selittämiseksi olisi hyvä kuulla esimerkiksi Paliskuntain yhdistystä.

Soklin kaivosta koskevat YVA-menettelyt toteutettiin vuosina 2007-2012. Hanketta koskeva ympäristölupahakemus päivitettiin vuonna 2015 rikasteiden kuljetusmuodon muututtua autokuljetuksiksi. YVA-yhteysviranomaisena toimiva Lapin ELY-keskus edellytti jo tuolloin, että hankkeesta vastaavan, Yara Suomi Oy:n, tulisi toimittaa ELY-keskukseen riittävän kattava aineisto Soklin kaivoksen rikasteiden maantiekuljetuksista ja niiden todennäköisistä ympäristövaikutuksista YVA-lain mukaista harkintapäätöstä varten. Sen tosiseikan, että hankkeesta vastaava on viivytännyt aineiston toimittamista niin pitkään, että hankkeelle on jo myönnetty vesitalous- ja ympäristölupa, ei tulisi vaikuttaa harkintapäätöksen ratkaisuun. Rikasteiden kuljetus on merkittävä osa kaivoshanketta. YVA-menettelyn tarkoitus on lisätä kansalaisten mahdollisuuksia osallistua ja vaikuttaa hankkeiden suunnitteluun. Onnistunut arviointimenettely myös tuottaa hankkeesta vastaavalle tärkeää tietoa toimenpiteistä, joilla

voitaisiin välttää ja ehkäistä haitallisia vaikutuksia. Metsähallituksen näkemyksen mukaan tieviranomaisen toteuttamalla teknisellä tie- ja rakennussuunnittelulla ei pystytä YVA-menettelyn tavoin saavuttamaan edellä mainittuja tavoitteita.

Museovirasto

Museovirasto arvioi tiehankkeen YVA-menettelyn tarvetta arkeologisen kulttuuriperinnön ja rakennetun kulttuuriympäristön sekä maiseman osalta.

Sokli-Kemijärvi välisen maantien perusparantaminen ei arkeologisen kulttuuriperinnön näkökulmasta edellytä varsinaista YVA-menettelyä. Hankkeen vaikutukset voidaan selvittää tarkemman tiesuunnittelun yhteydessä.

Linjauksen lähialueelta on ennestään tiedossa useita muinaismuistolain (295/63) nojalla rauhoitettuja muinaisjäännöksiä sekä muita arkeologisia kulttuuriperintökohteita, mikä on myös todettu hankkeen ympäristöselvityksessä. Nämä sijaitsevat pääsääntöisesti kauempana tielinjasta. Soklin päässä on muutamia ennestään tiedossa olevia kohteita, jotka voivat ulottua myös levennettävälle tielinjalle.

Alueen tielinjat eivät ole olleet arkeologisten inventointien kohteena. Jokivarsia ja muita ihmisen toiminnan kannalta suotuisia ympäristöjä noudattavina ne ovat otollisia eri aikoina syntyneiden arkeologisten jäännösten sijainnille. Jos toteutettavaksi valitaan vaihtoehtoisia uusia tielinjauksia, nämä edellyttävät arkeologista inventointia. Tiesuunnitelmien tarkentuessa on vielä arvioitava mahdollinen paikoittainen inventointitarve myös olemassa olevilla perusparannettavilla tieosuuksilla.

Lausuntopyynnön liitteenä toimitetussa 29.6.2018 päivätyssä ympäristöselvityksessä on puutteita rakennetun kulttuuriympäristön arvioinnin suhteen. Alaluvussa 4.10 ("Maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet") ja liitekartoissa 1-5 on esitetty vain RKY-kohteet. Selvityksessä ei ole huomioitu sellaisia maakunnallisesti tai seudullisesti arvokkaita alueita, jotka jäävät osittain tai kokonaan näiden ulkopuolelle. Alueista on löydettävissä tietoa voimassa olevassa Itä-Lapin maakuntakaavasta (2003) sekä vireillä olevan Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavan kaavaehdotuksesta (2016). Selvityksestä puuttuvat Itä-Lapin maakuntakaavan osoittamista kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeitä alueista ma 5922 (Kemijokivarsi (Oinas-Autioniemi)), ma 5924 (Martin kylä) sekä ma 5938 (Kuusikko-ojan pirtti). Myös alue ma 5921 (Kostamo-Kummunkylä-Leväranta) on arvioinnin kannalta huomionarvoinen siinä tapauksessa, että hankkeessa päädytään selvityksen kuvassa 2-3 esitettyyn vaihtoehtoiseen tielinjaukseen. Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavaehdotuksen (2016) osoittamista kulttuuriympäristön ja/tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeitä alueista tai kohteista tulee arvioinnissa niin ikään huomioida myös kohteet ma 5924 (Martin kylä), ma 4826 (Savukosken kirkonkylän kulttuurimaisema), ma 4831 (Kaakkurivaara-Vuostimo) sekä ma 5921 (Levärannan kylä-Kummunkylä-Kostamon kylä).

Puutteena on aiheellista nähdä myös se, että selvityksessä ei ole tuotu esiin tietoa vuosina 2004–2008 toteutetun "Lapin kulttuuriympäristöt tutuksi" -hankkeen (LKYT) tuottaman inventoinnin kohteista. Inventoinnissa mahdollisesti huomionarvoisiksi todettuja kohteita sijaitsee mm. perusparannettavaksi suunnitellun tieosuuden Martti-Sokli varrella.

Esimerkiksi tien leventäminen voi vaikuttaa kohteisiin. Kyseinen inventointiaineisto on saatavissa Lapin ELY-keskukselta.

Selvityksen luvussa 2.3.2 viitataan Savukosken ja Pelkosenniemen kirkonkylät ohittaviin uusiin tievaihtoehtoihin, mutta näiden linjauksista ei ole esitetty tarkempaa tietoa. Selvityksen perusteella ei siksi voi luotettavasti arvioida, että maisemaan ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin kohteisiin kohdistuvien vaikutusten merkittävyys olisi vähäinen.

Mahdollisen YVA-menettelyn yhteydessä tulee 29.6.2018 päivätyn ympäristöselvityksen mainitsemien kohteiden lisäksi arvioida vaikutukset myös edellä mainittuihin kohteisiin ja kohdealueisiin.

Museoviraston arvion mukaan tie- ja rakennussuunnittelua varten voidaan toteuttaa erillinen täydentävä selvitys, joka antaa tie- ja rakennussuunnittelulle riittävät lähtötiedot rakennetun kulttuuriympäristön kohteista alueella. Näin toimittaessa YVA-menettely ei ole tarpeen. 29.6.2018 päivätyn ympäristöselvityksen yhteenvedossa (s. 65) on todettu, että vaikutusten lieventämisen edellyttämiä toimenpiteitä tulleen käsittelemään tarkemmin tie- ja rakennussuunnittelun yhteydessä. Museoviraston arvion mukaan rikasteliikenteen merkittäviksi luokiteltavat haitalliset vaikutukset ovat vältettävissä tie- ja rakennussuunnittelun yhteydessä tehtävin ratkaisuin. Tämä kuitenkin edellyttää arvokkaiden ja mahdollisesti arvokkaiden kohteiden huomioimista suunnittelussa, riittäviin lähtötietoihin perustuen.

Hankkeesta vastaavan kuuleminen

ELY-keskus on 4.9.2018 hallintolain 34 §:n mukaisesti varannut hankkeesta vastaavalle tilaisuuden tulla kuulluksi annetuista lausunnoista. Vastine on toimitettu ELY-keskukseen 1.10.2018.

LAPIN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUKSEN RATKAISU

Päätös **Soklin kaivoksen Sokli-Kemijärvi välinen maanteitse tapahtuva rikasteliikenne ei edellytä ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.**

Perustelut

YVA-menettelyä sovelletaan YVA-lain 3 §:n mukaan hankkeisiin ja niiden muutoksiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia. Hankkeet, joihin sovelletaan aina YVA-menettelyä, luetellaan YVA-lain liitteessä 1.

YVA-menettelyä maantieliikenteeseen liittyen edellyttävät YVA-lain liitteen 1 kohdan 9 mukaisesti:

- a) moottoriteiden tai moottoriliikenneteiden rakentaminen;
- b) neli- tai useampikaistaisen; vähintään 10 kilometrin pituisen yhtäjaksoisen uuden tien rakentaminen;
- c) tien uudelleenlinjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä.

Nyt kyseessä oleva hanke ei kuulu YVA-lain liitteen 1 tarkoittamiin hankkeisiin, vaan YVA-menettelyn soveltamistarvetta arvioidaan YVA-lain 3 §:n 2 momentin nojalla. YVA-lain 3 §:n 2 momentin mukaan arviointimenettelyä sovelletaan lisäksi yksittäistapauksessa sellaiseen hankkeeseen tai jo toteutetun hankkeen muuhunkin kuin edellä tarkoitettuun olennaiseen muutokseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan, myös eri hankkeiden yhteisvaikutukset huomioon ottaen, arviointimenettelyä edellyttävien hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Päätettäessä arviointimenettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa on sen lisäksi, mitä 2 momentissa säädetään, otettava huomioon hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä vaikutusten luonne.

Hankkeen ominaisuudet, sijainti ja luonne

Soklin-Kemijärvi välinen rikasteliikenne aiheuttaa toteutuessaan nykyiseen liikennemäärään verrattuna huomattavan liikennemäärän lisäyksen erityisesti vähäliikenteisillä tieosuuksilla. Suunniteltu kuljetusreitti ja vaihtoehtoiset linjaukset sijoittuvat kuitenkin pääosin olemassa olevalle tiestölle, jolla on jo nykytilassaan liikenteestä johtuvia vaikutuksia.

YVA-lain 3 §:n 2 momentin mukaista päätöksentekoa varten hankkeesta on ympäristöselvitykseen laadittu hankkeen vaikutuksia ja niiden merkittävyyttä koskeva selvitys. Vaikutuksia ja niiden merkittävyyttä on arvioitu perustuen kunkin kohteen herkkyyteen ja vaikutusten suuruuteen.

ELY-keskus katsoo, että vaikutusarviointia voidaan pitää riittävänä ja arvioita hankkeen vaikutusten merkittävyydestä pääosin oikeasuuntaisina. Tehtyjen selvitysten perusteella hankkeesta ei arvioida syntyvän merkittäviä haitallisia vaikutuksia. Ympäristöselvityksen mukaan hankkeesta aiheutuu enintään kohtalaisia vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen (erityisesti meluvaikutuksen perusteella) sekä porotalouteen ja erämaa- ja luontomatkailuun sekä liikennevaikutusten muodossa osalle kuljetusreitistöä.

Kuljetusreitin varrelle sijoittuu kolme Natura-aluetta: Yli-Nuorti (SAC, FI1301513), Kemihaaran suot (SAC/SPA, FI1300907) ja Luiron suot (SAC/SPA, FI1300904). Rikasteiden kuljetuksilla ei ole suoria vaikutuksia Natura-alueisiin eikä luonnonsuojelualueisiin, koska näille ei kohdistu teiden korjaus- tai muita rakentamistoimia, kuten selvityksessä on todettu.

Rikasteliikenteen mahdolliset vaikutukset Kemihaaran soiden ja Luiron soiden linnustoon aiheutuvat melusta ja visuaalisesta häiriöstä (autojen liikkuminen) sekä lintujen törmämisestä autoihin. ELY-keskus katsoo, että lisääntyvän liikenteen vaikutukset Kemihaaran soiden linnustoon jäävät vähäisiksi tien ja Natura-alueen välisen etäisyyden vuoksi. Luiron soiden osalta arviointi osoittaa, että häiriytyvä alue jää pieneksi ja vaikutukset vähäisiksi.

Yhteenvedona arvioinnissa todetaan, että Natura-alueen suojeluperusteisiin ei kohdistu merkittäviä vaikutuksia vaikutusalueen pienen koon ja vaikutusten vähäisyyden vuoksi. ELY-keskus pitää vaikutusarviointia riittävänä ja katsoo sen osoittavan, että lisääntynyt liikenne ei luonnonympäristön sietokyky huomioiden aiheuta merkittävästi heikentäviä vaikutuksia Natura-alueen suojeluperusteisiin.

20.11.2018

Hanke ei saadun selvityksen perusteella aiheuta haittaa kaavoitukselle tai maankäytön järjestämiselle alueella. Hankkeen voidaan katsoa olevan maakunta-, yleis- ja asemakaavojen mukainen. Myös hankkeen vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristön ovat selvityksen perusteella vähäisiä. Toiminnan ilmanlaatu- ja värinävaikutukset on myös arvioitu kokonaisuudessaan vähäisiksi.

Ympäristöselvityksessä on yleispiirteisesti arvioitu suunnitellun Boreal Bioref -biojalostamohankkeen yhteisvaikutukset Soklin rikasteliikenteen ja muiden kuljetusten osalta. Selvityksen perusteella merkittäviä haitallisia yhteisvaikutuksia ei synny.

Hankkeesta vastaava on esittänyt mahdollisina lieventävinä toimenpiteinä aitausten tekemisen porojen liikkumista ohjaamaan, alikulut porojen kuljettamisen helpottamiseksi ja nopeusrajoitukset poroille tärkeillä alueilla. Ympäristöselvityksen mukaan vaikutuksia voidaan osaltaan vähentää aktiivisella yhteistyöllä paliskuntien kanssa, jotta osataan tunnistaa esimerkiksi poronhoidolle merkittävät alueet ja ajankohdat.

Hankkeen meluvaikutuksia on esitetty vähennettäväksi meluvallien ja -esteiden avulla esimerkiksi taajamien ja kylien kohdalla. Mahdollisina lieventämistoimina on esitetty taajamien ohitustiet Savukoskella ja Pelkosenniellä, mutta mikäli niitä ei voida valtion toimesta toteuttaa, liikenneturvallisuutta on esitetty parannettavan esimerkiksi nopeusrajoituksin taajamissa ja kylien kohdilla, suojateiden turvallisuutta kehittämällä sekä yksityistiejärjestelyin, joilla voidaan vähentää valtatie tonttiliittymiä ja samalla kehittää turvallisempia jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä.

Mikäli hankkeen suunnittelua jatketaan, hankkeen vaikutukset ja niiden lieventämismahdollisuudet (muun muassa taajamien kierrot ohitusteillä) tulevat laajemmin selvitettyiksi hankkeen jatkosuunnittelussa liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukaisen tiesuunnittelun yhteydessä. ELY-keskus toteaa, että sekä yleissuunnitelman että tiesuunnitelman laadintaan liittyy mainitun lain 27 §:ssä säädetty vuorovaikutusmenettely, joka osaltaan turvaa asianosaisten osallistumismahdollisuuksia hankkeen suunnittelussa.

Johtopäätös

Saatujen selvitysten perusteella ELY-keskus katsoo, että hanke ei todennäköisesti aiheuta laadultaan ja laajuudeltaan YVA-lain 3 §:ssä tarkoitettuja merkittäviä ympäristövaikutuksia, jotka olisivat rinnastettavissa YVA-lain liitteen 1 hankeluettelon hankkeiden vaikutuksiin. Myöskään hankkeen ominaisuudet, sijainti ja vaikutusten luonne eivät yksinään tai yhteisvaikutukset huomioon ottaen ole sellaisia, että hanke todennäköisesti aiheuttaa YVA-lain 3 §:ssä tarkoitettuja merkittäviä ympäristövaikutuksia, eikä ympäristövaikutusten arviointimenettelyä siten ole tarpeen soveltaa hankkeeseen.

Hankkeesta vastaavan on kuitenkin YVA-lain 31 §:n mukaisesti oltava riittävästi selvillä hankkeen ympäristövaikutuksista hanketta toteuttaessaan.

Sovelletut oikeusohjeet

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017)
Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017)
Hallintolaki (434/2003)

MUUTOKSENHAKU

Hankkeesta vastaava saa hakea tähän päätökseen muutosta valittamalla Pohjois-Suomen hallinto-oikeuteen. Valitusosoitus on liitteenä.

Muilla tahoilla ei ole muutoksenhakuoikeutta. YVA-lain 37 §:n 2 momentissa tarkoitetut tahot saavat hakea muutosta päätökseen samassa järjestyksessä ja yhteydessä kuin hanketta koskevasta lupapäätöksestä valitetaan.

ASIAKIRJAN HYVÄKSYNTÄ

Asian on esitellyt ylitarkastaja Saana-Kaisa Ylitalo ja ratkaissut johtaja Timo Jokelainen. Asiakirja on hyväksytty sähköisesti ja merkintä hyväksynnästä on asiakirjan lopussa.

NÄHTÄVILLÄOLO

Päätös julkaistaan sähköisesti ympäristöhallinnon verkkosivuilla osoitteessa: www.ymparisto.fi > Asiointi, luvat ja ympäristövaikutusten arviointi > Ympäristövaikutusten arviointi > YVA-päätökset > Alueellista tietoa, valitse ELY-keskus > Lapin ELY-keskus > Soklin kaivoksen Sokli-Kemijärvi välinen maanteitse tapahtuva rikasteliikenne.

Päätöstä koskeva kuulutus on nähtävillä Savukosken ja Pelkosenniemen kuntien, Kemijärven ja Rovaniemen kaupunkien sekä Lapin ELY-keskuksen virallisilla ilmoitustauluilla ja mainittujen kuntien verkkosivuilla 14 päivän ajan.

LIITTEET

Valitusosoitus

JAKELU

Hakijalle saantitodistuksella, maksutta

TIEDOKSI

Savukosken kunta
Pelkosenniemen kunta
Kemijärven kaupunki
Rovaniemen kaupunki
Lapin liitto
Lapin maakuntamuseo
Liikennevirasto
Metsähallitus
Museovirasto

Tämä asiakirja LAPELY/2607/2018 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument LAPELY/2607/2018 har godkänts elektroniskt

Ylitalo Saana-Kaisa 20.11.2018 14:25

Jokelainen Timo 20.11.2018 14:51