

LIITE 4

ALUEHALLINTOVIRASTON HAILUODON VESILUPAHARKINNASSA TUTKIMATTA JÄTTÄMÄÄ AINEISTOA

20.2.2020 Lapin yliopistossa hyväksytyssä Pasi Kortesuon kandidaattityössä ”Viherpesu viranomaismenettelyssä. Hailuodon pengertien ympäristövaikutusten arviointimenettely” kirjoitetaan siitä, kuinka Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus eli

”yhteysviranomaisena on selkeästi antanut vallan diskurssissa viranomais- ja julkisluontoisille organisaatioille. Ainoana poikkeuksena on ollut Perämeren kalatalousyhteisöjen liitto ry, joka on taloudellisten toimijoiden yhdistys. On tietysti otettava huomioon, että 18 lausunnon antajista 5, eli noin 5/18 oli yksityisten toimijoiden tai yksityisten yhteisöjen yhteenliittymiä, joten pelkästään suhdeluvun mukaan yksityisten toimijoiden lausuntojen nostojen olisikin pitänyt olla pienempi. Nyt se oli nostoista 5/22 ja toimijoista 1/8, joten pelkästään laskennallisesti tarkasteltuna yksityisten toimijoiden valta diskurssissa jäi niiden suhteellista edustavuutta pienemmäksi.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry ja Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry sekä Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys, eivät tulleet yhteysviranomaisen puolesta huomioiduksi lainkaan nostoina sen perustellussa lausunnossa. Ei, vaikka kyseiset toimijat esittivät kaikkein vakavimpia moitteita YVA-prosessin prosessuaalisista perusteista. Samoin kyseiset toimijat esittivät vakavaa ja perusteltua arvostelua YVA-selostuksen konsulttien töiden sisällöllisistä puutteista ja jopa aineiston väärentämisestä ja plagioinnista. (POPELY/1/07.04/2010, 59-89).”

Tämä ongelma on voimistunut entisestään, kun vesilupakäsittelyssä **aluehallintovirasto ei ole käyttänyt ratkaisunsa pohjana mitään muuta kuin Pohjois-Pohjanmaan ELY:n liikennepuolen toimittamaa puolueellista materiaalia**, joka löytyy linkistä

https://tietopalvelu.ahtp.fi/Lupa/Lisatiedot.aspx?Asia_ID=1464757

Jos AVI:lla on vähänkin asiantuntemusta tapaukseen, josta he ovat antaneet vesiluvan, he eivät voi olla tietämättömiä, että myös kriittistä materiaalia on tuotettu ja olemassa. Siksi kriittisen materiaalin käyttämättä jättäminen on syytä pitää sekä ELY:N että AVI:n osalta tahallisenä. Lausunnot, muistutukset jne. on osoitettu jatkuvasti ELY:lle, ja valitukset ovat käyneet siellä lausunnoilla.

Olemme pengertiehankkeen eri vaiheissa antaneet mielipiteitä, lausuntoja muistutuksia ja tehneet valituksia mm. seuraavasti, mutta esittämämme konsulttiraporttien jne. kritiikistä ei ole päätyttyä vesiluvan käsittelyyn mitään muuta kuin tästä vesiluvasta annettu mielipide (Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Pohjanmaan piiri ry ja Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. 2019). sekä prosessin alkuvaiheissa ELY:n ympäristöpuolen YVA-arviointiohjelma- ja arviointiselostuslausuntoihin otetut lausunnot. Niihinkään AVI ei viittaa missään vesiluvan kohdassa.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry. 2009: Mielipide merialueen osayleiskaavan (liikenneyhteyden ja tuulivoiman kehittäminen) OA-suunnitelmasta. 14.5.2009. 3 s.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry. ja Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. 2009: Lausunto Hailuodon liikenneyhteys -hankkeen YVA-ohjelmasta 10.6.2009. 8 s.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry. ja Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry. 2010: Lausunto merialueen osayleiskaavan luonnoksista 7.6.2010. 13 s.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry. ja Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry. 2010: Lausunto Hailuodon liikenneyhteyden ja Oulunsalo-Hailuoto tuulipuiston YVA-selostuksista 16.6.2010. 25 s.

Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry., Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry. ja Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry. 2014: Merialueen osayleiskaavaehdotuksesta muistutus 24.9.2014. 10 s.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry., Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. ja Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry. 2015: Valitus merialueen osayleiskaavapäätöksestä 19.1.2015. 15 s.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry. ja Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. Hailuodon Lausunto kiinteän yhteyden yleissuunnitelmasta 27.2.2015. 5 s.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry. ja Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. 2016: Pengertien yleissuunnitelman hyväksymispäätöksestä valitus 17.11.2016. 3 s.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry., Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. ja Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry. 2017: Valitus [Korkeimmalle Hallinto-oikeudelle] Pohjois-Suomen hallinto-oikeuden merialueen osayleiskaavavalitusta koskevasta päätöksestä 17/0062/1 ja 17/0063/1. 29.3.2017. 7 s.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry., Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. ja Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry. 2017: Vastaselitys Oulun kaupungin ja Hailuodon kunnan vastineisiin koskien valitusta merialueen osayleiskaavapäätöksestä 27.6.2017. 6 s.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Pohjanmaan piiri ry. 2017: Kantelu oikeuskanslerille päätöksestä rakentaa Hailuodon pengertie ilman lainvoimaista osayleiskaavaa ja liikenteen yleissuunnitelmaa. 8.12.2017. 4 s.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Pohjanmaan piiri ry. 2018: Hailuodon pengertien rakentamisesta päättäminen ilman lainvoimaista osayleiskaavaa ja liikenteen yleissuunnitelmaa. Kantelu eduskunnan oikeusasiamiehelle 27.2.2018. 2 s.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Pohjanmaan piiri ry., Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. 2018: Lausunto Hailuodon strategisen yleiskaavan 2030 valmisteluaineistosta. 5.4.2018. 4 s.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Pohjanmaan piiri ry., Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. 2018: Lausunto Hailuodon kiinteän tieyhteyden tiesuunnitelmasta. 11.6.2018. 4 s.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Pohjanmaan piiri ry. 2018: Kantelu Hailuodon kiinteän yhteyden taloudellisuudesta ja toiminnallisuudesta. Valtiontalouden tarkastusvirastolle 10.12.2018. 7 s.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Pohjanmaan piiri ry ja Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. 2019: Mielipide Hailuodon ja mantereen välisen kiinteän vesilupahakemuksesta 28.1.2019. 6 s.

Nämä aineistot ovat valituksemme liitteinä.

Seuraavassa osassa käymme läpi em. lausuntojemme jne. esille nostamia asioita, joita vesiluvassa ei tunneta eikä ole käsitelty. Suuri osa asioista kuuluu kolmeen luokkaan: 1. Vaikutusten rajausta on tehty puutteellisesti, koska pääosa Hailuotoa on jäänyt vaikutusten arvioinnin ulkopuolelle. 2.

Esteellisyys: Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, joka on hankkeen suunnittelija on tehnyt myös YVAN. Lähtökohtaisesti se, että YVA:n on toteuttanut sama organisaatio, joka vastaa hankkeen suunnittelusta ja toteuttamisen edellyttämistä hankinnoista ja kilpailuttamisista ei ole nykyisen hallintokäytännön mukaista. Se ei luo riittävän luotettavaa kuvaa siitä, että selvitykset toteutettaisiin aidosti riittävästi, vaikka YVA:n toteuttamisesta on vastannut eri vastuualue kuin hankkeen suunnittelusta, etenkin kun ELY-keskuksen ylijohantajana on toiminut liikenne ja infrastruktuuri-vastuualueen johtaja. Esimerkiksi Varkauden Huruslahden sedimenttien haitallisten aineiden kunnostushankkeessa Pohjois-Savon ELY-keskus jääväsi itsensä ja YVA-menettelyn toteuttamisesta vastasi Pohjois-Karjalan ELY-keskus.

3. Puutteellinen ympäristövaikutusten arviointi. Tätä tukee yhteysviranomaisen YVA-arviointiselostuslausunto, jossa on nostettu esiin useita selvityksiin liittyviä puutteita ja epävarmuustekijöitä, joita ei ole täydennetty tai käsitelty luvan harkinnassa ja itse luvassa. Pyydämme Vaasan hallinto-oikeutta tutkimaan aineistomme tältä kannalta.

Jätämme tässä käsittelemättä materiaalia, joka koskee etenkin hylättyä hanketta rakentaa pengertien lähistölle tuulipuisto.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry. ja Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. 2009: Lausunto Hailuodon liikenneyhteys -hankkeen YVA-ohjelmasta 10.6.2009

Tässä vain pitkän lausunnon vaatimukset, joista suurin osa on jätetty toteuttamatta.

Vaatimukset

- on tutkittava koko vaikutusalue
- on käytettävä menetelmiä, joilla vaikutuksia eri vaihtoehdoissa voidaan arvioida määrällisesti. Esimerkiksi auton alle jäävistä linnuista on melko helppo tehdä nykytilatutkimus ja arvioida oikeasti uuden tieosuuden ja lisääntyvän liikenteen aiheuttamat lisätörmäykset pengertievaihtoehdossa.

Pengertien linnustovaikutuksen arviointi voidaan suorittaa itse Hailuodossa esimerkiksi seuraavasti:

1. Arvioidaan lautta- ja pengertien ero rantarakentamisen määrään. Pengertievaihtoehdossa oletetaan esimerkiksi rantayleiskaavan mahdollistaman rakentamisen toteutuvan kokonaan. Lauttavaihtoehdossa oletetaan, että joku osa (esim. 60 %) toteutuu.
2. Hankitaan aineisto suojelualueitten ulkopuolisten rantojen linnustosta sekä rakennetuilta että rakentamattomilta kohdilta.
2. Lasketaan linnuston muutos lautta- ja pengertievaihtoehdossa.
3. Verrataan lautta- ja pengertievaihtoehdon linnustovaikutuksia kvalitatiivisesti ja kvantitatiivisesti. Rakentamisprosentteja muuttamalla arvioidaan epävarmuustekijöitä ja suoritetaan eräänlaista herkkyystarkastelua.

Vastaavasti eri vaikutusten arvioimiseksi pitäisi kehittää ongelmakysymyskohtainen arviointiohjelmassa selkeästi kuvattu menetelmä. Samantyyppistä lähestymistapaa voidaan soveltaa kaikkiin eliöryhmiin.

Lauttaväylän muuttolevähdysmerkitys mainitaan tekstissä, mutta sitä, miten pengertien vaikutus verrattuna nykytilaan aiotaan arvioida, ei kuvata mitenkään. Muuttajien määrät eri alueilla vaihtelevat vuosien välillä vielä huomattavasti enemmän kuin pesijöiden. Siksi yhden vuoden

ilmeisesti ajallisesti epäyhtenäinen seuranta ei riitä. Tästäkään aiheesta ei juuri ole julkaistuja aineistoja. Siksi nykytilankin selvitys vaatii vanhan aineiston keräämistä niiltä, joilla sitä on, ja sen yhteen kokoamisen jälkeen arvion mahdollisista tiedon aukoista. Aukot tulisi täyttää uudella maastotyöskentelyllä. Tällä aikataululla se ei ole mitenkään mahdollista. Varsinaiseen vaikutusarvioon tarvitaan sitten perusteltu arvio pengertievaihtoehdon tuomista ekologisista muutoksista (lauttaväylän pitkä sula jäisi pois, silta-aukkoihin virtauksen aikaisin avaama sula, jäät kiinnittyisivät penkereeseen jne.) ja arvio siitä, mitä tämä vaikuttaisi lintuihin muuttokauden eri vaiheissa.

Kalasto ja kalastus

Pohjasedimenttien haitta-ainepitoisuudet on kattavasti tutkittava, jotta voidaan selvittää, mitä seurauksia voi olla ruoppauksista aiheutuvista pohjanmateriaalien siirtymisestä ja vapautumisesta. Pengertie-tuulipuistorakentamisen yhteisvaikutukset tulee myös selvittää tältäkin osin.

Muu eläimistö

Tässä kappaleessa ilmoitetaan selvästi, että arviointi kohdennetaan myös Hailuodon saarelle. Jälleen puhutaan kuitenkin kirjallisista lähteistä, mikä tarkoittaa, että asiaa ei aiota tutkia asiallisesti niin, että siihen käytettäisiin sekä ajallisia että taloudellisia resursseja. Tietoja luvataan täydentää "mahdollisuuksien mukaan esimerkiksi metsästäjiltä ja luontoharrastajilta koottavilla tiedoilla". Kuten aikaisemmissakin kohdissa, seuraa jälleen luettelo näkökulmista, mutta ei minkäänlaista tarkkaa kysymyksenasettelua tai edes lyhyttä kuvausta käytettävistä arviointimenetelmistä. Niinpä "arviointi tehdään asiantuntija-arviona", joka koostuu paikkakohtaisesta satunnaistiedosta ja "valistuneesta" arvauksesta.

Natura-arviointi

On selvää, että Natura-arviointi on olennainen osa kyseisen hankkeen vaikutusten arviointimenettelyä. Sen sisällöstä ei kuitenkaan anneta mitään tietoa. Muun aineiston perusteella on pääteltävissä, että sekin esitetään tehtäväksi "asiantuntija-arviona olemassa oleviin kirjallisiin lähteisiin tukeutuen." Se ei riitä Natura-arvioinniksi eikä muutoinkaan vaihtoehtojen vaikutusten vertailemiseksi.

Tiepenkereen padotusvaikutus lounaistuulilla on yllättäen nostettu esille. Toisin kuin arviointiohjelmassa kirjoitetaan, se vaikuttaa ilmeisesti paitsi Liminganlahteen, myös Luodonselän rannoille kohottaen yläveden maksimikorkeutta ja lisäten korkeiden merivesien viipymää. Se lisää linnunpesien merivesituhoja. Arvion kvantifioimiseksi on olemassa perustiedot, joiden hankinnan konsultin tulee selvittää.

Tarpeen on tässäkin kohdassa muistuttaa myös lautta- ja pengertievaihtoehtojen erilaisista vaikutuksista Hailuodon maankäyttöön. Jos ja kun pengertie-vaihtoehto aiheuttaa lisäpaineita rantarakentamiseen, sillä on vaikutuksensa uusien kesäasuntojen lähellä oleviin Natura-alueisiin. Esimerkiksi kesäasumiseen liittyvä mönkijöiden yleistymisen on havaittavissa Hailuodossakin.

Vaihtoehtojen vertailu (luku 8)

Vertailun periaatteet esitetään vain yleisellä tasolla. Selvitettäviä asioita on paljon ja niissä käytettävät menetelmät vaihtelevat. Vertailun tekemistä ja arviointia heikentää se, että menetelmiä

ei kuvata. Haasteellinen tehtävä kehkeytyy konsultille siitä, kun se ryhtyy selittämään vaihtoehtojen tavoitteidenmukaisuutta sekä vaihtoehtojen keskinäistä hyvyttä tavoitteisiin verrattuna. Ohjelman perusteella arvioiden on vaikea uskoa siihen, että arviointiselostuksesta saadaan lukea kattavasti selvitettyyn tietoon perustuva uskottava ja tasapuolinen tulkinta vaihtoehtojen vaikutuseroista.

Seurannan suunnittelu (luku 10)

“Suositeltava seuranta“ jne. luvataan esittää arviointiselostuksessa, mutta koska ohjelmassa ei ole esitetty vaikutusten arvioinnille juuri minkäänlaisia toistamiskelpoisia menetelmiä, jää seurantakin väkisin aivan yleiselle tasolle.

Hankkeen aikataulu

Ohjelman mukaan hankkeen YVA-prosessi päättyy vuoden 2010 alkupuolella. Suurta osaa tässä ja muissa arviointiohjelmasta annettavissa lausunnoissa tai yhteysviranomaisen lausunnossa esille tulevista asioista on käytännössä mahdoton ottaa huomioon selvitysten teossa suunnitellussa aikataulussa. Yhteysviranomaisen lausunto on odotettavissa heinäkuussa 2009, joten esimerkiksi pesimälinnustoa koskevat lisäselvitystyöt voidaan tehdä maastossa vasta keväällä 2010, jolloin YVA-prosessin ilmoitetaan olevan jo ohi.

Hankkeen aikataulu pitäisi laatia niin, että palaute voidaan ottaa huomioon. Sekin pitäisi vielä ottaa huomioon, että yhden vuoden aikana tehtävät maastotyöt ovat vuosien välisen vaihtelun takia useimmiten liian suppeita edes kasvillisuuden tai linnuston nykytilan kuvaamiseen, saati arvioinnin ja seurannan pohja-aineiston tuottamiseen. Kyseinen hanke kuuluu niihin, joissa vaihtoehtojen aiheuttamat vaikutukset eroavat toisistaan hyvin voimakkaasti niin lyhyellä kuin pitemmälläkin ajalla. Se vaatii asiallisen vaikutustarkastelun tarvitseman riittävän ajan olennaisten vaikutusten selvittämiseksi.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry. ja Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry. 2010: Lausunto merialueen osayleiskaavan luonnoksista 7.6.2010

Otteessa vain vaikutuksista ja loppupäätelmä. Lisää löytyy itse lausunnosta kuten muissakin kohdissa.

Vaikutukset

- Hailuotoon

Vaikutusarviot ainakin linnuston – poikkeuksena pesimälinnusto lähialueella - ja Natura 2000 -alueiden sekä tuulipuistojen yhteisvaikutusten osalta ovat niin heikkoja, että käytännössä niitä ei ole tehty ollenkaan. Yksityiskohtiin käymme käsiksi varsinaisessa YVA-lausunnossamme. Keskeinen virhe ja puute on itse Hailuodon jättäminen kaikkien tarkastelujen ulkopuolelle.

Kaavaselostuksen sivulla 20 kirjoitetaan, että ”kiinteän yhteyden vuoksi Oulunsalon läpi kulkevan liikenteen määrä tulee kasvamaan merkittävästi, mikä huonontaa liikenneturvallisuutta jne.” Osa kasvusta johtuisi pengertien ja tuulipuiston rakennustöistä, mutta pysyvämpi vaikutus Hailuodon lisääntyneestä

henkilöautoliikenteestä. Tätä asiaa ei kuitenkaan käsitelty mitenkään YVA:ssa.

Sivun 22 lauseet ”kiinteän yhteyden suorat vaikutukset Hailuodon kulttuuriympäristön arvoon jäävät vähäisiksi” ja ”hankkeella ei ole lainkaan tai vain lieviä haitallisia vaikutuksia yksittäisten kulttuuriympäristökohteiden arvoon” ovat tyypillisiä konsulttien mielistelylauseita, joissa itse asia kierretään. Suurin vaikutus pengertiellä on tietenkin mahdollinen sopimaton rakentaminen, jota tieyhteys voi edistää. Se on tyypillinen epäsuora vaikutus, mutta sitä konsultti ei tietenkään mainitse.

Kiinteän yhteyden todennäköisesti aiheuttamasta paineen kasvusta hiekkarantoihin ja dyyneihin on lipsahtanut tekstiin yllättävä kohta: ”Ihmistoiminnan aiheuttama kulutus voi johtaa dyynien ja hiekkarantojen alkuperäisen kasvillisuuden sekä tuulten synnyttämän dyynien geomorfologisen rakenteen tuhoutumiseen.” Tämä on yllättävä kolmesta syystä: 1. Negatiiviset arviot eivät kuulu konsulttien normaaliin kaikkia hankkeita puolustelemaan esitystapaan. 2. Arvio koskee selvästi itse Hailuotoa, joka yritettiin jättää arvioista pois. 3. Sen olisi voinut jättää pois juuri tästä pengertien lähialueen kaavasta jos jostain.

”Kiinteän yhteyden rakentamisella ei ole vaikutusta Huikunkankaan pohjavesialueeseen” – tietenkään - vaikka liikenne sen läpi lisääntyy ja luultavasti myös polttoaineiden ja muiden vaarallisten aineiden kuljetus, jos kiinteä yhteys toteutuu.

- merialueeseen

Konsulttien mukaan ”virtaukset eivät merkittävästi muutu kiinteän yhteyden rakentamisen seurauksena, mikäli rakennetaan riittävän suuret virtausaukot”. Tässäkään ei esitetä mitään lukuja, ja kuten edellä todettiin, aukkoja on pienennetty 200 metriä 1990-luvun alussa selvitetystä vaihtoehdosta. Silti kaavaselostus väittää, että ”kiinteä yhteys ei aiheuta merkittävää muutosta vedenvaihtuvuuteen ja vedenkorkeuteen”. Tämä olisi pitänyt perustella, sillä suurempien aukkojenkin tarkastelulla pengertien arvioitiin (Tielaitos 1993, s. 151) lisäävän esimerkiksi tukkasotkan pesätuhoja 5-10 prosenttia vuotuisen korkeimman meriveden tilanteessa. Tämä aiheutuisi padotusvaikutuksesta ja pesimäpaikkojen lievistä rehevöitymiskehityksestä pengertien eteläpuolella Luodonselällä.

- kasvillisuuteen

Kaavaselostus (s. 24) väittää, että kiinteä yhteys ei vaikuttaisi vesikasvillisuuteen. Tämä on ristiriidassa jo saman kappaleen oman tekstin kanssa, jonka mukaan ”alueen uhanalaisista lajeista upossarpio ja nelilehtivesikuusi häviävät nopeasti kasvupaikkojen hävitessä rantojen umpeenkasvun myötä” – jota rakentaminen ”edistänee” edellisen lauseen mukaan. Kasvillisuusvaikutuksista on kokonainen luku (Tielaitos 1993, luku 6.3.5, sivut 130-146) vuoden 1993 selvityksessä, ja sen kriittisten johtopäätöksien uskottavuutta lisää nyt tarkasteltavan mallin silta-aukkojen supistus tuolloin tarkasteluun verrattuna.

Teksti väittää, että ”kiinteän yhteyden vaikutukset alueen kasvilajistoon rajoittuvat Oulunsalon Riutunkariin ja Hailuodon Huikkuun”. Tämä on ristiriidassa mm. saman selostuksen edellisen kappaleen kanssa, jossa nopeutunutta rantojen umpeenkasvua arvellaan tapahtuvan ”Nenännokan-Riutunkarin” välillä. Lause ”kiinteän yhteyden

pohjoispuolella penkereen jäitä patoava merkitys on pienempi, joten jääeroosio pitäneen alueen matalat lintuluodot ja ranta-alueet kasvittomina” on virheellinen. Koko tarkastelualueella voimakkain jättien röysiintyminen ja jääeroosio tapahtuvat lounaistuulilla, jolloin jäätyvä tai sulava jääkenttä lähtee tehokkaimmin liikkeelle veden samalla noustessa. Pengertie salpasi tämän ilmiön tehokkaimmin juuri pohjoispuolellaan, missä myös käytännössä kaikki saaret sijaitsevat.

- eläimistöön

Kuten asiaan kuuluu, myöskin ”kiinteän yhteyden vaikutukset nisäkäslajistoon jäänevät hyvin vähäisiksi”.

Suomen Luontotieto Oy ”selvitti” myös hylkeitten esiintymistä (Oja & Oja 2009). Konsultit seurasivat hylkeitä 4.4.-14.11.2009, vaikka kyseessä oli lisäselvitys, jota ”Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus suositteli kesäkuussa 2009” eli kaksi-kolme kuukautta ”selvityksen” teon aloitusta myöhemmin. Tästä päätellen noin 40 prosenttia selvityksen ”työajasta” (huhti-kesäkuussa) tehtiin ilmeisesti ilman tutkimussuunnitelmaa ottaen mukaan satunnaisia havaintoja.

Tekstin mukaan ”hylkeitä seurattiin systemaattisesti jääaikana lintujen muuttoseurana yhteydessä”. Toisen kohdan mukaan ”hyljeselvityksen maastotyöt toteutettiin osana muita alueen luontoselvityksiä, mutta havainnointi oli kuitenkin systemaattista”. Jääaika loppui keväällä 2009 varhain toukokuussa. ”Systemaattisesti” seurattu ”jääaika” kesti siis ehkä kuukauden, mutta tarkkoja päiviä ei voi tietää, koska Suomen Luontotiedon tavan mukaisesti hyljeselvityksestä ei löydy minkäänlaista taulukkoa ”havainnointipäivistä”. Hyljeselvitys on Suomen Luontotiedon raportti numero 37 vuodelta 2009. Syysmuuttoselvitys on numero 46/2009. Tämä tiettävästi kahden hengen ja satunnaisten apulaisten pikkufirma tuottaa siis raportin maastotöineen aina 7,9 vuorokauden välein vähentämättä viikonloppuja tai pyhäpäiviä ja olettaen että numero 46 oli vuoden 2009 viimeinen. On kyseenalaista, voisiko tällaisella vauhdilla tehdä vakavaa YVA-työtä.

Hyljeselvitys arvelee jääajan – siis ennen selvityksen virallista alkamista – ”havainnointitarkkuuden” olleen riittävää, mutta kesän ehkä ei. Aineisto ja menetelmät – kohdassa kerrotaan, että ”jäiden lähdön jälkeen suunnittelun alueen luodot ja kivikot tarkastettiin systemaattisesti kaukoputkella lepäilevien hylkeiden selvittämiseksi”. Ei kerrota, miten tämä työ älyttiin tehdä (toukokuussa), kun suosittelu hylkeiden tutkimisesta tuli ympäristökeskuksesta vasta kesäkuussa.

Koko hyljetyössä ei mainita yhtään havaintoa loka-marraskuulta, vaikka työn piti jatkua 14.11.asti. Jos sitä olisi jatkunut joulukuulle asti, konsultit olisivat ehkä huomanneet, milloin tarkastelualue on oikeasti tärkeä itämerennorpille. Ilmaston lämmitessä lauttaväylän molemmista puolista on muodostunut merkittävä itämerennorppien kerääntymispaikka ensimmäisten jääkenttien muodostuessa. Kiinteän yhteyden vaikutuksen selvittäminen tähän ilmiöön on sekin tekemättä.

Norpan ja hallin esiintymiskartassa ei kerrota milloin havainnot on tehty ja kuka ne on tehnyt. Aineiston ja menetelmien mukaan osa tiedoista on Riutun kalastajilta ja hailuotolaisilta. Suurin osa edes kalastajista ei kuitenkaan nykyään erota hyljelajeja kuin kuolleena tai lähietäisyydeltä.

Tekstissä esiintyy useita kertoja Hailuodon ”Isonkylänlahti”, jota ei tietääksemme ole olemassakaan.

Tässä kohdassa olisi pitänyt tarkastella myös esimerkiksi tulokaspetojen mahdollista kasvanutta tulomuuttoa Hailuodossa. Tästäkin on laaja tarkastelu 1990-luvun vaikutusarvioissa (Tielaitos 1993). Sen mukaan eniten lohkareista pengertä levittäytymistienä käyttäisi todennäköisesti minkki. Myös Hailuodon faunasta puuttuvan rotan uutta saapumista ennustettiin selvityksessä. Minkki ja rotta ovat erityisen haitallisia kosteikkolinnoille.

Eläimistökohdassa on omituinen väite, jonka mukaan ”rakentaminen ei myöskään lisää metsästyspainetta Hailuodossa”. Tämä on vailla perusteita ja ristiriidassa vuoden 1993 selvityksen kanssa: ”Todennäköisesti kiinteä tieyhteys lisääi oululaisten metsästäjien iltalentometsästystä Hailuodossa arkipäivinä” (Tielaitos 1993). Metsästyksessä vanhassa selvityksessä (Tielaitos 1993) oli runsas neljä sivua, luku 6.3.10, mutta sitäkään arviota ei ole uusissa selvittelyissä siteerattu mitenkään. Kanalintu-, jänis- ja hirvilupia ei ole toistaiseksi luovutettu metsästysseuran ulkopuolisille. Siltä osin kaavaselostuksen lause pitää paikkansa, mutta jos tästä on kysymys, FCG Finnish Consulting Group ei tiedä, että linnut ovat eläimiä.

”Kiinteän yhteyden vaikutukset pesimälinnuston rajoittuvat Riutunkarin alueelle” väitettään sivulla 25. Jo edellä oli puhetta pohjoispuolen saarten heikentyneistä rantavoimista ja lisääntyvästä umpeenkasvusta, joka vie pesimäpaikkoja ja altistaa umpeenkasvaneitten paikkojen pesät veden satunaisille nousuille. Asiasta oli laaja pohdinta vuoden 1993 töissä (Tielaitos 1993) ja nyt olisi ollut tilaisuus kvantifioida asiaa tarkemmin. Myös padotusvaikutus eteläpuolen tuulilla koskettaa paljon Riuttua laajempaa aluetta Luodonselällä, Ojakylänlahdella ja Liminganhdella. Koska alueen lintupolulaatiot ovat harvinaisen suuria, prosentinkin lisää pesätuhoihin on absoluuttisesti suuri, puhumattakaan 5-10 prosentista. Kohdan absurdiutta lisää se, että itse Hailuoto on taas tarkastelun ulkopuolella.

Lintujen yleistyvät törmäykset lisääntyvään autoliikenteeseen pengertiemallissa mainitaan ilman mitään lukuja, vaikka tällaisia laskelmia oli jo 1990-luvun selvityksissä (Tielaitos 1993).

Tuulipuiston vaikutuksia käsitellään aivan yleisellä tasolla eikä mukana ole edes arviointiselostuksen sinänsä epäpäteviä tuloksia.

- yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Koska konsulttien on oltava hankkeelle myötämielisiä, vaikutuksia esitellään valinnoin ja termein, joilla kaikki ilmiöt ovat positiivisia (suluissa toinen näkökulma): ”laajentaa Hailuodon työssäkäyntialuetta” (lisää pendeliliikennettä ja ihmisten pitkiä työmatkoja, rasisusta ja onnettomuuksia), ”luo mahdollisuuksia edistää yhdyskuntarakenteen suunnitelmallista kehittämistä” (vaarantaa perinnemaiseman, luo kaavoituspainetta). Hailuodon paikallispalveluiden vaarantuminen liikkumisen lisääntymisen tunnustetaan, mutta asiaa piilotetaan koukeroiseen lauseeseen.

- elinoloihin ja viihtyvyyteen

Kohta on osin päällekkäinen edellisen kanssa. Lähes kaikesta on väännetty myönteistä hankkeiden toteutuessa: Pengertie ”alentaa kuljetuskustannuksia” – lisää yrittäjän polttoainekustannuksia, joskin säästää ajassa. Polttoaine on kuitenkin uusiutumaton luonnonvara. Pengertie ”parantaa kuljetusten täsmällisyyttä ja toimintavarmuutta”, vaikka lähes kaikki liikenteen merkittävät katkokset ovat johtuneet pengerpätkien tukkeutumisesta eivätkä lautasta.

Yhtäkkiä tulee lause, joka arvioi vaikutuksia itse Hailuodossa: ”Kiinteän yhteyden myötä tapahtuva virkistyskäytön lisääntyminen vaikuttaa merkittävästi jäkälän poiminta-alueiden säilymiseen”. Ilmeisesti negatiivisesti, mutta sitä ei parhaiten konsulttiperinteiden mukaisesti lausuta.

Kahdessa kohdassa kaavaselostuksessa vastaan tuleva virkistyskäytön lisääntyminen hietikoiden, dyynien ja jäkälämaiden uhkana ei juuri pidä paikkaansa, ellei ”virkistyskäytöllä” tarkoiteta maastoajoneuvoja. Viime vuosina niin paikalliset, mökkiläiset kuin ilmeisesti satunnaisetkin kävijät ovat tuoneet mukanaan yhä enemmän mönkijöitä, joilla ajellaan yleisesti pitkin rantoja ja aivan yleisesti luonnonsuojelualueilla. Kunta tai ELY:n viranomaiset eivät ole tiettävästi tehneet mitään tämän laittomuuden kitkemiseksi. Kiinteä yhteys avaisi uusia mahdollisuuksia laittoman maastoliikenteen lisäämiseen.

Matkailuvaikutukset ovat konsultin mukaan tietysti positiiviset, mutta sitä ei tietenkään selitetä, miksi laajan alueen ainoan saaristokunnan muuttaminen niemeksi olisi matkailijoista niin kiinnostavaa, kun niemiä on Pohjanlahden rannikolla kymmeniä.

Konsulttien mukaan penkereen mukana ”ihmisten elämänpiiri laajenee”! Tämä tarkoittanee aluetta huonosti tuntevia ja nopeaa liikenneyhteyttä hyödyntäviä mökkivarkaita tai muita vastaavia ”yrittäjäryhmiä”, koska meriyhteys ei ole vuosikymmeniin jos koskaan rajoittanut hailuotolaisten liikkumista. Jälleen (s. 26) väitetään, että vaikutuksia ei ole Hailuodon riistakantaan, koska metsästyspaineen ei arvioida lisääntyvän!

Elinkeinovaikutuksia väitettiin positiivisiksi, mutta sivulla 26 todetaan, että saaristotuet menevät. Niiden merkitystä väitetään vähäisiksi, mikä ei ole totta. Tässäkin kohdassa tarkasteluelologiikka heittää häränpyllyä: Eikö elinkeinojakin tulisi tarkastella vain lauttaväylällä, jos tarkastelualue on vain se?

Sivulla 27 väitetään, että ”kiinteällä yhteydellä ja tuulipuistolla on rajoitettu, yhteinen positiivinen imagovaikutus”. Mikä on rajoitettu imagovaikutus? Miten ristiriitainen, monien vastustama hanke luo positiivista imagoa?

Sivulla 28 mainitaan ainoan kerran vaikutus hankkeiden Natura-alueisiin. Kyse ei ole vesistövaikutuksista, vaikutuksista Hailuodon Natura-alueisiin, joiden läheisyyteen kiinteä yhteys voisi tuoda rakentamispaineita – vaan melusta! Se on luultavasti tässä tapauksessa yksi vähämerkityksisimmistä seikoista. Sivulla 28 tietää myös, että (pengertie- ja tuulipuisto-) hankkeilla ei ole yhteisvaikutuksia ”maankäytön suunnitteluun”, vaikka itse teksti on osa ”liikenneyhteyden ja tuulivoiman kehittämisen” yhteistä osayleiskaavaa.

- luonnonvarojen käyttöön

Kaavaselostuksen (s. 23) mukaan ”kiinteän yhteyden rakentamisella on paikallisia maa- ja kallioperää muuttavia vaikutuksia kiviainesten ottopaikoilla. Rakentaminen edellyttää merkittävien kiviainesmäärien hankkimista ja kuljettamista”, todetaan, mutta kaavaselostuksessa ei valaista asiaa lainkaan määrällisesti. Kun tarvittavan kiviaineksen määrä on satoja tuhansia kuutiometrejä, vaikutus on paikallista suurempi. Meritiehen uppoavat ainesmäärät olisivat merkittävä osa koko seutukunnassa käytettävistä maa-aineksista. Kulutus meritiehen lisäksi merkittävällä tavalla uusien ainesten hankintaan liittyviä rasitteita, niin energiankulutusta kuin ympäristövaurioita.

Tuulipuistojen yhteisvaikutukset

Koska osayleiskaava nojaa liikenne- ja tuulipuistohankkeiden YVA-selvityksiin, jotka ovat ainakin teoriassa valmiina, yhteisvaikutuksista pitäisi esittää eriteltyä määrällistä tietoa. Kohdassa pyöritellään asiaa siihen tapaan kuin kyseessä olisi arviointiohjelman luonnos tms. Työ on tekemättä.

Loppupäätelmä

Tuulivoimalapuiston ja Hailuodon kiinteän liikenneyhteyden sisältävä merialueen osayleiskaavaluonnos ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain vaatimuksia kaavan vaikutusten kunnollisesta arvioinnista. Prosessissa on mukana pääkonsultit Destia ja WSP mukaan lukien yhtiöitä ja niiden ryppäitä, joilla on taloudellinen intressi tiettyyn vaihtoehtoon eli kiinteän yhteyteen, minkä takia selvitykset eivät ole uskottavia.

Jos kaavoitusta aiotaan jatkaa, sen taustaselvitykset on tehtävä uudelleen. Selvitykset on myös syytä tilata tahoilta, jotka eivät hyödy taloudellisesti mistään vaihtoehdosta. Nähtävillä olevat tuulipuiston ja kiinteän yhteyden sisältävät maankäyttöluonnokset ovat toteuttamiskelvottomia.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry. ja Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry. 2010: Lausunto Hailuodon liikenneyhteyden ja Oulunsalo-Hailuoto tuulipuiston YVA-selostuksista 16.6.2010

Tästä on poistettu tuulipuistoa koskeva osa ja hankavastaavan ja konsulttien yhteyttä ja jääviyttä käsitellään muualla.

Alku ja tiivistelmä.

Ympäristövaikutusten arviointilain tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia. Kyseisessä vaikutusten arvioinnissa hankkeesta vastaavan ja sen ympäristövaikutuksia selvittävän konsultin hyvin likeiset suhteet ja yhteneväiset intressit sekä eri roolien sekoittuminen myös päätöksenteossa vaarantavat lain tavoitteen toteutumisen.

Tiivistelmä

Ympäristöselvitykset ovat pääosin niin puutteellisesti tehtyjä, että niiden tulosten

perusteella ei voida tehdä luotettavia arvioita hankkeen vaikutuksista. Osa olennaisista luontoselvityksistä on erityisen huonosti tehtyjä. Työsuunnitelma on ollut keho, maastotyön aikataulu aivan väärä (muun muassa talvilintuja selvitetty juhannusyönä) jne, joista johtuen johtopäätökset ovat epäkelpoja, jos niitä on esitetty.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen erityinen ongelma on siinä, että se on laadittu aivan liian suppeasta näkökulmasta, vaikka työhön olisi ollut saatavilla samasta aihepiiristä aiemmin julkaistua aineistoa. Selostusta ei voida myöskään hyväksyä riittäväksi ilman kunnollista Hailuodon saarta koskevaa vaikutusten arviointia.

Koska Natura-arviointi on koottu samojen maastotöiden tuloksista, sitä vaivaa samat selvitysten puutteet ja virheet menetelmissä ja tuloksissa sekä erityisesti vaikutusalueen rajaamisessa, joten sitä ei voi pitää asiallisina ja riittävänä luonnonsuojelulain vaatimana selvityksenä hankkeiden vaikutuksista.

Ympäristöselvitykset, Natura-selvitys mukaan lukien on tehtävä uudelleen tai luovuttava sellaisen vaihtoehdon edistämiseksi, jolla on arvioitavissa olevan haitallisia vaikutuksia ympäristön nykytilaan ja tilan parantamista koskeviin tavoitteisiin.

Vaikutusten arviointi

Olemme 7.6.2010 antaneet lausunnon Oulunsalon ja Hailuodon merialueen osayleiskaavan luonnoksista, jotka liittyvät samoihin hankkeisiin ja jolla on taustalla samat YVA-selvitykset (www.sll.fi/pohjois-pohjanmaa > kannanotot). Lausuntomme loppupäätelmä oli, että tuulipuiston ja Hailuodon liikenneyhteyksien osayleiskaavaluonnokset eivät täytä maankäyttö- ja rakennuslain vaatimuksia kaavan vaikutusten kunnollisesta arvioinnista.

Tämä lausunto sisältää samoja asioita kuin kaavalausunto siltä osin, kuin ne liittyvät ympäristövaikutusten arviointiin, ja lisäksi itse YVA-raporttien ja taustaselvitysten tarkempaa arviointia. YVA-raporttien silmiinpistävä piirre on se, että mitään seurantaryhmässä esittämäämme kritiikkiä ei ole otettu huomioon, vaan kelvottomimmatkin YVA:n osat ja kumotut väittämät ovat mukana. Tämä vahvistaa käsitystämme siitä, että kovasti markkinoitu ”osallistaminen” ja ”kanssakäyminen” ovat vain rituaali, ja niiden annista otetaan huomioon vain se osa, joka palvelee hankevastaavan intressejä.

1. Liikenneyhteys-YVA

Hanke

YVA-selostuksen mukaan ”Hailuodon liikenteellinen palvelutaso on lauttaliikenteen ylitysaikojen ja yöliikenteen puuttumisen vuoksi huonompi kuin muualla seudulla.

Liikkumismahdollisuudet

eivät näiltä osin vastaa ELY-keskuksen lauttaliikenteelle asettamia palvelutasotavoitteita.” Jo tämä kohta sisältää kehäpäätelmän:

”Liikkumismahdollisuuksia” pitää lisätä, koska ELY-keskuksen tavoitteet ovat sellaiset!

Silmiinpistävä piirre koko prosessissa on historiattomuus. Hailuodon liikenneyhteyksiä

tutkittiin edellisen kerran 1990-luvun alussa. Silloin selvityksiä tehtiin uuden YVA-lainsäädännön pohjalta, joka ei vielä ollut virallisesti voimassa. Ensimmäisessä vaiheessa tehtiin ns. nykytilaselvitykset ja toisessa vaiheessa arvioitiin liikenneyhteyden vaikutuksia.

Monelta osin selvitykset olivat kattavampia ja parempia kuin nyt tehdyt. Niistä on koottu Tielaitoksen Oulun tiepiirin oma yhteenvetoraportti (Tielaitos 1993). Koko teosta ei löydy nykyisen hankkeen viiteluettelosta, jota on pidettävä tarkoituksellisenä. Kohdassa ”aikaisemmat suunnitelmat ja päätökset” suunnitteluvaihe mainitaan, mutta ympäristövaikutusten arvioinnin tuloksista ei kerrota mitään eikä raporttiin viitata. Lisää tietoa löytyisi tielaitoksen raportin pohjatöistä, joista osa tehtiin Oulun yliopiston yhteydessä toimineessa Ympäristöinstituutissa.

Merialueen osayleisaavaluonnoksen selostuksen selvitysluettelon ensimmäinen viite on Hailuodon liikenneyhteyden yleissuunnitelma. Sellaisella nimellä ei löydy kuitenkaan mitään dokumenttia, vaan hakuautomaatti tuottaa järjestään luettelon YVA:an liittyviä asiakirjoja, joissa kyseistä nimeä käytetään. Suunnitellun kiinteän yhteyden ja sen vaihtoehtojen taloudelliset vaikutukset olisi kuitenkin tullut esittää selvästi, jotta muun muassa laskelmien (väitetyt säästöt jne.) oikeellisuus voitaisiin tarkastaa.

Luetteloihin olisi syytä ottaa viitteet myös esimerkiksi ympäristöjärjestöjen ja riippumattomien asiantuntijaorganisaatioiden kuten yliopistojen lausuntoihin, sillä kaavoitus- ja YVA-hankkeiden kuulemiset ja lausuntokierrokset muodostuvat ilman kunnollista ja pysyvää dokumentointia vain osallistuttamisrituaaleiksi, joilla ei ole käytännön merkitystä. Aikaisemmat päätösprosessit 1980- ja 1990-luvuilla tuottivat mittavan aineiston perusteellista pengertiekriittistä aineistoa, joka samoin kuin noiden päätösprosessien historia, on kokonaan pyyhitty näkymättömiin uusista selvityksistä.

Tavoitteet

Liikenneselvitysten tavanomaisen kehäpäätelmäisen kaavan mukaan esitetään luettelo hyvältä kuulostavia tavoitteita, jotka tosiasiallisesti ovat reaali maailmassa keskenään ristiriidassa. Niin on käynyt tässäkin hankkeessa. Tavoite ”Liikkuminen on mahdollista ympärivuorokautisesti” on luonnollisesti pengerteitä puolustava näkökulma. ”Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat” on kuitenkin kanssa ristiriidassa, sillä aikataulusidonnaisuus meren ylityksessä ja (useimmiten pieni) riski jonoista ovat tällä hetkellä asioita, jotka parantavat joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Pengertien liikenneturvallisuusriskeistä on tiekiistan aikaisemmissa vaiheissa puhuttu jonkin verran. Etenkin myrskyssä se olisi vaarallinen.

”Kuljetuksiin, työssäkäyntiin ja asiointiin liikenteessä kuluva aika on vertailukelpoinen muuhun seutuun verrattuna” tavoite on kyseenalainen, sillä vertailu ”seutuun” on keinotekoinen. Kaikki yli 120 kilometrin päässä Oulusta asuvat pohjoispohjalaiset käyttävät Oulussa käymiseen ainakin saman verran aikaa kuin hailuotolaiset. Työssäkäynti Hailuodosta Oulussa on lisäksi Oulun seudun pienintä (23 % työikäisestä väestöstä; lähde Oulun seudun liikennetutkimus <http://www.ouka.fi/seutu/pdf/OuluLiikennetutkimus2009.pdf>).

Tavoitteena on myös ”palvelujen saatavuus paranee”. Tämä lupaus liittyy aina tiehankkeisiin, joiden edistäminen on tielaitoksen oma materialistinen intressi. Esimerkit

viittaavat kuitenkin pikemminkin siihen, että liikkumisen lisääntyminen näivettää lähipalvelut ja siirtää ostokset keskuksiin ja mantereen hypermarketteihin. ”Elinkeinojen toimintaedellytykset paranevat”, vaikka saaristoaseman menetys ennemminkin heikentää niitä, ja ”ympäri vuorokautinen” liikenne voi yhtä hyvin viedä majoitusasiakkaat kuin tuoda niitä. ”Kuntatalouden hoitoedellytykset kehittyvät” ehkä, jos saareen muuttaa uusia veronmaksajia tien ansiosta. Jos työpaikkoja ei samaan aikaan tule, joutuvat uudet asukkaat ajamaan joka tapauksessa päivässä kaksi tuntia edestakaisin, vaikka olisikin pengertie.

Luettelossa on koko joukko ympäristöarvoihin liittyviä toiveita, joihin konsultit roolinsa mukaan vastaavat joka tapauksessa myönteisesti. Tietävästi Suomessa YVA-konsultit eivät ole itse koskaan päätyneet siihen, että yksikään heidän selvittämänsä hanke olisi huono.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kohta on vain luettelo tavoitteista. Pengertiehanketta ei edes yritetä arvioida niitä vasten. Esimerkkejä: alueidenkäyttötavoitteiden tehtäviksi ilmoitetaan muun muassa: -auttaa saavuttamaan maankäyttö- ja rakennuslain ja alueidenkäytön suunnittelun tavoitteet, joista tärkeimmät ovat hyvä elinympäristö ja kestävä kehitys, -edistää kansainvälisten sopimusten täytäntöönpanoa Suomessa

Kansainvälisistä sopimuksista ei löydy mitään mainintaa koko YVA-aineistosta. Vuoden 1993 yhteenvedossa (Tielaitos 1993) niistä on oma lukunsa (s. 17–18). Itämeren suojelusopimuksesta sanotaan em. raportissa, että (meriluontoon mahdollisesti vaikuttavat suuret) ”hankkeet on ilmoitettava käynnistysvaiheessa Itämeren suojelukomissiolle, joka tiedottaa asiasta kansainvälisesti. Hailuodon pengertiehanke olisi tällainen ennakoilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluva hanke, josta tulisi ilmoittaa komissiolle.” Tällaisesta ilmoituksesta ei ole ainakaan julkisesti ilmoitettu. Onko se tehty?

Kaavat

Ympäristöministeriö totesi 1990-luvulla, että pengertie ei ole mahdollinen ilman seutukaavan (nyttemmin maakuntakaavan) muuttamista. Pohjois-Pohjanmaan liitto poisti uudessa maakuntakaavassaan esteen edistää kiinteää yhteyttä, vaikka se ei olekaan ainoa kaavan mukainen liikenneyhteyden toteutustapa. Muutenkin kuluneet 17 vuotta on käytetty koneistojen rasvaamiseen. Poliitiikan, hallinnon ja yritysmaailman kolmiliitto on menestyksellä edistänyt Fennovoiman ydinvoimalahanketta huolehtimalla maakuntakaavan läpi ajamisen Pohjois-Pohjanmaan liitossa ja samantyyppinen asioiden hoidon tapa on nähtävissä kyseisessä hankkeessa. Tosiasiat ovat valittavissa ja niitä valitaan sen mukaan, millaisia tavoitteita hankkeille on asetettu. Siinä kehässä alueidenkäyttötavoitteet, kaavojen sisältövaatimukset tai vaihtoehtojen vaikutukset ovat keveitä palikoita.

Vaikutusalue

Arviointiselostuksessa on kootusti esitetty otteita yhteysviranomaisen lausunnosta ja vastattu siinä esitettyihin vaatimuksiin. Yhteysviranomeinen vaati vaikutuksien arvioimista todellisen vaikutusalueen mukaisesti ja vaikutusalueen rajaamista niin, että

siitä käy riittävän yksityiskohtaisesti ilmi eri vaikutustyyppien vaikutusalue. Arviointiselostus ei täytä kuitenkaan vaikutusalueen rajaamiselta vaadittua selkeyttä. Vaikutusalueen rajaamisen epämääräisyys on toistunut myös kaavatyössä.

Sekä liikenneyhteys-YVA:n että kaavahankkeen suurin rajausvirhe on se, että itse Hailuoto, johon liikenneyhteysvaikutukset ovat todennäköisesti suurimmat, on suljettu tarkastelujen ulkopuolelle. Vuonna 1993 tehdyssä ”Hailuodon liikenneyhteysvaikutusten tarveselvityksessä” (Oulun tiepiiri 1993) vaikutusalueet oli perustellusti rajattu (1) rakentamisalueeksi (hiukan nykyistä suppeampi alue), (2) vesistövaikutusalueeksi (Siikajoen Karinkanta–Luodonselkä–Liminganlahti–Oulun ja Haukiputaan edusta) ja (3) vaikutusalueeksi itse Hailuodossa välittömän rakennusalueen ulkopuolella. Lisäksi neljäs (4) tarkastelualue oli harvinaisten taksonien (lajit, rodut) levinneisyys siltä osin kuin vaikutusalueella tavataan jonkin taksonin populaation merkittävä osa.

Itse Hailuotoon kohdistuvista vaikutuksista ainoa lähde, johon voidaan vedota, on ”Hailuodon liikenneyhteysvaikutusten tarveselvitys”, joka tehtiin ennen YVA-lainsäädännön voimaantuloa, mutta joka siitä huolimatta on kattavampi ja uskottavampi kuin nyt tuotettu materiaali.

YVA:n tarkastelualueen olisi joka tapauksessa pitänyt kattaa myös Luodonselän ja Liminganlahden alueet, joille vesistövaikutukset ulottuvat jossain muodossa, ja missä ympäristöarvot ovat poikkeuksellisen suuret (maamme tärkeimmät lintuvesialueet Liminganlahdella ja Hailuodon kaakkoisosassa) – kuten jo 1990-luvun selvityksissä (Tielaitos 1993) todettiin ja kuten Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen YVA-ohjelmasta antamassa lausunnossa vaaditaan.

Rakenne

Sivun 51 mukaan siltojen paikan valintaan ja pituuksiin ovat vaikuttaneet meren pohjan muodot,

jotka on selvitetty luotauksilla. Silta-aukkojen tarpeet perustuvat Merenkululaitoksen lausuntoon ”Hailuoto–Oulunsalon välisen alueen väylätarpeista Hailuodon kiinteän yhteyden siltojen kohdilta”, joka on annettu vesiliikenteen näkökulmasta. Lisäksi mahdollisesti tulevan tuulivoimapuiston huoltokuljetukset tarvitsevat melko suuret leveys- ja alikulkukorkeustarpeet.”

Suunnitelmassa Riutun silta-aukon pituus on 730 metriä ja Huikun 765 metriä, yhteensä 1495 metriä, korkeudet 5 ja 15 metriä. Aukot ovat vaihe vaiheelta pienentyneet, sillä 1990-luvulla Huikun aukoksi suunniteltiin 1000 metriä, aukkojen yhteispituudeksi 1700 metriä ja korkeudeksi 10 ja 18 metriä. Kyse on ilmiselvästi yrityksestä halventaa pengertien kustannuksia samalla virtausaukkoa 205 metriä kaventaen. Veneilijät ja kalastajat ovat olleet huolissaan varsinkin Riutun puolen matalasta aukosta.

Tielle on tarkoitus sijoittaa myös kevyen liikenteen väylä molemmin puolin tien 3,5 metrin ajoratoja, ilmeisesti 1,25 metrin piennarusuudelle. 1990-luvun suunnitelman (Tielaitos 1993) mukaan penger olisi ollut 12,5 metriä leveä, ”johon sisältyi 3,25 metrin kevyen liikenteen osuus toisella puolella tietä”. Kaavassa pengertien, kaavan mukaan ”Hailuodon meritien”, yhteyteen on lisäksi sijoitettu moottorikelkkareitti. Suunnitelma oudoksuttaa, kun penkereelle se ei mahdu, ja silta-aukot eivät jäädy kunnolla kiihtyneen virtauksen takia. Moottorikelkkareittiä ei tosin arviointiselostuksessa mainitakaan.

Esimerkiksi kuvassa 4.3 ei ole moottorikelkkareittiä otettu huomioon. Poissuljettu on myös aikomus siitä, että moottorikelkoilla kuljettaisiin talvella kevyen liikenteen kaistaa.

Sivun 50 tekstin mukaan ”penkereen (3,5 m) korkeus on riittävä tavanomaisissa sääoloissa, mutta voimakkaimmilla tuulilla aallokko huuhtelee tien pintaa ja irtojäiden aikaan myös jäitä saattaa kasautua penkan läheisyyteen ja jopa tielle saakka”. Tämä onkin totta, ja liikkuvat ja röysiintyvät jäät ovat tukkineet nykyiset lyhyetkin penkereet monta kertaa. Lauttaa ne eivät ole juuri pysäyttäneet. Pengertie ei siis takaakaan jatkuvasti käytössä olevaa liikenneyhteyttä.

Näyttää siltä, että silta-aukkoja pienentämällä, tietä kaventamalla ja suunnittelemalla liian matala penger manipuloidaan pengertien laskennalliset kustannukset mahdollisimman alas, jotta saataisiin aikaan rakentamispäätös. Sitten suunnitelma voidaan todeta toteuttamislevottomaksi, mutta lisärahaa on helpompi saada, kun päätös on tehty tai jopa rakentaminen aloitettu ja ongelmat ilmenneet. Tästä Raippaluodon sillan hinnan tuplaantuminen päätösvaiheessa esitettyyn on hyvä esimerkki.

Lauttayhteys

Selostuksessa mainitaan ylivoimaisesti merkittävimmäksi häiriöksi ruuhka. Kuvista 6.4 ja 6.5 lauttaliikenteen häiriöiden yksikkö kuitenkin puuttuu. Kuvat ovat myös suttuisia ja manipulatiivisia. Vaikka ruuhkapylväs kurkottuu omiin yksinäisiin korkeuksiinsa, sekä tekstistä että kuvista on vaikea päätellä, miten vakava häiriö ruuhka loppujen lopuksi on kymmenvuotisjaksolla ollut.

Liikenne-ennuste

”Liikenne-ennusteen perusteena on käytetty tiehallinnon tieluokka- ja maakuntaperusteista tieliikenne-ennustetta vuosille 2006–2040. Ennusteen perusteella arvioidaan Hailuotoon johtavan seututie-luokan tien liikennemäärän kasvavan vuosina 2008–2038 1,4-kertaiseksi.” Pengertievaihtoehdossa liikennemäärää kasvatettiin lisäksi alkutilanteessa 400 ajoneuvolla vuorokaudessa. Tämä perustui asiantuntija-arvioon kiinteän yhteyden liikennettä kasvattavasta vaikutuksesta, joka on todettu vastaavissa kohteissa kuten Raippaluodossa.

Tiehallinnon ennusteet ovat tyypillisiä itseään toteuttavia ennusteita, joilla tiehallinto pyrkii turvaamaan sen, että alalla on jatkossakin töitä. Ennusteita laaditaan täysin piittaamatta esimerkiksi ympäristö- ja ilmastotavoitteista ja niitä koskevista toimenpiteistä. Niitä listataan toisissa kohdissa silloin, kun se palvelee hankevastaavan etuja.

Yleisesti on tiedossa, että öljyvarat ovat hupenemassa, ja ne jotka arvioivat öljyhuipun – hetken jonka jälkeen käytettävissä olevan öljyn määrä vähenee väkisin – olevan vuonna 2020, kuuluvat jo ns. ”optimisteihin”. Vuonna 2038 öljyn saatavuus rajoittaa melko varmasti liikennettä merkittävästi (ks. esim. <http://fi.wikipedia.org/wiki/öjyhuippu>).

Vaikutukset liikenteeseen

Konsulttitöiden kaavan mukaan hankevastaavan toiveen mukaiset ratkaisut saavat ylistystä ja muut ovat huonoja.

"Lauttayhteys tukee vähemmän viheryhteyden toteutumistarvetta", todetaan selostuksessa johtopäätöksenä. Asia on aivan päinvastoin. Pengertie on lauttayhteyteen verrattuna pyöräilijän painajainen: väli, joka ennen muodosti lepotaunon, tarjoaa pahimmillaan taistelua myrskytuulta ja kaatosadetta vastaan suojattomalla merenselällä suojattomana kapean ajoradan vielä kapeammalla reunalla. Tämä on YVA-konsulttien mukaan "maakunnallinen viheryhteys".

Siitäkin konsultit visioivat positiivisen kehitysaskelen: "Maakuntakaavan hengen mukaisesti viheryhteydellä tarkoitetaan lihasvoimin tapahtuvaa liikkumista ja ulkoilua. Poikkileikkauksessa kevyen liikenteen kulkeminen mahdollistetaan 1,25 metriä leveillä pientareilla molemmin puolin tietä. [...] Puoleen väliin sijoitettu levähdysalue mahdollistaa hyvän pysähtymispaikan kulkijalle ja mahdollisuuden viettää aikaa matkalla. Lisäksi merimaiseman katselu tuo kulkijalle positiivisia elämyksiä." Sen sijaan "lauttayhteys tukee vähemmän viheryhteyden toteutumistarvetta". Tämä on konsultin luovan mielikuvituksen oiva taidonnäyte!

Ja: "Vaihtoehdossa VE0+ (parannettu lauttavaihtoehto) lautalle tullessa autoliikenne joutuu edelleen lähes aina pysähtymään, jolloin liikenteen palvelutasoa voi pitää huonona (E) tai erittäin huonona (F)". Eikö jokainen ainakin liikennevaloristeyskin silloin pudota tieyhteyden luokkaan "huono" tai "erittäin huono"?

Tällä hetkellä lauttamatka on monille vierailijoille ja muillekin Hailuodon matkan kohokohta. Se on Destiassa jätetty tahallaan oman onnensa nojaan, kun mitään opastusta ei ole saatavilla eikä myöskään minkäänlaista virvokkeiden tarjontaa tms. palveluita. Vessoissa on ollut vuosikausia samat seinäkirjoitukset, vaikka joukossa on alatyölistien lisäksi myös tunnistettaviin henkilöihin kohdistuvia henkilökohtaisia herjoja.

Kappaleessa 6.6 epävarmuustekijöistä mainitaan mahdollinen kolmas silta-aukko. Huomautus on irrallinen ja perustelematon. Vaihtoehdossa VE 1 on kaksi silta-aukkoa. Vaihtoehdon vaikutukset on myös arvioitu kahden silta-aukon mallilla.

Kiinteän yhteyden liikenneturvallisuus ja -varmuus on kaikkien liikkujaryhmien näkökulmasta merkittävästi heikompi kuin lauttayhteyden. Vaikutusyhteenvedon mukaan (s. 74) kuitenkin "Vaihtoehto VE 1 (= pengertie) tarjoaa parhaimmat liikenteelliset vaikutukset henkilöautoliikenteelle, kuljetuksille ja kevyelle liikenteelle." Jälkimmäisen osalta tämä on todistetusti virheellinen väite. Vaikutukset liikenteeseen -osio on täynnä valikoivaa arviointia, konsulttiselvitystä aidoimmillaan.

Melu ja tärinä

Kappaleessa 7 esitetyt selvitykset melu- yms. vaikutuksista ovat suurelta osin mieltä vailla, kun itse Hailuoto on tarkastelun ulkopuolella. Pengertie-vaihtoehdossa lisääntyvän liikenteen vaikutuspiirissä on satoja taloja, mutta selvitys pohtii vaikutuksia muutamiin Santosen ja Oulunsalon kesämökkikiinteistöihin.

Melun ja tärinän aiheuttamien vaikutuksien selvittäminen vedenalaiseseen luontoon ja hylkeisiin puuttuu selostuksesta kokonaan.

Päästöt ilmaan ja vaikutukset ilmastoon: polttoaineen kulutus ja hiilidioksidipäästöt

Sivun 95 hieman hämärä yhteenvetoteksti päästöistä kuulu seuraavasti: ”Vaihtoehto VE0 tuottaa yli puolet Hailuodon liikenneyhteyden kasvihuonepäästöistä ja vaihtoehto VE0+ suuremmilla liikennöintimäärillä vielä noin 40 prosenttia enemmän kuin vaihtoehto VE0. Vaihtoehto VE1 tuottaa 40 prosenttia vähemmän päästöjä kuin vaihtoehto VE0, kun suuren energiatarpeen vaativa lauttayhteys korvataan autoliikenteellä.”

Siis lopputulema on, että pengertie toisi 40 prosentin säästön hiilidioksidipäästöihin. Ensimmäinen virhe tässä on se, että tarkastelujaksoa ei määritellä. Se on luonteva ottaa 30 vuodeksi, jota muutenkin käytetään.

Teimme vertailun VEO:n (nykyinen liikenteen tiheys lautalla) ja VE1:n (pengertie) välillä 30 vuoden aikana (2008–2038). Laskimme hiilidioksidipäästöt käyttäen YVA-selostuksen liikennelukuja ja taulukon 8.1 päästökertoimia (ominaispäästöjä) henkilöautoille ja täysperävaunurekoille. Teimme sen yksinkertaistuksen, että oletimme kaiken liikenteen olevan henkilöautoliikennettä. Tämä suosii pengertievaihtoehtoa laskelmassa.

Lauttavaihtoehdossa päästöt koostuivat lautan päästöistä, koko ajan 4700 t, ja autoliikenteen päästöistä, jotka asetettiin YVA-selostuksen lukujen mukaisesti 3200 tonniksi vuonna 2008, 3300 tonniksi vuonna 2018, 3500 tonniksi vuonna 2028 ja 4000 tonniksi vuonna 2038. Näiden vuosien välillä käytettiin keskiarvolukuja, esimerkiksi vuosina 2009–2017 3250 tonnia. Yhteensä lautan päästöistä kertyi 145 700 ja autojen 107 600 tonnia, yhteensä 253 300 tonnia.

Pengertie-vaihtoehdossa meneteltiin autojen kanssa vastaavasti nojautuen YVA-selostuksen lukuihin. Kasvaneiden automäärien yhteispäästöjä kertyi 154 640 tonnia. Lauttaliikenteen päästöjen laskimme jatkuvan nykyisellään vuoteen 2017 asti. Päästöjä lautalle kertyi näin 47 000 tonnia. Pengertien rakentamisesta otimme mukaan suurimman erän eli kiviaineksen kuljetuksen tuottamat päästöt. 1,2 miljoonan kuution kiviaineksen tiheydeksi laskimme 3g/cm³. Tarvittavan kiviaineksen kausaus 40 tonnin kuormina vaatisi noin 90 000 rekkakuormaa. Jos kuljetuksin tarvittava matka on yhteen suuntaan noin 25 kilometriä, kuljetus- ja paluumatkaa kertyy yhteensä 4,5 miljoonaa. Jos keskikulutukseksi oletetaan 30 l / 100 kilometriä, kiviaineksen kausaus tuottaa yhteensä 10 903 tonnia hiilidioksidia. Yhteensä pengertie-vaihtoehto tuotti laskelmassa 212 503 tonnia hiilidioksidia.

Lautta-vaihtoehto (VE0) tuotti 30-vuotistarkastelussa hiilidioksidia 16 prosenttia pengertietä enemmän – eikä 40 prosenttia, kuten YVA-selostus väitti. Tämä on mielestämme liian suuri ero vahingossa syntyneeksi. Laskelma havainnollistaa varmaan enemmän kuin absoluuttista totuutta jälleen kerran konsulttien, tällä kertaa ilmeisesti itse pääkonsultin eli Destian tyyliä tuottaa halutunlaisia ”laskelmia”.

Reaalimaailmassa muun muassa öljyn niukkeneminen voi 30 vuodessa muuttaa radikaalisti asioiden tärkeysjärjestystä, ja nykyisenkin kaltainen liikennöintiväli voi olla saavuttamaton ylellisyyttä. Myös merenkulussa voidaan ja joudutaan ottamaan käyttöön uusiutuvaa energiaa, ainakin tuulivoimaa. Se vähentää merenkulun ympäristökuormitusta.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

“Maankohoamisen myötä muodostuneet kasvillisuusvyöhykkeet ovat hyvin havaittavissa”, runoilee joku konsulteista. Merenrannan kasvillisuusvyöhykkeet on kuitenkin synnyttänyt ranta sinänsä – kasvien sopeutuminen eri korkeudelle merivedestä - ja maan kohoaminen sekoittaa ja heikentää vyöhykkeisyyttä ja pitää sen jatkuvassa muutostilassa.

Nyt intoudutaan yhtäkkiä kuvailemaan laveasti Hailuodon kansallismaisemia, vaikka itse Hailuotoa ei pitänyt käsitellä koko YVA:ssa. Konsultti löytää epäkohdankin: ”Alueen maisemallista arvoa heikentää rantojen vesakoituminen ja umpeutuminen sekä avointen ja puoliavointen rantaniittyjen katoaminen.” Lause on kappaleessa, joka käsittelee Kirkkosalmea ja Ojakylänlahtea. Viimeksi mainitulla alueella on ollut jo 1980–1990 -luvulta lähtien 100 hehtaaria nautakarjalaitumia, joten konsultin kopioimat tekstit ovat noin 30 vuotta aikaansa jäljessä. Umpeenkasvu ja rantaniittyjen katoaminen eivät ole tätä päivää Perämeren rannikolla, missä maataloustuen voimin uusia laitumia perustetaan jopa liikaakin. Konsultti ei mainitse maisemavaurioina hakkuita ja aurauksia, jotka Nyky-Hailuodossa ulottuvat paikoin aivan päätien reunaankin. ”Maisema-analyysi” todistaa tältäkin osin, että konsultit eivät tuhlaa aikaansa kohdealueilla. Muiden kertaalleen kirjoittamien tekstien kopiointi on tehokkaampaa.

Myös otsikolla ”perinnemaisemat” on ympäristöhallinnon arkistoista tms. kopioituja luetteloita, joihin on kuitenkin pujahtanut virheitä. ”Tömpän merenrantaniitty” sijaitsee kuulemma ”Lampuodinperällä”. Todellisuudessa Lampuojinperä on muutaman aarin kuroumalampi Tömpänniityn (yli 100 ha) ja Päärninperän lahden välissä. Jos konsultti olisi käynyt paikalla, hän olisi havainnut Lampuojinperää (Lampuojinlampea) käytettävän metsän- ja pellonkuivatusvesien laskeutusaltaana, vaikka se sijaitseekin Natura-alueella.

Maisemavaikutuskohdassa (s. 104) kerrotaan, että ”Pengertie- ja siltayhteyden linjausvaihtoehdoista välillä Oulunsalo–Hailuoto on työstetty linjaus, joka on teknisesti toimiva ja geometrialtaan mahdollisimman luonteva. Ratkaisu noudattelee pääosin v. 1993 suunniteltua linjausvaihtoehtoa, mutta linjausta ja siltapaikkoja on tarkennettu päivitettyjen maastotietojen pohjalta. Kaksi siltaa ovat suorina ja pituudeltaan 765 metriä ja 730 metriä.” Sitä ei kerrota tässäkään, että ”päivitys” on lyhentänyt silta-aukkoja 200 metriä.

Sivulla 114 on huomattu, että “rantaosayleiskaava mahdollistaa nykyisellään satojen uusien lomarakennuspaikkojen rakentamisen”. Juuri tämä on seikka, jota olisi tullut selvittää YVA:ssa: kuinka paljon kiinteä yhteys lisää rantarakentamista, ja mitkä ovat vaihtoehtojen erot rantojen kasvillisuuden ja eläimistön – ja maiseman – kannalta.

Maisemavaikutusten yhteenvetokappaleessa konsultti on punnertanut tilaajan toivoman loppupäätelmän: ”Tienkäyttäjän kannalta (pengertien) maisemalliset vaikutukset ovat myönteiset. Tieltä ja mahdolliselta levähdyspaikalta voidaan katsoa avointa merimaisemaa.” Tämä ei ilmeisesti onnistu lautalta. Ollakseen johdonmukaisen epäjohdonmukainen konsultti on jättänyt yhteenvetokartastaan itse Hailuodon Santosta ja Ojakylänlahden rantoja lukuunottamatta maisemamuutosten ulkopuolelle.

Vaikutukset maa- ja kallioperään

Kohdassa käsitellään melko laajasti myös itse Hailuotoa. Sivun 120 mukaan ”voi ihmistoiminnasta aiheutuva kulutus johtaa alkuperäisen kasvillisuuden sekä tuulien synnyttämän dyynien geomorfologisen rakenteen tuhoutumiseen. Varsinkin hallitsematon moottoriajoneuvoilla liikkuminen on dyyneille tuhoisaa.” Selostuksessa opastetaan haittojen ehkäisyyn panostamalla kulun ohjaamiseen. Sen sijaan ongelmaa ei havaittu kiinteän yhteyden liikenteen kasvun vaikutuksia käsiteltäessä.

Kohdassa esitetään lukuja Oulun seudun kivi- ja maa-ainesvaroista, mutta pengertien vaatimia 1,2 miljoonaa kuutiota ei suhteuteta mihinkään. Koko Pohjois-Pohjanmaan kiviainekulutus oli vuonna 2008 noin 4 miljoonaa kuutiota (www.luonnontila.fi > KH2 Maa-aineksen otto), joten pengertie olisi tähän nähden hyvin suuri kiviaineksen tarvitsija.

Kiviainesten oton vaikutukset eivät olisi mitään välillisiä hankkeen vaikutuksia, vaan suoria uusiutumattomien luonnonvarojen kulutusvaikutuksia. Kun kustannukset aiheuttavat omat reunaehdot, kiviainesten hankinta-alueesta tiedetään enemmän kuin selostuksessa annetaan ymmärtää. Vaikka kiviainesten ottopaikat ovat viime kädessä kiinni siitä, kuka on urakoitsija ja mistä se aineksensa hankkii, yleisellä tasolla pystyy ennen tarkempaa suunnittelua ja kilpailutusta arvioimaan kiviainesten hankinta-alueet ja vaikutukset niillä. Pitäähän kuljetusmatkojen olla suhteellisen lyhyitä. Kiviaineksen hankinnan vaikeudet ja vaikutukset muuhun kysyntään ja tarjontaan ovat hankkeen kynnyskysymyksiä ja siksi vaihtoehtojen tarkastelussa tärkeitä vertailun osatekijöitä.

Kappaleessa 10.6 mainitaan myös mahdollisista ruoppausmassoista, joita "sijoitettaessa on otettava huomioon valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden velvoite edistää rannikkoalueen säilymistä luonnon- ja kulttuuriarvojen kannalta erityisen merkittävänä aluekokonaisuutena." Selostuksessa ei kuitenkaan ole minkäänlaista arviota siitä, minkä verran ja millaisia ruoppausmassoja tulisi mahdollisesti sijoitettavaksi ja mihin niitä sijoitettaisiin. Tämä on yksi lukemattomista kiinteää yhteyttä koskevista auki jätettävistä asioista, joilla on kuitenkin tärkeä merkitys arvioitaessa vaihtoehdon (VE1) toteuttamiskelpoisuutta.

Vaikutukset merialueeseen

Meren tila

Erityisesti Oulujoen mereen tuomat ravinnemäärät, niin kokonaistyyppi kuin kokonaisfosfori ovat huolestuttavasti kasvaneet – kymmeniä prosentteja – viime vuosina, samoin biologinen hapenkulutus. Vain osa näyttäisi selittyvän sateisten vuosien virtaaman kasvulla. Vähentämällä virtauksia ja lisäämällä ravinteiden jokivesien viipymää Oulun edustalla pengertie voimistaa ravinteiden vaikutusta.

Pohjasedimentit

Muun muassa kadmiumia, elohopeaa ja PCB:tä tavattiin pohjasedimenteissä ohjearvot ylittäviä määriä. Pohjan kaivelua tulee välttää mahdollisimman paljon, jotta myrkyt ja pohjasedimentin ravinteet eivät lähde liikkeelle ravintoverkkoon.

Vedenalaiset luontotyypit

Vedenalaisia luontotyyppjä inventoitiin yhtäaikaan sekä liikenneyhteyden että tuulipuistohankkeen hankealueella eikä edes kattavasti sillä alueella. Vedenalaisten luontotyyppien selvitysalue (kuva 11.8) ei ole hankkeiden vaikutusalue. Näin ollen vedenalaisten luontotyyppien kartoitus on jäänyt hyvin puutteelliseksi.

Inventointia täytyy täydentää, sillä Perämeri on ainutlaatuinen, mutta edelleen hyvin huonosti tunnettu varsinkin vedenalaiselta luonnoltaan. Johtopäätökset vedenalaisen luonnontilasta ovat toistaiseksi ennenaikaisia. Vähälajisuus ja karuus eivät riitä syyksi laiminlyödä selvityksiä eikä päätellä vaikutusten merkityksettömyydestä.

Virtaukset, veden laatu ja padotusvaikutus, pohjastressi

Hankkeessa olennaiset vaikutukset virtauksiin on esitetty selostuksessa sekavasti ja tuloksia vähättelevästi. Eri tilanteissa virtaukset vähenivät Hailuodon ja Oulunsalon välisessä salmessa tekstin mukaan 20–25 prosenttia, mutta yhteenvetolauseen mukaan 10–20 prosenttia, joka on konsulttikielellä ”kohtalaisen vähän”. Viidenneksen suuruisen virtauksen muutos on kuitenkin huomattava.

Virtausmallin tuloksia esittelevä erillisselvityskään ei sisällä mallikritiikkiä. Pöyry, joka on sulauttanut itseensä aikaisempia selvityksiä tehneen PSV:n, on nyt käyttänyt USA:n pioneerijoukkojen Coastal and Hydraulics Laboratory:n ja RMA-konsulttifirman kehittämää mallia. Aikaisemmin käytetty vesi- ja ympäristöhallinnossa ja VTT:ssä kehitetty malli, jonka kehittämistä rahoitettiin yhteiskunnan varoin, on siirtynyt YVA Oy:lle. Sen käyttäminen olisi ilmeisesti tullut amerikkalaista kalliimmaksi, vaikka maksaja on valtion ELY-keskus.

Selvityksessä ei myöskään kuvata olosuhteita, joissa mallin tulosten pitäisi realisoitua. Aukkojen pienentämistä aiemmasta suunnitelmasta saati sen vaikutuksia ei edes mainita. Sitäkään ei analysoida, mikä vaikutus siltapilareilla on. Selvityksen mallikuvat virtauksista muutamilla tuulensuunnilla ja -nopeuksilla osoittavat kuitenkin, kuinka kompleksinen virtaus Hailuodon ja mantereen välisellä Luodonselällä ja salmessa on. Lisäksi käy ilmi Hailuodon ja mantereen välin ja Liminganlahden kiinteä vuorovaikutus. Selostuksen analyysi yksinkertaistaa perusteetta kiinteän yhteyden ja tuulivoimaloiden vaikutuksia virtausolosuhteisiin. Tehdyt vähäisetkin selvitykset antavat viitteitä aivan muusta.

Selostuksessa väitetään myös, ettei pengertä vaikuttaisi vedenlaatuun Luodonselän puolella (s. 158). Selostuksen mukaan penkereen eteläpuolella ja Välimatalan alueella pitoisuudet pienenevät. Virtausmallien mukaan kuitenkin Liminganlahden vaikutus kyseisellä alueella on merkittävä. Siitä kertonee myös Luodonselän vain tyydyttävä ekologinen tila. Samaa viestii myös havainnot nykyisen penkereen rehevöittävästä vaikutuksesta: ”Riutunkarin pengertä lienee osasyynä Riutunkainalon umpeenkasvuun ja myös alueen liettymiseen. On ilmeistä, että kiinteän yhteyden toteutuminen aikaansaa vastaavia vaikutuksia myös laajemmalla alueella (s. 200).” Vaikuttaakin siltä, että pengertä olisi vakava este saavuttaa vesienhoitosuunnitelman tavoite hyvästä ekologisesta tilasta vuoteen 2015 mennessä. Liminganlahteen laskevien vesistöjen kuormituksen vähentämistyön tuloksellisuus myös kärsisi, kun toisaalta ympäristön muokkaus aikaansaisi uusia ”kuormituslähteitä”. Selostuksessakin arvioidaan, että muutos näkyisi pitoisuuksien alueellisen jakauman muutoksina, vaikka johtopäätökset

ovat pääosin löysästi tehtyjä.

Pengertie heikentäisi nykyisen lauttaväylän pohjoispuolen rantavoimia ja nopeuttaisi umpeenkasvua. Umpeutuvilla paikoilla rantalinnut joutuvat pesimään vapaana säilyneellä alarannalla, mikä lisää pesätuhoja veden noustessa. Lauttaväylän eteläpuolella pengertie aiheuttaisi meriveden noustessa eteläpuoleisilla tuulilla lievän padotusvaikutuksen, joka nostaisi ylävettä jonkin verran.

Mallinnuksen mukaan ”kiinteä yhteys ei vaikuta vedenkorkeuteen”. Seuraavan lauseen mukaan ”erot vaihtoehtojen välillä ovat vain muutaman senttimetrin luokkaa”. Koska vaikutuksia Luodonselän ja Liminganlahden linnustoon ei käsitellä muualla, tässä kohdassa olisi tullut siteerata vuoden 1993 selvityksiä. Niiden jälkeen silta-aukkoja on pienennetty 200 metriä. Suurempien aukkojenkin tarkastelulla pengertien arvioitiin (Tielaitos 1993, s. 151) lisäävän esimerkiksi tukkasotkan pesätuhoja 5–10 prosenttia vuotuisen korkeimman meriveden tilanteessa. Tämä aiheutuisi padotusvaikutuksesta ja pesimäpaikkojen lievästä rehevöitymiskehityksestä pengertien eteläpuolella Luodonselällä.

Padotusvaikutusalueella ovat maamme tärkeimmät lintuvedet Liminganlahdella ja Hailuodossa. Niillä pesii tuhansia lintupareja (mm. Tielaitos 1993), joukossa monia uhanalaisia lajeja. Liminganlahden-Luodonselän ranoilla pesii muun muassa pääosa maamme äärimmäisen uhanalaisista (Cr) etelänsuosirreistä. Pengertien takia tilapäisesti kohonneen meriveden vaikutus olisi pitänyt tutkia ainakin etelänsuosirriin ja muihin uhanalaisimpiin lintuihin. Etelänsuosirristä on olemassa myös populaatiomalli, jolla vaikutuksen merkittävyys voitaisiin arvioida.

Sivun 161 mukaan pengertie pienentäisi virtausnopeutta ja sen luomaa pohjastressiä etenkin ”Hailuodon eteläpuolella Säärenperän–Karinkannanmatalan–Isomatalan välisellä alueella ja Varessäikän alueella”. Tämä on alue, missä Perämeren endeemisiä kasvilajeja on kaikkein eniten ja myös rantalintujen määrät, etenkin Isomatalan alueella, ovat suurimmat (ks. esim. Tielaitos 1993). Olosuhteet, jotka tilanteen ovat luoneet, muuttuisivat ainakin jossain määrin - missä määrin, se olisi pitänyt YVA:ssa tutkia. Aaltoeroosioita pengertie heikentäisi muun muassa Kotakarilla, joka on Liminganlahden arvokkaimpia pesimäpaikkoja.

Vaikutukset kasvillisuuteen, eläimistöön ja luonnon monimuotoisuuteen

Tekstin mukaan näiltä osin ”arviointi on laadittu asiantuntija-arviona”. Tämä ilmaus tarkoittaa konsulttitöissä sitä, että arviointi ei perustu minkäänlaisiin tutkimusmenetelmiin, vaan konsultti esittää tajunnanvirta”arvion”, jonka sääntönä on vain se, että päätelmät palvelevat Hanketta.

Kasvillisuus

Kasvillisuuden kuvaus on oppikirjamainen. Maankohoamisen seurauksena rannalle ei muodostu ”selvärajaisia” vyöhykkeitä. Se päinvastoin sekoittaa rannan vyöhykkeisyyttä.

Sivun 172 rönsysorsimotiedot eivät ole ajan tasalla. Sivun 173 mukaan perämerensilmäruohon ”määrittäminen maastossa on usein mahdotonta”. Tämä ei pidä

paikkaansa – päteväälle kasvitieteilijälle se on ehkä helpoimmin tunnistettava silmäruoho näillä tienoilla.

Linnusto

Konsultit luettelevat Hailuodon-Liminganlahden alueen vesi- ja rantalintujen parimääriä kertomatta lähteitä. Sekä Suomen Luontotieto Oy että WSP ovat ottaneet luvatta käyttöönsä lintutieteellisten yhdistysten Tiira-järjestelmän havaintoja, mutta tässä on kyseessä jokin muu lähde, todennäköisesti vuoden 1993 Hailuodon liikenneyhteyksien tarveselvitys, johon pääkonsultti tai hankevastaava ilmeisesti on kieltänyt viittaamasta – koko selvitys puuttuu lähdeluettelosta. Ainoa viite on Tuomala & Konttori (2009), mutta sinä moisia tietoja ei ole.

Linnustotyöt on arvioitu erikseen lopussa. Kuten Haukiputaan–Oulun edustan tuulipuistoseelvityksessä Suomen Luontotieto Oy:n konsultit esittävät vuoden 2009 luvut ilman vertailua aikaisempiin vuosiin, vaikka touko–kesäkuun isovesi oli vienyt suurimman osan pesistä.

Inventoidut – tai inventoiduiksi väitetyt kohteet – ovat osittain melko mielivaltaisia, kun itse Hailuoto jätettiin tarkastelun ulkopuolelle. Siellä vaikutusta olisi pitänyt arvioida etenkin paikoissa, jotka pengertievaihtoehdossa muuttuvat todennäköisesti enemmän kuin lauttavaihtoehdossa. Inventointien toteutusta on arvioitu tarkemmin lopussa, missä tarkastelemme osaraportteja. Sivun 170 kömmähdyksistä mainittakoon väite siitä, että Huikun ja Riutun naurulokkikolonioissa pesii lapintiiraja. Konsultit ovat määrittäneet lajin väärin: se on kalatiira. Lapintiira ei juuri pesi louhikkoisella aallonmurtajalla, koska se ei rakenna pesäpohjaa. Toinen virhe on väite, jonka mukaan ”mantereen puolella sijaitsevat lokkilintukoloniat ovat harvinaisia”. Perämeren rannikolla tämä ei pidä paikkaansa, konsulttien kotikonnuilla Varsinais-Suomessa kyllä.

Sulkasatoa ja kesäisiä kerääntymiä koskeva teksti on osin sama kuin Oulun–Haukiputaan tuulipuistotyössä – vaikka kyseessä on aivan eri alue. Sama väite vesilintujen houkuttelusta viljaruokinnalla Hailuotoon on monistettu tänne. Jos se on niin laajaa toimintaa kuin konsultti kertoo, hän on varmaan raportoinut asiasta poliisille.

Muuttolintuja käsittelemme enemmän tuulipuiston ja erillisselvitysten kohdalla. Suuri osa tekstistä on Haukiputaan–Oulun edustan tuulipuistoraportista kopioitua tai päinvastoin. Se on täynnä virheitä ja keksittyjä asioita. Suuri osa harvoista tolkkullisista luvuista on luvatta Tiirasta otettuja.

Sivulla 184 on ties kuinka monennen kerran virheellinen väite, jonka mukaan ”maakotkien perinteinen muuttoreitti kulkee Hailuodon länsipuolitse suoraviivaisesti kohti pohjoista”. Väite kirjoitettiin tukemaan Pohjolan Voiman tuulipuistohanketta, mutta se kummittelee nyt kaikkialla ”Suomen Luontotiedon” tuotoksissa ja niiden jatkojalosteissa.

Kiljuhanhi on sisällytetty konsulttien havaitsemiin lajeihin, vaikka havainnot ovat kiljuhanhityöryhmältä.

Hylkeet

Erillinen Suomen Luototieto Oy:n raportti on käsitelty lopussa. Siitä ”systemaattisin” osa tehtiin ennen kuin työtä oli tilattu. Siihen on koottu lähinnä satunnaishavaintoja ja haastattelutietoja, jotka on myyty ”selvityksenä”. Konsulteille ei selvinnyt nykyisen lauttaväylän ja Luodonselän pohjoisosan suuri merkitys itämerennorpalle alkutalvella, koska he eivät käyneet silloin paikalla. Konsulttien mukaan norppa ”tullee” myös sopeutumaan ihmistoimintaan”. Tätä ei perustella.

Riista

Sivun 188 mukaan (metsästysseuran sähköposti) muun muassa Hailuodon merihanhikanta on runsastunut 20 vuodessa 10-kertaiseksi. Luku on virheellinen. Hailuodon merihanhikanta on suunnilleen viisinkertaistunut 1990-luvun alun noin 120 parista nykyiseen 500–600 pariin. Viimeinen koko Hailuodon kattanut laskenta oli kuitenkin vuonna 2004, jolloin kanta oli alle 500 paria (mm. Markkolan ym. ja Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen aineistoa). Syynä kannan kasvuun ei ole ollut konsultin väittämä rantojen niitto – se suosii muita lajeja – puhumattakaan riistapelloista, vaan kaikesta päätellen jatkuvasti hyvänä pysynyt poikastuotanto ja aikaistuneet kevääät sekä menestyksellinen talvehtiminen. Yhä aikaisemmin pesivät ja sulkiivat merihanhet ovat väistäneet yhä paremmin paikallisen metsästyksen. Esimerkki kuvaa konsulttien epätieteellisyyttä, heikkoa alueen tuntemusta ja heikkoa lähdekritiikkiä. Merihanhikannan ja niittojen välillä on ajallinen korrelaatio, ei muuta. Aikuiset merihanhet toki laiduntavat mielellään niitoksilla, mutta merihanhi pesii ruovikoissa ja se kuului aikoinaan lajeihin, jotka hyötyivät 1960–1990-luvun ruovikoitumisesta.

Natura-alueet

Vaikutusalue on yhtäkkiä laajentunut kauas Hailuodon pohjoispuolelle Ulkolaidanmatalalle asti, mutta laajennusalueetta ei käsitellä sen enempää vaikutusarvioissa. Myös Liminganlahti on luettelossa, vaikka se käytännössä puuttuu vaikutusarvioista. Sama koskee Isomatalan–Härkäsäikän aluetta ja Ojakylänlahtea, Hailuodon pohjoisrantaa, sekä Säärenperän–Karinkannanmatalan aluetta Siikajoella. Niistä on YVA-raporttiin painettu ympäristöhallinnon Natura-sivuilta kopioitu tieto ja niistä konsultti ilmoittaa tekevänsä vaikutusarvion. Osa kohteista on suurempia kuin YVA:ssa varsinaisesti käsitelty alue.

Luonnontuotteet ja keräily

Kohdassa tarkastelualue on taas laajentunut kattamaan koko Hailuodon, mutta sille ei tule katetta vaikutus selvityksistä.

Metsästys

Konsultti ei mainitse Hailuodon pysyvästi rauhoitettuja lintuvesialueita Kirkkosalmee ja Ojakylänlahtea aivan kuin tietäen, että niitä häiritään täysin totaalisesti varsinkin aloituksessa 20.8. Epäilemme kuitenkin, että konsultti ei ottanut selvää alueista.

Vaikutukset kasvillisuuteen (VE1)

Kohdassa on erittäin osuvaa tekstiä Perämeren erikoislajistosta ja siitä, kuinka ne vaativat vapaata kasvutilaa, jota rantavoimat, etenkin liikkuvat jäät synnyttävät. Kohdassa vedetään myös täysin oikea johtopäätös siitä, että rantavoimien työ muokkaa

myös avomaalintujen pesimäympäristön sopivaksi. Myös pengertien vaikutusta jäiden liikkeiden estäjänä arvellaan, mutta sitä ei painoteta vedoten siihen, että vedenlaatumalli ei antanut moista tulosta. Malli ei kuitenkaan kerro mitään jäiden liikkeistä. On täysin selvää, että pengertien vaikutus jäiden liikkeen nykyisen lauttaväylän kautta. Konsultin päätelmä, että pengertien vaikutus jääeroosion estäjänä olisi pienempi pohjoispuolella kuin eteläpuolella on kuitenkin virheellinen; juuri sinne suuntautuvan jäiden liikkeen pengertien torjui tehokkaimmin. Virhe toistuu kaavaselostuksessa. Koko tarkastelualueella voimakkain jäiden röysiintyminen ja jääeroosio tapahtuvat lounaistuulilla, jolloin jäätyvä tai sulava jääkenttä lähtee tehokkaimmin liikkeelle veden samalla noustessa. Pengertien salpasi tämän ilmiön tehokkaimmin juuri pohjoispuolellaan, missä myös käytännössä kaikki saaret sijaitsevat.

Kohdan suurin puute on se, että muun muassa mainitun jääeroosion heikkenemisen tai muidenkaan pengertien vesistövaikutusten laajuutta ei mitenkään arvioida. Tästä oli perusteellista pohdintaa jo vuoden 1993 selvityksessä (Tielaitos 1993), ja vaikutusalue arvioitiin silloin paljon laajemmaksi kuin nykyisessä selvityksessä. Selvityksessä on kasvillisuusvaikutuksista kokonainen luku (Tielaitos 1993, luku 6.3.5, sivut 130–146). Sen kriittisten johtopäätösten uskottavuutta lisää nyt tarkasteltavan mallin silta-aukkojen kaventaminen tuolloin tarkasteltuun malliin verrattuna.

Selostuksessa esitetään, että kiinteän yhteyden suorat vaikutukset alueen kasvilajistoon ja kasviyhteisöihin rajoittuvat pengertien lähtöpaikkaan Riutunkarilla ja tulopaikkaan Hailuodon Huikussa. Sama väite on tietenkin siirtynyt kaavaselostukseen, jossa se oli ristiriidassa muun muassa saman selostuksen edellisen kappaleen kanssa, jossa nopeutunutta rantojen umpeenkasvua arvellaan tapahtuvan ”Nenännokan–Riutunkarin” välillä. Se todetaan myös selostuksessa.

Vaikutukset linnustoon

Tässä kohdassa vaikutuksia arvioidaan taas vain tielinjalla. Suurimmat vaikutukset ovat odotettavissa itse Hailuodossa muuttuvan maankäytön takia. Tästä on laaja arvio vuoden 1993 selvityksessä (Tielaitos 1993, sivut 146–158).

Lintujen yleistyviä törmäyksiä lisääntyvään autoliikenteeseen pengertiemallissa ei arvioida, vaikka tällaisia laskelmia oli jo 1990-luvun selvityksissä (Tielaitos 1993).

Vaikutusarviot ainakin linnuston – poikkeuksena pesimälinnusto lähialueella, sekin vuoden poikkeuksellisen veden nousun takia epäedustava – ja Natura 2000 -alueiden sekä tuulipuistojen yhteisvaikutusten osalta ovat niin heikkoja, että käytännössä niitä ei ole tehty ollenkaan. Yksityiskohtia käsittelemme lausunnon loppuosassa.

Muu eläimistö

Konsultti arvioi hylkeiden käyttävän pengertien silta-aukkoja liikkumiseen. Konsultti ei kuitenkaan ole perillä itämerennorpan esiintymisestä alueella alkutalvella, jolloin merkitys on suurin.

Kuten asiaan kuuluu, konsultin mukaan myös ”kiinteän yhteyden välilliset vaikutukset nisäkäslajistoon jäänevät hyvin vähäisiksi”. Tulokaspetojen, kuten minkin helpompaan saapumiseen pengertien kautta konsultti ei usko, mutta asiaa olisi pitänyt käsitellä perusteellisemmin, koska vuoden 1993 selvityksessä on päinvastainen kanta (Tielaitos

1993). Sen mukaan eniten lohkkareista pengertä levittäytymistienä käyttäisi todennäköisesti minkki. Myös Hailuodon faunasta puuttuvan rotan uutta saapumista ennustettiin aiemmassa selvityksessä. Nyt niinkään rotan kulkeutumista pengertä pitkin epäillään.

Metsästys

Eläimistökohdassa on omituinen väite, jonka mukaan ”tielinjan rakentaminen ei myöskään lisää metsästyspainetta Hailuodon saarella”. On asian väistämistä jättää asia käsittelemättä vesilintujen kohdalla ja puhua vain nisäkkäistä (ja kanalinnuista). Vuoden 1993 selvityksen (Tielaitos 1993) mukaan ”todennäköisesti kiinteä tieyhteys lisäisi oululaisten metsästäjien iltalentometsästystä Hailuodossa arkipäivinä”. Metsästyksessä vanhassa selvityksessä (Tielaitos 1993) oli runsas neljä sivua, luku 6.3.10, ja näitäkään ei ole uusissa selvittelyissä siteerattu mitenkään. Pienriista- ja jopa hirvilupien myyntiä suunnitellaan metsästysseuran ulkopuoleisille ja on osin jo ilmeisesti kokeiltukin.

Vaikutus Natura-alueisiin

Jos vaikutusta Natura-alueisiin olisi oikeasti tutkittu, työ olisi ollut huomattavasti vaativampi kuin nyt käytännössä vain lauttaväylän tienoille kohdistettu YVA. Selvitystyön tuloksena on arvio lievistä meluhäiriöistä linnustolle lähialueella. Toisessa kappaleessa (s. 199) on kuitenkin osuvia lauseita pengertien rantojen umpeenkasvua lisäävästä vaikutuksesta Liminganlahden Natura-alueella (käytännössä suupuolella), Ojakylänlahden–Kengänperän Natura-alueella Hailuodossa ja Perämeren saarten Natura-alueeseen kuuluvalla luodoilla (lauttaväylän pohjoispuolella). Tämä kohta on linjassa aikaisemman tekstin kanssa (ks. edellä kappaleemme vaikutukset ”kasvillisuuteen”), jossa kuvataan jääeroosion heikkenemisen vaikutusta. Nämä johtopäätökset olisi kuitenkin pitänyt viedä myös linnustovaikutuksiin, sillä myös arvokkain rantalinnusto on riippuvainen avoimista rantatyypeistä. Kohteena olevat Natura-alueet ovat suuria ja kuuluvat Suomen arvokkaimpiin. Tällaisenaan jälleen täysin subjektiivisiin arvauksiin perustuva, vailla minkäänlaisia menetelmiä tehty ”arvio” ei kelpaa.

”Ojakylänlahden, Hailuodon Pohjoisrannan sekä Akiolahden pesimälinnustonselvitys 2009”, Natura-arvion keskeinen osa, on konsulttien yleisen heikon tason huomioon ottaenkin pohjanoteeraus - ja itse asiassa rahaa vastaan tehtynä petos. Kun lintuvesien pesimälinnusto pitää lajien erilaisen pesimä- ja muuttoaikataulun ja tapojen takia aloittaa toukokuun alussa, tehdä toinen kierros toukokuun puolivälissä ja lopussa ja kolmas kesäkuun alkupuolella, ”tilaus [...] tuli vasta kesäkuun loppupuolella”. Konsulttien mukaan selvitys ”jäi selkeästi puutteelliseksi”, mutta tämä on lievä ilmaus. Aika oli ohi moisen selvityksen teolta, ja se olisi alkeellisenkin ammattietiikan mukaan tullut tehdä selväksi eli kieltäytyä näennäisselvityksestä. Saaduilla ”tuloksilla” ei ole mitään tekemistä todellisuuden kanssa. Natura-arvion pohjatyökin on siis tekemättä.

Hailuodon Pohjoisrannan Natura-alueeseen kuuluvalla Pökönokalla tutkitaan muun muassa uhanalaista etelänsuosirriä. Tutkimusryhmää johtava FT Kari Koivula Oulun yliopistosta oli kiinnittänyt huomiota konsulttien ”selvitykseen” ja kirjoitti Pohjois-Pohjanmaan lintuverkossa 23.3.2010 näin:

”Hei,

Olen viime päivinä tutustunut tuohon Esan [Aalto] mainitsemaan raporttimateriaaliin.

Tiesin kyllä mitä tulee vastaan, mutta järkytykseltä en silti voinut välttyä. Tiiran havaintoja on käytetty väärin paitsi nappaamalla ne luvatta, myös käyttämällä niitä (ja konsultin itse hankkimia aineistoja) tarkoitukseen, joihin ne sopivat huonosti tai ei ollenkaan. Sama kaava esiintyy toistuvasti: esitetään jokin hatara aineisto ja tukku johtopäätöksiä, jotka ovat pitkälti spekulatiota. Yhteys aineistoon on usein lähinnä aihetasolla. Aineistojen keruussa ja käsittelyssä on tehty karkeita virheitä, jotka ovat jokaiselle loogista päättelyä osaavalle lukijalle ilmiselviä.

Alla on yksi esimerkki aineistojen tasosta. Kyseessä on ehkä kokonaisuuden kannalta merkityksetön murunen mutta ei varmaankaan ainutlaatuinen lipsahdus. Tragikoomisuudessaan esitys on aivan huikea.

Konsultit ovat inventoineet (mm.) Pökönnokan ja Potinlahden pesimälinnustoa viime kesänä Hailuodon penkan ja tuulipuiston YVA-proessin osana. Heidän raportistaan selviää, että Pökönnokan-Potinlahden alueella havaittiin EU:n Lintudirektiivin liitteen I lajeja (pesiviä pareja) seuraavasti: kurki 1, suokukko 1, suopöllö 1.

Pakanen, Luukkonen ja ak. liikkuivat sattumoisin samalla alueella (mutta vain Pökönnokalla) samaan aikaan (itse asiassa myös päivää, kahta ennen konsulttien inventointipäiviä). Mekin havaitsimme joitain liitteen I lajeja (karkeasti arvioiden ja muistiinpanoja tarkastamatta) pesiä ja pesiviä pareja oli suurin piirtein näin (en laita tarkkoja arvioita): etelänsuosirrejä useita, pikkulokkeja iso kolonia, suokukkoja kymmeniä, kala- ja lapintiiroja lähemmäs sata, liroja jokunen.

Konsultit ovat sitä mieltä, että puutteista ja rajoitteista huolimatta "saatiin inventoitujen alueiden pesimälinnustosta Natura-arviota varten riittävän edustava selvitystulos". Kukin saa tehdä itse arvionsa heidän mielipiteestään.

Tämä viranomaisten pureskeltavana oleva huumoripläjäys löytyy osoitteesta:
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=115921&lan=fi>.

Kari Koivula ”

Luonnonvarat ja luonnonvarojen käyttö

Selostuksen mukaan ”kiinteän yhteyden myötä Hailuodon saavutettavuus paranee ja lähtemisen kynnyks Hailuotoon pyöräilemään ... madaltuu ainakin mielikuvissa. Mahdolliset mielikuvat kyllä haihtuisivat nopeasti reaali maailmassa (ks. kohta vaikutukset liikenteeseen). Pyöräilijät pääsevät aina lautalle, oli jonoja tai ei. Lauttamatka on pyöräilijälle odotettu ja ansaittu lepotauko, varsinkin vastatulessa. Konsultit ovat uskollisia linjalleen: mielikuvitusta ei säästellä, kun kyseessä on tilaajan näkemysten mielistely.

Kiinteän yhteyden todennäköisesti aiheuttamasta paineen kasvusta hiekkarantoihin ja dyneihin oli kaavaselostukseen lipsahtanut tekstiin yllättävä kohta: ”Ihmistoiminnan

aiheuttama kulutus voi johtaa dyynien ja hiekkarantojen alkuperäisen kasvillisuuden sekä tuulten synnyttämän dyynien geomorfologisen rakenteen tuhoutumiseen.” Tämä on yllättävä kahdesta syystä: 1. Negatiiviset arviot eivät kuulu konsulttien normaaliin kaikkia hankkeita puolustelemaan esitystapaan. 2. Arvio koskee selvästi itse Hailuotoa, joka yritettiin jättää arvioista pois. Vastaavaa pohdiskelua on YVA-selostuksen sivulla 199.

Viime vuosina niin paikalliset, mökkiläiset kuin ilmeisesti satunnaisetkin kävijät ovat tuoneet mukanaan yhä enemmän mönkijöitä, joilla ajellaan yleisesti pitkin rantoja ja aivan yleisesti luonnonsuojelualueilla. Kunta tai ELY:n viranomaiset eivät ole tietävästi tehneet mitään tämän laittomuuden kitkemiseksi. Kiinteä yhteys avaisi uusia mahdollisuuksia laittoman maastoliikenteen lisäämiseen.

Kohdassa 12.5.5 toistetaan väite, että pengertie ei vaikuttaisi ”riistakantoihin, koska liikenneyhteyden ei arvioida lisäävän metsästyspaineita saarella. Kaikki halukkaat metsästysharrastajat tulevat jo nyt saarelle kulkuyhteydestä riippumatta.” Käsittelimme tätä jo kohdassa metsästys; on päinvastoin hyvin todennäköistä, että iltalentometsästys lisääntyisi. Koska suurimmalla osalla Natura-alueita metsästetään, tätä asiaa olisi tullut tutkia myös Natura-arvioissa.

Hailuodon kelpuuttaminen vaikutusalueeksi on harmittavan epäjohdonmukaista ja sattumanvaraista. Vaihtoehtojen vertailu jää torsoksi muun muassa siitä syystä.

Yhteenveto luontovaikutuksista

Liekö vahinko, kun pengertien vaikutukset vaativalle rantalinnustolle todetaan selvästi.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Vaikutuksissa (VE0) (s. 2006) väitetään, että ”pitkällä aikavälillä liikennemäärien on ennustettu lähes kaksinkertaistuvan”. Arvio oli 30-vuotistarkastelussa (ks. edellä kohta ”liikenne-ennuste”) kuitenkin ”vain” 1,4-kertainen. On myös epäuskottavaa, että kehitys jatkuisi lineaarisesti viime vuosikymmenten tapaan irrallisena saarekkeena ottamat huomioon öljyn ja muiden uusiutumattomien luonnonvarojen ehtymistä ja yhteistä vastuuta ilmastonmuutoksen torjumiseksi. Alempikin ennuste on tielaitoksen itsensä, joka tekee itseään tarpeelliseksi ylimitoitetuilla ennusteilla. Ympäristövaikutusten arvioinnissa ennustetta olisi pitänyt tarkastella kriittisesti ja vuorovaikutteisesti muiden ”trendien” kanssa. Vaatimus koskee tietenkin yleisesti kaikkea liikennesuunnittelua.

Lauttayhteyden ruuhkien kerrotaan huonontavan paikallisten asukkaiden yhteyksiä, mutta heillä on etuajo-oikeus, ja lautan täyttyminen pelkästään etuajo-oikeutetuista on hyvin harvinaista. Puhe ”paluumuuttajien” saapumisesta pengertien myötä on tyypillinen sellaisenaan kirjattu pengertien kannattajan yleisökommentti, joka tässä tapauksessa on päätenyt ilman varauksia ”selvitykseen”, toisin kuin kriittinen aines.

Koska konsulttien on oltava hankkeelle myötämielisiä, vaikutuksia esitellään valinnoin ja termein, joilla kaikki pengertiehen liittyvät ilmiöt ovat positiivisia, lautan negatiivisia

(suluissa toinen näkökulma): ”(pengertie) laajentaa Hailuodon työssäkäyntialuetta” (lisää pendeliliikennettä ja ihmisten pitkiä työmatkoja, rasitusta ja onnettomuuksia), ”luo mahdollisuuksia edistää yhdyskuntarakenteen suunnitelmallista kehittämistä” (vaarantaa perinnemaiseman, luo kaavoituspainetta).

Hailuodon paikallispalveluiden vaarantuminen liikkumisen lisääntymisen seurauksena tunnustetaan, mutta asiaa piilotetaan koukeroiseen lauseeseen.

Suunnilleen kaikesta on väännetty myönteistä hankkeiden toteutuessa: Pengertie ”alentaa kuljetuskustannuksia” – lisää yrittäjän polttoainekustannuksia, joskin säästää ajassa. Polttoaine on kuitenkin uusiutumaton luonnonvara. Pengertie ”parantaa kuljetusten täsmällisyyttä ja toimintavarmuutta”, vaikka lähes kaikki liikenteen merkittävät katkokset ovat johtuneet pengerpätkien tukkeutumisesta eivätkä lautasta.

Hailuodon työikäisistä vain 23 prosenttia käy mantereella töissä (ks. edellä kohta ”tavoitteet”), Raippaluodossa sillan valmistumisen jälkeen 60 prosenttia. Syntyvä pendeliliikenne on paitsi ympäristön kannalta huono, myös ihmisten arkea rasittavaa: autossa vietetään Hailuodon ja pengertien tapauksessakin runsaat kaksi tuntia päivässä. On paljon järkevämpää kehittää paikallisia elinkeinoja, jotka vähentävät liikkumistarvetta.

Pengertien matkailuvaikutukset ovat konsultin mukaan tietysti positiiviset, mutta sitä ei selitetä, miksi laajan alueen ainoan saaristokunnan muuttaminen niemeksi olisi matkailijoista niin kiinnostavaa, kun niemiä on Pohjanlahden rannikolla kymmeniä.

Pengertie houkuttelisi tekstin mukaan lisää kesämökkiasutusta. Silti sen vaikutuksia arvokkaisuuteen luontotyyppisiin ja kasvi- ja eläinlajeihin ei arvioitu YVA:ssa ollenkaan.

YVA-selostuksen kuvaama uuden työmatkoilla pendelöivän asutuksen houkuttelu on juuri sitä yhdyskuntarakenteen hajoamista, joita valtio ja kunnat toisaalla ilmoittavat haluavansa korjata.

Työpaikat ja elinkeinoelämä

”Kiinteän yhteyden vaikutukset Hailuodon elinkeinoelämään voidaan pääsääntöisesti arvioida olevan myönteisiä”. Saaristotuet menevät, mutta sitä ei käsitellä. Kaavaselostuksessa niiden merkitystä väitetään vähäiseksi, mikä ei ole totta. YVA-selostuksessa asia mainitaan, mutta sitä ei käsitellä kunnolla. Mitään euromääriä ei esitetä.

”Kiinteällä yhteydellä on tietty symboliarvo, joka voi toimia myönteisenä imagotekijänä myös elinkeinoelämälle”, runoilee konsultti. Miksi sitten useimpien mantereen kuntien työllisyys on heikommalla tolalla kuin Hailuodon, vaikka niillä on koko ajan ollut ”kiinteä yhteys”? Eikö Perämeren ainoan saarikunnan asema pikemminkin ole ainutlaatuinen imagotekijä? Näin on varmasti ainakin matkailualalla, mutta senkin konsultit vääntävät palvelemaan pengertiehanketta.

Omaleimaisuuden sentään arvellaan vähentyvän – mutta eikö juuri omaleimaisuus olisi matkailuvaltti? On varsin todennäköistä, että pengertie lisäisi ainakin takaisin ajelua, mutta ei välttämättä yöpymisiä.

Selostuksen sivulla 212 ja kaavaluonnoksen selostuksessa väitetään, että ”kiinteällä yhteydellä ja tuulipuistolla voi olla rajoitettu, yhteinen positiivinen imagovaikutus”. Mikä on rajoitettu imagovaikutus? Miten ristiriitainen, monien vastustama hanke luo positiivista imagoa?

Sosiaaliset vaikutukset

Kun periaatteessa melko eksakteja luonnontieteen metodeja periaatteessa soveltava ”arviointi” tuotti suurelta osin fiktiivisiä tuloksia, yhteiskuntatiede avaisi samoin sovellettuna lähes rajattomat mahdollisuudet mielikuvitukselle. Siinä mielessä kappale 14 on YVA:n selvästi tasokkain, perustelluin ja tasapuolisin osa, vaikkakin aineisto on pieni. Tämä rajoitus todetaan myös itse tekstissä.

Seuranta

Seurattavat kohteet ovat pääosin perusteltuja, mutta ongelmaksi nousee se, että ainakin kasvillisuus- ja lintupuolella lähtöaineistokin on hankkimatta. Suurin osa lueteltujen tärkeiden kasvilajien vaikutusalueella olevista kasvupaikoista Luodonselällä ja Liminganlahden suupuolella jäi YVA:ssa tutkimatta. Linnustovaikutukset eivät rajoitu Riutun ja Huikun tienoille ja lauttaväylän pohjoispuolen saarille, mutta lähtöaineistoa niistä ei hankittu. Natura-arvion ”linnustoaineisto” on täysin arvoton.

Yhteenveto ja vaihtoehtojen vertailu

Yhteenvedossa toistetaan kiteytetysti kaikki keskeiset väittämät. Sosiaalisten vaikutusten selvityksen kriittiset huomiot on poistettu.

Vaihtoehtojen vertailukin on johdonmukaisesti, mutta harhaanjohtavasti kiinteää yhteyttä tukeva. Tosiasiassa VE0 ja VE0+ toteuttavat useimmat tavoitteet, kun taas VE1 estää tavoitteiden toteutumisen. Kun VE0 ja VE0+ erityisen selvästi toteuttavat ympäristöön kohdistuvat tavoitteet, taulukossa (s. 231) todetaan, että ei merkittäviä muutoksia. Yhdyskuntarakennetta ja sosiaalisia vaikutuksia koskevat tulokset ovat taas hyvin tulkinnanvaraisia ja suurelta osin hatusta vedettyjä.

Jos aihetta tarkastellaan ekologisesti kestävä kehityksen näkökulmasta, johon maankäyttö- ja rakennuslaki tähtää alueidenkäyttötavoitteineen ja sisältövaatimuksineen, niin vaihtoehtojen vertailusta ei voi tehdä muuta johtopäätöstä kuin, että tarkastellun heikkotasoisemman ja tarkoitushakuisen ”selvityksen” perusteella liikenneyhteyttä on kehitettävä vaihtoehtoja VE0 ja VE0+ soveltaen.

Lähtöaineistoluettelo

Lähdeluettelo on erittäin keho ja siitä puuttuvat melkein kaikki tarkastelualueen luonnon keskeiset dokumentit. Sitä kannattaa verrata Tielaitoksen (1993) aikaisempaan

selvitykseen. Ei ole tapahtunut ainakaan edistystä, vaikka aikaa on kulunut 17 vuotta.

Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry., Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry. ja Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry. 2014: Merialueen osayleiskaavaehdotuksesta muistutus 24.9.2014.

Luontojärjestöt antoivat kaavaluonnoksesta lausunnon kesäkuussa 2010. Joihinkin esille ottamiimme asioihin on annettu vastine 7.8.2014 päivätyssä ”kaavaluonnoksen palaute, vastineet” -asiakirjassa. Suurimmaksi osaksi lausuntoamme vain referoidaan lyhyesti ja luetellaan kymmeniä esille nostamiimme asioita, joihin ei vastata mitään.

Vaatumuksemme sisällyttää meidän ja muiden lausunnonantajien autenttiset lausunnot hankkeen muiden asiakirjojen kanssa samoissa yleisölle avoimissa Internet-hakemistoissa (Hailuodon liikenneyhteyden ja tuulivoiman kehittämisen kanssakäymisportaali ym.) ei ole reagoitu mitenkään.

Kuten olemme osoittaneet aikaisemmissa lausunnoissamme (YVA:n arviointiohjelmasta 10.6.2009, kaavaluonnoksesta 7.6.2010, YVA:n arviointiselostuksesta 16.6.2010), hankkeen ympäristövaikutusten arviointi on osin erittäin epäpätevää ja tarkoitushakuista, ja jopa sen raja-alue on virheellinen. Kiinteän tieyhteyden vaikutuksia itse Hailuotoon ei ole arvioitu lainkaan lukuun ottamatta pengertien lähialuetta ja Hailuodon itärantaa. Näin, vaikka koko hankkeen perusteluina ovat kuvitellut hyödyt, jotka seuraisivat kiinteän yhteyden mukanaan tuomia elinkeinojen ja maankäytön muutoksia, tietenkin syntyisivät itse saarella eivätkä suinkaan lauttaväylällä. Myös julkisuudessa sanomalehti Kalevan johdolla levitetty propaganda on nimeä –”Hailuodon silta” – myöten vääristeltyä.

Koska nyt puheena oleva kaavoitusohjelma nojautuu em. ympäristövaikutusten arviointiin, aikaisemmin esittämämme kritiikki on edelleen pääosin voimassa, vaikka tuulivoima on nyt erotettu hankkeesta. Tihkuneiden tietojen mukaan siihenkin ollaan kuitenkin palaamassa, jos pengertiehanke näyttää toteutuvan.

Koska olemme jo käsitelleet YVA-selvityksiä ja koko hanketta monta kertaa, emme toista kaikkea, vaan keskitymme asioihin, joista on tehty ns. lisäselvityksiä ja uudistamme vaatimuksemme siitä, että kaikki lausunnot on sisällytettävä hankkeen nettiportaaliin. Se on välttämätöntä, jotta paljolti epämääräisten YVA-selvitysten kritiikki on asiaan tutustuvan käytettävissä kohtuuvuorolla.

Korostettakoon vielä, että liikenneyhteyssuunnittelussa ei ole vaivauduttu mitenkään paneutumaan joukkoliikenteen kehittämiseen, vaikka omalla autolla Oulussa työssä käyviä on vain alun toista sataa henkeä. Toimiva linja-autoliikenneyhteys tarjoaisi myös keinon vähentää henkilöautoilun tarvetta. Linja-auton varassa olevat ovat myös niitä, joihin pengertien mahdollisesti aiheuttama kauppakuolema pahiten iskee.

Hailuotolaisten oman mielipiteen kartoitus on huonolla pohjalla. Valtuusto on valittu vallan muilla perusteilla, joten senkään kanta ei ole yksi yhteen asukkaiden mielipiteen kanssa. Kansanäänestystä olisi syytä harkita vakavasti.

Vaikutusalue

Kaavaselostuksen mukaan ”Hailuodon liikenneyhteyden hankkeen vaikutus ulottuu kohtuullisen laajalle alueelle. Hanke sijoittuu alueelle, jossa on merkittävää

virkestyskäyttöä, vesiliikennettä, loma-asutusta sekä luonnonsuojelu- ja maisema-alueita. Vaikutusalueen suuruus vaihtelee arvioitavasta asiasta riippuen. Vaikutuksia ja niiden ulottuvuuksia on käsitelty hankkeen Liikenne-YVA -selostuksessa.”

Kohdassa ei ole lainkaan referoitu sitä painavaa kritiikkiä, jota selvitysten rajauksista on annettu. Jo YVA-arviointiohjelmasta antamassamme lausunnossa kiinnitimme huomiota siihen, että itse Hailuoto oltiin jättämässä vaikutustarkastelun ulkopuolelle:

”Ympäristövaikutusten arvioinnin vaikutusalue vaihtelee tarkasteltavan vaikutuksen mukaan. Kyseisessä hankkeessa lähivaikutusalue on lauttaväylä tai pengertien lähialue. Meri- ja lähivaikutus ulottuu Hailuodon puolella Santosenkarin saaresta Santosen pohjoispuolelta Hailuodon kaakkoisosaan Isomatalan saaristoon asti ja mantereella Oulunsalon Varjakasta Liminganlahden suupuolelle Kotakariin asti ja Lumijoen puolella Liminganlahden Selkämatalalta Luodonselän etelänurkkaan Siikajoen Varessäikälle asti. Kuitenkin Natura-arviointia koskevassa kohdassa sivulla 73 mainitaan tiepenkereen vettä nostava vaikutus Liminganlahdella, josta meri- ja lähivaikutuksen vyöhykkeessä olisi mukana vain suosa suppeasti. Oulunsalon pohjoisosa ja Hailuoto on viety vyöhykkeeseen, jonka nimi on ”liikenteellinen vaikutusalue“. Jo nimi antaa ymmärtää, että varsinaisia ympäristövaikutuksia itse Hailuodossa ei edes aiota tutkia.”

Näin, vaikka Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen päätöksessä 19.11.2007 siitä, että hanke vaatii YVA:n, oli selvästi luettavissa, että vaikutusten tiedetään koskevan koko saarta, ei vain itäosaa tai merialuetta:

”Hailuoto on valtioneuvoston hyväksymä valtakunnallisesti arvokas maisema-alue ja valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö sekä kuuluu Suomen kansallismaisemiin. Saarella on lukuisia laajoja suojeluohjelmakohteita, joista huomattava osa sisältyy Suomen Natura 2000 -suojeluverkostoon. Mantereen puolella on Liminganlahden kansainvälisesti tärkeä lintualue ja Natura-kohde (FI1102200). Nykyisen lauttaväylän pohjoispuolella on saaria ja luotoja, jotka sisältyvät Perämeren saaret -nimiseen Natura-kohteeseen (FI1300302). Kiinteän tieyhteyden rakentaminen mantereen ja Hailuodon välille on mittasuhteiltaan ja vaikutuksiltaan merkittävä hanke. Sen vaikutusalue on laaja ja vaikutukset ovat myös luonteeltaan verrattavissa asetuksessa mainittujen ympäristövaikutusten arviointimenettelyä edellyttävien hankkeiden vaikutuksiin. Hankkeella saattaa olla sellaisia merkittäviä vaikutuksia vesien ekologiaan, pohjaeliöstöön, kalakantoihin, kalastukseen, liikenteeseen, maankäyttöön, maisemakuvaan, kulttuurihistoriaan, suojelualueisiin, linnustoon, virkestyskäyttöön sekä ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, jotka on selvitettävä ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä. Hankkeen teknisissä ratkaisuisa on otettava huomioon aallokon ja jääolosuhteiden vaikutukset.”

Kohdat ”saarella on lukuisia laajoja suojeluohjelmakohteita, joista huomattava osa sisältyy Suomen Natura 2000 -suojeluverkostoon”, tai vaikutukset maankäyttöön, kulttuurihistoriaan, virkestyskäyttöön tai ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen eivät tervejärkisesti tulkittuina mitenkään voi tarkoittaa sitä, että nämä vaikutukset ilmenisivät pääasiassa tielinjalla tai vedessä.

Tästä huolimatta YVA:ssa itse Hailuoto jätettiin lähes kokonaan tarkastelun ulkopuolelle. Vielä YVA-ohjelmassa (sen liite 6) itse Hailuoto on kokonaan mukana ”liikenteellisessä vaikutusalueessa”. Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen (yhteysviranomaisen) lausunnossa 8.7.2009 ei ole kohtia, joissa erityisesti painotettaisiin itse Hailuodon

sisällyttämistä YVA-tarkasteluun. Tämä voi selittyä sillä, että näin muodollisesti jo oli, vaikka käsite ”liikenteellinen vaikutusalue” ei kuvaa kovin hyvin pengertien mahdollisia vaikutuksia, jotka ovat enemmän maankäyttöön liittyviä. Olimme tosin kiinnittäneet tähän huomiota jo omassa lausunnossamme, kuten edellä selviää, ja ympäristökeskuksen olisi pitänyt vaatia täsmennystä omassa yhteysviranomaisen lausunnossaan.

YVA-arviointiselostuksessa ja sen pohjatöissä itse Hailuoto jätettiin ulos tarkastelusta, kuten jo ennakoimmekin. Tästä kirjoitimme 16.6.2010 mm.:

”Arviointiselostuksessa on kootusti esitetty otteita yhteysviranomaisen lausunnosta ja vastattu siinä esitettyihin vaatimuksiin. Yhteysviranomaisen vaati vaikutuksien arvioimista todellisen vaikutusalueen mukaisesti ja vaikutusalueen rajaamista niin, että siitä käy riittävän yksityiskohtaisesti ilmi eri vaikutustyyppien vaikutusalue. Arviointiselostus ei täytä kuitenkaan vaikutusalueen rajaamiselta vaadittua selkeyttä. Vaikutusalueen rajaamisen epämääräisyys on toistunut myös kaavatyössä.

Sekä liikenneyhteys-YVA:n että kaavahankkeen suurin rajausvirhe on se, että itse Hailuoto, johon liikenneyhteyksien vaikutukset ovat todennäköisesti suurimmat, on suljettu tarkastelujen ulkopuolelle. Vuonna 1993 tehdyssä ”Hailuodon liikenneyhteyksien tarveselvityksessä” (Oulun tiepiiri 1993) vaikutusalueet oli perustellusti rajattu (1) rakentamisalueeksi (hiukan nykyistä suppeampi alue), (2) vesistövaikutusalueeksi (Siikajoen Karinkanta–Luodonselkä–Liminganlahti–Oulun ja Haukiputaan edusta) ja (3) vaikutusalueeksi itse Hailuodossa välittömän rakennusalueen ulkopuolella. Lisäksi neljäs (4) tarkastelualue oli harvinaisten taksonien (lajit, rodut) levinneisyys siltä osin kuin vaikutusalueella tavataan jonkin taksonin populaation merkittävä osa.”

Arviointiselostuslausunnossamme 16.6.2010 kirjoitimme tarkastelualueesta yhteenvedossa muun muassa näin:

”Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen erityinen ongelma on siinä, että se on laadittu aivan liian suppeasta näkökulmasta, vaikka työhön olisi ollut saatavilla samasta aihepiiristä aiemmin julkaistua aineistoa. Selostusta ei voida myöskään hyväksyä riittäväksi ilman kunnollista Hailuodon saarta koskevaa vaikutusten arviointia.

Koska Natura-arviointi on koottu samojen maastotöiden tuloksista, sitä vaivaavat samat selvitysten puutteet ja virheet menetelmissä ja tuloksissa sekä erityisesti vaikutusalueen rajaamisessa, joten sitä ei voi pitää asiallisina ja riittävänä luonnonsuojelulain vaatimana selvityksenä hankkeiden vaikutuksista.”

Yhteysviranomaisen, nyt ELY:n osaksi muuttunut entinen ympäristökeskus antoi 9.8.2010, lopullisen lausuntonsa YVA:sta (yhteysviranomaisen lausunto Hailuodon liikenneyhteyden ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta 9.8.2010).

Kohdassa ”ehdotus tarkasteltavan vaikutusalueen rajauksesta” ei mainita sanallakaan sitä, että vaikutukset itse Hailuodossa jätettiin suurimmaksi osaksi tutkimatta – kuten ennustimme arviointiohjelman perusteella ja toisin kuin ympäristökeskuksen YVA-päätöksessä 2007 edellytettiin. Kuitenkin muun muassa kohta ”yhteysviranomaisen pitää mahdollisena, että kiinteä tieyhteys voisi heikentää Hailuodon valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön arvoja, mikäli Hailuodon ominaispiirteet myöhemmin olennaisesti muuttuvat tieyhteyden vaikutusten seurauksena” osoittaa, että

yhteysviranomaisen edelleen ajatteli vaikutuksia koko saarta koskevinä. ”Hailuodon valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön” ei voida kuvitella tarkoittavan Huikun lauttasatamaa kahviloineen ja WC- ja huoltorakennuksineen, vaan epäilemättä kylämaisemaa.

Uudessa organisaatiossa yhteysviranomaisen oli tullut osaksi Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskusta eli organisaatiota, jonka oli liikenne- ja infrastruktuurivastuualue oli koko tiehankkeen käynnistäjä (hankevastaava), ja sen johtajasta oli tullut koko ELY:n ylijohtaja.

Organisaatiomuutos oli jo tiedossa siinä vaiheessa, kun YVA:n yhteysviranomaisesta päätettiin, ja vaikka Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus tulevana Pohjois-Pohjanmaan ELY:n osana vaikutti jääviltä, ympäristöministeriö ei siihen puuttunut.

Selvitykset

Olemme muun muassa YVA-arviointiselostuksen lausunnossamme ja kaavaluonnoslausunnossamme käyneet läpi YVA:n pohjatöitä, ja todenneet monet erittäin heikkolaatuisiksi. Selvitysten luetteloitu antaa maallikoille väärän mielikuvan siitä, että asioita on oikeasti tutkittu kriittisesti ja kunnolla.

Liikenneyhteyden kehittämisen tavoitteet

Kohta sisältää hyvältä vaikuttavia asioita, jotka kuitenkin ovat ristiriitaisia, epäuskottavia ja toisiaan pois sulkevia (kommenttimme suluissa):

- Liikkuminen on mahdollista ympärivuorokautisesti. (Miksi niin tärkeää? On lautallakin mahdollista, jos on hätätilanne.)
 - Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat. (Asia lienee päinvastoin. Pieni riski jonotuksesta lisää julkisen liikenteen houkuttelevuutta.)
 - Liikenneturvallisuuden taso paranee. (Pengertie on vaarallinen ainakin myrskyllä ja liukkaalla. Myös kustannustarkastelussa sen on arvioitu aiheuttavan nykytilaan verrattuna kolmen miljoonan euron onnettomuuskustannukset.)
 - Liikkuminen on taloudellisesti mielekästä. Kuljetuksiin, työssäkäyntiin ja asiointiin liikenteessä kuluva aika sekä kustannukset ovat vertailukelpoisia muuhun seutuun verrattuna. (Aika ei ole kaikille rahaa. Lautta säästää autoilijan todellisia kustannuksia.)
 - Palvelujen saatavuus paranee. (On tunnustettu, että palvelut todennäköisesti vähenevät saarella tien myötä.)
 - Elinkeinojen toimintaedellytykset paranevat. (Väite, jota ei ole todennettu.)
 - Maankäytön kehittämisedellytykset paranevat. (Enemminkin ”haasteet” = ristiriidat ja ongelmat lisääntyvät.)
 - Luonto- ja kulttuuriarvot säilyvät. (Pelkkä toive.)
 - Kuntatalouden hoitoedellytykset kehittyvät. (Saaristoaseman menetyksen myötä käy toisin päin. Kaupungissa pendelöivän uuden asutuksen haaliminen vie aikaa eikä välttämättä onnistu. Lisää autoliikennettä.)
 - Maisema- ja kulttuuriarvot säilyvät. (Pelkkä toive.)
- jne.

Lyhenevät ja madaltuvat sillat

Kaavaselostuksen mukaan "arvioinneissa Riutunkarin sillan pituus on 740 metriä ja hyötykorkeus viisi metriä. Huikun sillan pituus on 765 m ja hyötykorkeus 15 metriä. Sillat ovat madaltuneet ja lyhentyneet. Tarkoituksena lienee kustannusarvion puristaminen alas, jotta saadaan rakentamispäätös aikaan, ja sitten realiteettien paljastuessa voidaan palata reaalimaailmaan. Raippaluodon sillan hinta oli lopulta kaksinkertainen siihen verrattuna, miltä pohjalta rakentamispäätös tehtiin.

Arviointiohjelmassa v. 2009 kirjoitettiin, että "Sillat sijoittuvat merenpohjan syvänekohtiin ja niiden yhteispituus on noin 2 km. Tien poikkileikkaus on noin 9 metriä, pengeri on noin 3,5 metriä keskiveden korkeuden yläpuolella ja siltojen vapaa alikulkukorkeus on Riutun sillassa 10 metriä ja Huikun sillassa 18 metriä."

YVA-selostuslausunnossa 16.6.2010 kiinnitimme jo tähän huomiota (huom! vähän eri mitat): "Suunnitelmassa Riutun silta-aukon pituus on 730 metriä ja Huikun 765 metriä, yhteensä 1495 metriä, korkeudet 5 ja 15 metriä. Aukot ovat vaihe vaiheelta pienentyneet, sillä 1990-luvulla Huikun aukoksi suunniteltiin 1000 metriä, aukkojen yhteispituuksiksi 1700 metriä ja korkeuksiksi 10 ja 18 metriä. Kyse on ilmiselvästi yrityksestä halventaa pengertien kustannuksia samalla virtausaukkoa 205 metriä kaventaen."

Pöyry OY:n selvityksessä "Oulunsalo-Hailuoto tuulipuistohankkeen ja pengertien vesistövaikutusten mallinnus" ei (27.11.2009, loppuraportti) ei mainita millä silta-aukoilla työ on tehty.

Kannattavuuslaskelman (ilman päiväystä, päivitetty yleissuunnitelman 2011 tiedoille) mukaan "siltapituuksia on suunnitelmassa voitu tarkentuneiden pohja- ja virtaustietojen pohjalta lyhentää noin 13 prosenttia aiempiin suunnitelmiin verrattuna". Mihän tämä "voiminen" perustuu, ei paljasteta.

Pengertien mitat, turvallisuus ja varmuus

Kaavaselostuksen mukaan "tien poikkileikkaus on noin 9 metriä, pengeri on noin 3,5 metriä keskiveden korkeuden yläpuolella. Pengeri on kestävä suoja aallokon ja jäiden aiheuttamia eroosiovoimia vastaan. Penkereen korkeus on riittävä tavanomaisissa sääoloissa, mutta voimakkaimmilla tuulilla aallokko huuhtelee tien pintaa ja irtojäiden aikaan myös jäitä saattaa kasautua penkalle ja jopa tielle. Ajoneuvoliikenteen kaistojen leveydet ovat 3,0+3,0 m ja kevyt liikenne käyttää molemmin puolin olevia 1,75 m leveitä pientareita."

Pengertie on nykyisine satamateineen yhteensä noin 10 kilometrin pituinen. Siinä ei tekosaarta lukuun ottamatta juuri ole turvallisia pysähtymismahdollisuuksia, joten ELY:n ja konsulttien mainostama maisemien ihailu on vaikeaa ja jopa vaarallista.

Onnettomuustilanteessa kaide estää väistön sivulle, mikä onnistuu normaalisti maanteilla. Tietä on mainostettu myös kevyen liikenteen mahdollisuuksia parantavana, ja kaavassa se on "viheryhteys". Kaikki pyörällä Hailuodossa kulkeneet ovat kuitenkin sitä mieltä, että jo nykyiset lyhyet lauttasataman penkereet ovat kovalla tuulella hyvin hankalia, ja lautta on tervetullut lepopaikka pyöräilijälle. Pengertie siis selvästi huonontaa kevyen liikenteen olosuhteita. Yleisötilaisuudessa 10.9.2014 ELY:n Risto Leppänen myös tunnusti, että pyöräilijöiden on syytä pysytellä poissa pengertieltä kovemmallalla tuulella.

Vaikka kaavaselostuksessa myönnetään, että kovilla tuulilla vesi ja jäät voivat yltää

penkereelle, asian vakavuutta ei haluta tunnustaa. Liikkuvat ja röysiintyvät jäät ovat tukkineet nykyiset lyhyetkin penkereet monta kertaa, mutta lauttaa ne eivät ole juuri pysäyttäneet. Muistutuksen lopussa on kuvia alkutalven myrskyjä huomattavasti heikommankin kevätuulen Huikkuun keväällä 2014 nostamista jäistä. Pengertie tuo teoriassa ympärivuorokautisen autoilumahdollisuuden, mutta vähentää yhteyden varmuutta vaikeissa olosuhteissa. Jotta jäät eivät nousisi lounaismyrskyllä tielle, pitäisi eteläpuolelle rakentaa lähes penkereen pituiset aallonmurtajat.

Kustannukset

Hankalasti löydettävistä kannattavuuslaskelmista ei selviä, miten esimerkiksi nykyisen yhteyden kustannukset on laskettu, eikä laskemien perusteita löydy kohtuullisella hakemisella verkostakaan. 1980-luvulla, kun arvioitiin lauttayhteyden ja pengertien kustannuksia 30-vuotiskaudelle, lauttayhteyden kustannukset olivat 73 prosenttia pengertievaihtoehdosta ja turistiliikenteen aikakustannukset vähentäen 64 prosenttia. Tarkastelussa oli mukana kaksi lauttaa ja kolme täysiaikaista miehistöä ja yksi osa-aikainen miehistö eli kutakuinkin nykyinen tilanne. Ero tähän päivään oli se, että laskelman perusteet esitettiin avoimesti suunnitelman osana.

Pengertien kannattavuuslaskelmat ovat epäuskottavia muun muassa, koska tietä suojaavat eteläpuolen aallonmurtajat puuttuvat ja lauttayhteyden kustannuksiin on lisätty teoreettista odotusajan hintaa 2,7–3,8 miljoonaa euroa vuodessa. Aallonmurtaja-asia oli tavallaan esillä jo Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen päätöksessä (19.11.2007) siitä, että YVA täytyy tehdä: ”Hankkeen teknisissä ratkaisuisissa on otettava huomioon aallokon ja jääolosuhteiden vaikutukset.” Näin ei ole tehty eikä ELY:n osaksi muuttunut yhteysviranomaisen ole siitä huomauttanut.

Täydentävät selvitykset

Kaavaselostuksessa on käsittämätön lause, jonka mukaan ”tiehankkeen linnustovaikutukset johtuvat yksinomaan jääeroosion mahdollisesta vähenemisestä” (s. 27). Toisessa kohdassa (s. 37) mainitaan kuitenkin törmäykset, mutta ei edes niiden kertaluokkaa, vaikka siitä esitettiin arviolaskelma jo 1990-luvun harjoitus-YVA:ssa. Silloin päädyttiin siihen, että pengertie tappaa 200–400 lintua enemmän vuodessa kuin lauttavaihtoehto. Lisäksi kuolleitten emojen poikasista merkittävä osa kuolee pesiin ruuan ja lämmön puutteessa.

Jääeroosioselvitykset ovat YVA:n parasta antia, mutta ainakin ”Jääeroosioselvityksen täydentäminen” -raportista (maaliskuu 2011) löytyy paha virhe, jota ilmeisesti esimerkiksi ympäristöministeriössä ei ole huomattu, vaikka asia koskee yksittäisistä vaikutuskohteista ehkä kaikkein arvokkainta eli Isomatalan aluetta. Sitä ei myöskään oikaistu professori Matti Leppärannan työssä ”Hailuodon alueen jääeroosio – Jatkoselvitys 2013”, vaikka siinä muun muassa yksityiskohtaisesti kommentoitiin Oulun yliopiston tutkijoiden edellisen työn alaviitteissä esitettyjä kommentteja.

Luvussa 3 ”Jääeroosiovaikutukset hankkeen vaikutuspiirissä sijaitseville Natura-alueille ja direktiivilajistolle” todetaan kohdassa 3.2.3 Isomatala-Maasyvänlahti (FI 1100203) muun muassa seuraavaa:

(Arvioidut vaikutukset) ”Alueella vaikuttava jääeroosio on pääosin vedenpinnan nousun

irrottamien jäiden aiheuttamaa eikä hanke vaikuta merkittävästi vedenpinnan korkeusvaihteluihin. Lahden suulla ja Kengänkarin alueella vaikuttavat myös muut jääeroosiomuodot ja näillä alueilla jäiden liikkuminen tulee todennäköisesti jonkin verran heikkenemään. Erityisesti pohjoisen suunnasta liikkuvat jäät (harvinainen tilanne) tulevat merkittävästi vähenemään samoin kuin kaakon /idänsuunnasta liikkuvat jäät. Lahden suulla on aiemmin esiintynyt epäsäännöllisesti hyvinkin voimakkaita jääteliön muodostumia, jotka ovat rikkoneet kasvillisuutta laajoilta alueilta.”

(Vaikutusten merkittävyys Natura-alueen luontotyypeille) ”Hankkeen vaikutukset Ulkosaariston luodot ja saaret luontotyypille on arvioitu vähäisiksi ja nämä vaikutukset kohdistuvat Kengänkarin lintuyhdyskuntaan. Muille Natura-alueen luontotyypeille vaikutukset ovat todennäköisesti merkityksettömiä alueen sisäosan suojaisuuden vuoksi.” Kengänkarin ja ”lahden suun” mainitsemisesta voi päätellä, että teksti koskee eri Natura-alueita, joka on Ojakylänlahti ja Kengänkari (FI 1100204). Sen kohdalla toistuukin sama teksti, eli Isomatala-Maasyvänlahden teksti puuttuu. Toki se löytyy yhteenvedoista ja kartoista, mutta sitä, mitä lievät vaikutukset poikkeuksellisen arvokkailla alueilla (Isomatala-Maasyvänlahti, Säärenperä-Karinkannanmatala) voivat merkitä, ei pystytä arvioimaan uskottavasti.

Kengänkarin lintuyhdyskunnasta olisi pitänyt korostaa, että siihen kuuluu muun muassa tukkasotka (jonka Suomen suurin pesimäkeskittymä on löydetty juuri Kengänkarilta), joka on voimakkaasti vähentyneenä vaarantunut (VU) laji. Pengertien lievä padotusvaikutus eteläpuoleisilla tuulilla lisää pesätuhoja Kengänkarilla ja muilla Luodonselän-Liminganlahden pesimäpaikoilla, jotka kuuluvat lajille Suomen tärkeimpiin.

Lauttaväylän pohjoispuolen karien jääeroosioista on molemmissa jatkoselvityksissä tekstiä, joka ei pidä paikkaansa empiiristen havaintojen valossa. (Jääeroosioselvityksen täydentämien”, maaliskuu 2011, s. 40) ”Kiinteän maayhteyden rakentaminen Hailuodosta mantereelle (Huikku–Riuttu) ja tuulipuiston rakentaminen vaikuttavat merkittävästi jään horisontaalisen liikkeen aiheuttamaan jääeroosioon Huikussa ja Oulunsalossa ja vähäisemmässä määrin luotoihin lauttaväylän pohjoispuolella.”

(Hailuodon alueen jääeroosio – Jatkoselvitys 2013, s. 22, edellisen työn s. 40 alaviitteen 12 kommentointi) ”Edellä käsitellyn mukaan maayhteyden pohjoispuolen luotoihin vaikuttaa lähinnä termomekaaninen jääeroosio ja aaltoeroosio. Lisäksi Oulun väylän ympäristössä on alkutalvesta rikkonaista jäätä ja kun väylä tarjoaa vapaan reunan, tämän jää voi lähteä liikkeelle lännen – luoteen puoleisilla tuulilla. Jään työntö nykyisellään lauttaväylän ylitse on ilmeisesti vähäistä.”

Liikkuvat jäät kulkevat lauttaväylän poikki yleisesti niin alkutalvella kuin keväälläkin, ja pohjoispuolen luodoille nousee jätteen työntö todisteena röysiä erittäin usein. Tämä on nimenomaan mekaanista jääeroosiota.

Jääeroosioselvityksen luvussa 3.3.1 käsitellään uhanalaisia kasvilajeja. Erityisesti nelilehtivesikuusta koskeva osa sisältää virheellistä tietoa ja on ajastaan jäljessä. Jääeroosioselvitys: ”Nelilehtivesikuusi on alueella nykyisin hyvin harvalukuinen eikä lajin nykytilasta ole olemassa päivitettyä tietoa. Alueella tavataan lisäksi rannikkovesikuusta ja on mahdollista, että jäljellä olevat esiintymät tulevat häviämään risteytymisen seurauksena.”

Käytettävissä olisi kuitenkin ollut Isomatala-Härkäsäikkä -alueen laaja käyttö- ja hoitosuunnitelmaluonnos, joka on itse asiassa painettu kirja (Markkola, J. & Merilä, E. 1998: Hailuodon Ison Matalan - Härkäsäikän luonnonsuojelun käyttö- ja hoitosuunnitelmaehdotus. 194 s. + 11 liitettä. ISBN 952-91-0606-8. Conservation of Liminganlahti Wetland Life-Nature project. Oulu). Siitä selviää, että ”Hailuodon kaakkoisosassa ovat nelilehtivesikuusen suurimmat esiintymät Itämeren alueella.” Julkaisussa on nelilehtivesikuusenkin esiintymäkartta ja maininta jopa 10 aarin ja kymmenien tuhansien versojen kasvustoista.

Esiintymiä on inventoitu muun muassa Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksessa 2000-luvulla, jonka alussa kasvustot olivat suurimmillaan. Tiedot ovat ympäristöhallinnon Hertta-järjestelmässä, ja epäilemättä Hailuodon liikenneyhteysorganisaation käytössä. Nythän ympäristökeskus on peräti samaa organisaatiota kuin pengertietä ajava ELY:n liikennepuoli. Kysymällä aluetta tuntevilta olisi saatu uusinta tietoa, jota ei vielä ole rekistereissä.

Nelilehtivesikuusen esiintymiselle on viime vuosikymmeninä ollut tyypillistä pikkuesiintymien häviäminen, mutta muutaman suuresiintymän synty. Näitä on Isomatalalla, Iin Krunneilla ja Liminganlahden suosan saarilla. Isomatalan esiintymä oli suurimmillaan 2000-luvun alussa, kymmeniä aareja ja lähes 2 miljoonaa versoa. Sittemmin kasvustot ovat taas pienentyneet muun muassa liian kovan laidunnuksen takia, mutta laji on täällä edelleen aivan jotain muuta kuin raportin ilmaus ”hyvin harvalukuinen”.

Koska esiintymät ovat hyvin harvassa ja tarkastelualue lajin tärkeintä esiintymisaluetta Itämerellä, pengertiehanke on sille merkittävä uhkatekijä. Siitä jopa kirjoitettiin kaavaslostuksessa, että ”alueen uhanalaisista lajeista upossarpio ja nelilehtivesikuusi häviävät nopeasti kasvupaikkojen hävitessä rantojen umpeenkasvun myötä”, mutta lause koski Oulunsalon puoleista rantaa.

Myös rönsysorsimosta, joka on ns. ruijanesikkoryhmän kaikkein harvinaisin laji Itämerellä, eroosioselvityksessä on vanhentunutta tietoa, ja uuden valossa pengertien vaikutusalue on entistäkin tärkeämpi. Eroosioselvityksen mukaan ”rönsysorsimo on Suomessa äärimmäisen uhanalainen ja tällä hetkellä lajilla on viisi tunnettua esiintymispaikkaa, joista Hailuodon Isomatalan esiintymä on elinvoimaisin. Isomatalan-Maasyvänlahden Natura-alueella lajilla on kolme esiintymää. Tämän lisäksi laji kasvaa Siikajoen Tauvon Ulkonokanhietikolla ja Siikajoen Savilahdella. Laji on myös siirtoistutettu Lumijoen Lamunkarille. Siirron onnistumisesta tai kasvuston nykytilasta ei ole tietoa.”

Vuosina 2003–2013 rönsysorsimo esiintyi varmasti vain Isomatalalla. Mantereen esiintymät ovat kaikki kadonneet. Lamunkarin istutusesiintymää ei ole löydetty 2000-luvulla, ja se on epäilemättä hävinnyt. Vuonna 2013 Hailuodon Tömpän esiintymä löytyi uudelleen, mutta ainoat ovat siis lähemmäs Hailuodossa, Isomatalalla ja Tömpässä. Uusien alustavien tulosten mukaan Oulun yliopistossa tehdyssä tutkimuksessa on selvinnyt, että Itämeren, siis Hailuodon ja pengertien vaikutusalueen rönsysorsimo on erilaistunut Jäämeren rönsysorsimoista ja muodostaa oman tyyppinsä. Se on siis suojellisesti luultuakin arvokkaampi ja koko maailmankanta on vaikutusalueella.

Lieventävät toimenpiteet

Pengertien jääeroosiota vähentävän vaikutuksen lieventämiseksi on esitetty muun muassa niitto, laidunnusta, pensaikon raivausta ja jonkinlaisen väylän auki pitoa penkereen eteläpuolella. Niiton, laidunnuksen ja raivausten vaikutukset muistuttavat mekaanista jääeroosiota varsinkin maarannalla (keskiveden yläpuolella), mutta eivät juurikaan alempana. Myöskään maarannalla ne eivät ole yksi yhteen samanlaisia, ja todellinen tutkimustieto puuttuu. Mahdollisuuksia vähentää oleellisesti se, että melkein kaikki soveltuvat rannat ovat jo laidunnuskäytössä.

Väylän avaaminen penkereen eteläpuolelle ei muuta sitä tosiseikkaa, että jättien liike lauttaväylän kautta pohjoispuolisille saarille lakkaa.

Myös luonnon omien prosessien korvaaminen keinotekoisilla tilanteessa, jossa muun muassa ELY:n omaan organisaatioon kohdistuu valtavia supistuspaineita, tuntuu hyvin epävarmalta. Ei ole mitään tietoa, kuka ja millä varoilla lievennystoimia tulevaisuudessa hoitaa.

Vaikutukset liikenteeseen

Kaavatekstissä konsultti tekee sitä, mistä konsulteille maksetaan eli etsii hankkeesta hyviä puolia ja vaikenee huonoista. ”Julkisen liikenteen palvelujen sekä palo- ja pelastustoimien toimintamahdollisuudet paranevat. Hätäkuljetusten nopeutuminen hyödyttää pelastustointia. Myöskään linja-autoliikenteen aikataulutus ei ole riippuvainen lauttaliikenteen aikatauluista.” Tässä on unohtunut se, että nykytilanteessa pieni riski jonotuksesta suosii julkista liikennettä. Ennen kuin mahdolliset aikatauluttomat tilauskuljetukset (kuljetus, kun kapasiteetti varattu riittävän täyteen; voi olla utopiaa) tulevat mahdollisesti käyttöön, julkinen liikenne on joka tapauksessa käyttäjän kannalta aikatauluriippuvaista.

Päästöt

Päästöissä teksti noudattaa tuttua linjaa, missä hankkeen vaikutuksista levitetään ilosanomaa, ja esitetty perusteltu kritiikki vaietaan: ”Kiinteällä yhteydellä syntyvien pakokaasujen määrä riippuu muun muassa ajoneuvojen määrästä, ajonopeudesta ja raskaan liikenteen osuudesta (Tuulipuiston YVA-selostus 2010). Autoliikenteen lisääntyminen ja lauttaylitysten poistuminen pienentävät vuosipäästöjä noin 40 prosenttia.”

Jo lausunnossamme arviointiohjelmasta 10.6.2009 kirjoitimme muun muassa: ”Maininta pengertien rakentamiseen tarvittavien maa-ainesmassojen kaivamisessa, murskaamisessa ja kuljetuksessa syntyvien päästöjen arviointi puuttuu kokonaan. Ne on myös arvioitava.”

Yhteysviranomaisen eli Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus kirjoitti arviointiohjelmalausunnossaan 8.7.2009 muun muassa: On huomattava, että kasvihuonekaasuja syntyy käytön aikaisten päästöjen lisäksi rakentamisvaiheessa, esim. maa-ainesten ottamisen ja kuljetuksen yhteydessä. Arviointiselostukselle olisi eduksi analysoida ilmastonmuutosnäkökohtia (kasvihuonekaasujen määrä), mutta objektiivinen vaihtoehtojen vertailu edellyttää kokonaisvaikutusten tarkastelua, ei pelkästään käytön aikaisten päästöjen vertailua.”

Arviointiselostuksesta sekä järjestöjen että jopa yhteysviranomaisen esittämät näkökulmat puuttuivat. Nyt puheena olevaan kaavatekstiin olisi kuitenkin ollut käytössä lausunnossamme 16.6.2010 esittämämme laskelma, josta tässä nyt vain lyhyt loppukiteytys:

”Lautta-vaihtoehto (VE0) tuotti 30-vuotistarkastelussa hiilidioksidia 16 prosenttia pengertietä enemmän – eikä 40 prosenttia, kuten YVA-selostus väitti. Tämä on mielestämme liian suuri ero vahingossa syntyneeksi. Laskelma havainnollistaa varmaan enemmän kuin absoluuttista totuutta jälleen kerran konsulttien, tällä kertaa ilmeisesti itse pääkonsultin eli Destian tyyliä tuottaa halutunlaisia ”laskelmia”.

Reaalimaailmassa muun muassa öljyn niukkeneminen voi 30 vuodessa muuttaa radikaalisti asioiden tärkeysjärjestystä, ja nykyisenkin kaltainen liikennöintiväli voi olla saavuttamatonta ylellisyyttä. Myös merenkulussa voidaan ja joudutaan ottamaan käyttöön uusiutuvaa energiaa, ainakin tuulivoimaa. Se vähentää merenkulun ympäristökuormitusta.”

ELY-keskuksen osaksi muuttunut yhteysviranomaisen puolestaan kirjoitti arviointiselostuksesta 9.8.2010, että ”tulokset ovat riippuvaisia myös käytetystä polttoaineesta; lautan polttoaine olisi vaihdettavissa maakaasuun kalustoa uusittaessa tai lisättäessä”. Edes yhteysviranomaisen näkemystä ei ole otettu huomioon kaavatekstissä, vaan se pitäytyy alkuperäiseen, tarkoituksella pengertietä suosivaan väittämään.

Päästöjen arviointia olisi ehdottomasti pitänyt päivittää ottamalla huomioon mahdollisuudet ja muutokset käytettävissä olevissa liikennepolttoaineissa.

Vaikutus maisemaan ja kulttuuriperintöön

Tässä kohdassa näkyy selvästi, että tieratkaisun vaikutusalue on kaikesta huolimatta mielletty kattamaan koko Hailuodon: ”Ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta saadussa yhteysviranomaisen lausunnossa kiinnitettiin huomiota tiehankkeen mahdollisiin vaikutuksiin valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin. Lausunnon mukaisesti Hailuodon valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön perustana on saari, jonne ei ole kiinteää yhteyttä. Tämä perusta muuttuu, jos tiehanke toteutetaan. Näin ollen tiehanke ei aiheuta pelkästään paikallisia haitallisia ympäristömuutoksia ja on mahdollista, että kiinteä tieyhteys voisi heikentää Hailuodon valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön arvoja, mikäli Hailuodon ominaispiirteet myöhemmin olennaisesti muuttuvat tieyhteyden vaikutusten seurauksena.”

Edellä esitetty tukee ajatuksia, joita vaikutusalueesta olemme esittäneet aikaisemmissa lausunnoissamme ja tämän muistutuksen alussa.

Siitä kaavaselostuksessa vedetään johtopäätös, jonka mukaan ”mahdollisten haitallisten vaikutusten lieventämiseksi on siten tärkeää panostaa Hailuodon saaren maankäytön ohjaukseen arvotekijöiden huomioon ottamiseksi ja arvojen turvaamiseksi. Tämä tekijä voidaan ottaa huomioon käynnistyvässä Hailuodon strategisessa yleiskaavatyössä.” Tässä järjestys on kuitenkin väärä, sillä tehtäessä päätöstä liikenneyhteydestä, vaikutukset myös itse Hailuotoon ja sen kulttuurimaisemaan tulisi tuntea, koska ne voivat ratkaista

itse päätöksen suunnan. Yleiskaavaan kohdistuu paljon raadollisia intressejä, joissa kulttuurimaisema ja luonto jäävät toissijaisiksi. Vielä kerran: Yhteiskunnan pitäisi tuntea Hailuodon tieyhteyden vaikutukset, ennen kuin päätös tehdään.

Vaikutus kasvillisuuteen

Kohta on täynnä ristiriitaisuuksia, virheitä ja oikaisuja. ”Kiinteän yhteyden rakentamisella ei ole vaikutusta hankealueen vesikasvillisuuteen.” Samassa kappaleessa kuitenkin ”alueen uhanalaisista lajeista upossarpio ja nelilehtivesikuusi häviävät nopeasti kasvupaikkojen hävitessä rantojen umpeenkasvun myötä”. Nelilehtivesikuusi voidaan tulkita rantakasviksi, mutta upossarpio on kyllä yksiselitteisesti vesikasvi.

Kaavaselostustekstin mukaan ”kiinteän yhteyden vaikutukset alueen kasvilajistoon ja kasviyhteisöihin rajoittuvat Oulunsalon Riutunkariin ja Hailuodon Huikkuun.” Edellä kuitenkin maaperä- ym. osassa kirjoitettiin, että ”ihmistoiminnan aiheuttama kulutus voi johtaa dyynien ja hiekkarantojen alkuperäisen kasvillisuuden sekä tuulten synnyttämän dyynien geomorfologisen rakenteen tuhoutumiseen.”

Kohdassa toistetaan myös edellä kumoamamme (jääasiantuntijan alun perin esittämä väite), että kiinteän yhteyden pohjoispuolella penkereen jäitä patoava merkitys on pienempi, joten jääeroosio pitäneen alueen matalat lintuluodot ja ranta-alueet kasvittomina”.

Vaikutus eläimistöön

Kaavaselostus: ”Kiinteän yhteyden rakentamisen vaikutukset nisäkäslajistoon jäänevät hyvin vähäisiksi.” Kohdassa viitataan arviointiselostukseen, jossa puolestaan viitataan ”Suomen Luontotieto OY:n hyljeselvitykseen. Olemme ruotineet selvityksen perusteellisesti YVA-arviointiselostuksesta antamassamme lausunnossa ja osoittaneet, että kyseistä selvitystä ei voi asiallisesti ottaen käyttää jatkotöissä. Viittaus vahvistaa edelleen käsitystämme, että kaavan laatija ei ole vaivautunut lukemaan YVA:sta annettuja lausuntoja. Lyhyesti todettakoon, että hyljeselvityksen ”systemaattisesti kerätty osa” oli tuotettu ainakin kaksi-kolme kuukautta ennen kuin selvitys tilattiin(!).

Myös perustellusti kumoamamme väite ”rakentaminen ei myöskään lisää metsästyspainetta Hailuodossa” toistuu taas. YVA-selostuslausunnossa kirjoitimme asiasta näin: ”Eläimistökohdassa on omituinen väite, jonka mukaan ”tielinjan rakentaminen ei myöskään lisää metsästyspainetta Hailuodon saarella”. On asian väistämistä jättää asia käsittelemättä vesilintujen kohdalla ja puhua vain nisäkkäistä (ja kanalinnuista). Vuoden 1993 selvityksen (Tielaitos 1993) mukaan todennäköisesti kiinteä tieyhteys lisäisi oululaisten metsästäjien iltalentometsästystä Hailuodossa arkipäivinä”. Metsästyksessä vanhassa selvityksessä (Tielaitos 1993) oli runsas neljä sivua, luku 6.3.10, ja näitäkään ei ole uusissa selvittelyissä siteerattu mitenkään. Pienriista- ja jopa hirvilupien myyntiä suunnitellaan metsästyseuran ulkopuolisille ja on osin jo ilmeisesti kokeiltukin.”

Lienee mahdotonta kuvitella, että kaavoittajakonsultti tutustuisi 20 vuotta vanhaan aineistoon, kun resurssit eivät riitä edes neljä vuotta vanhan läpikäyntiin.

Edelleen kaavaselostuksessa kirjoitetaan: ”Kiinteän yhteyden vaikutukset

pesimälinnustoon rajoittuvat Riutunkarin alueelle. Rakentamisen seurauksena naurulokkiyhdyshenkilö joutuu vaihtamaan pesäpaikkaa. Kiinteän yhteyden mahdollisia vaikutuksia alueen pesimälinnustoon ovat mm. meluvaikutukset sekä lintujen törmäminen ajoneuvoihin. Autoliikenne tulee jonkin verran lisäämään lintukuolemia törmäysten muodossa. ”

Ensimmäinen lause on yksinkertaisesti järjetön. Tieratkaisun välilliset vaikutukset lisääntyvänä liikkumisena ja rakentamisena voivat ulottua saaren lähes joka kolkkaan.

Törmäyskohta oli otettu arviointiselostuksesta, missä se kuului, että ”autoliikenne tulee jonkin verran lisäämään lintukuolemia törmäysten muodossa, mutta törmäysriski ei todennäköisesti merkittävästi eroa keskimääräisestä liikenteen törmäyskuolemariskistä”. Tämä ei valitettavasti tarkoita mitään. Nythän pitäisi arvioida ja vertailla törmäysmääriä lautta- ja pengertievaihtoehdoissa. Tästä on myös käytettävissä lukuja, kuten edellä tässä muistutuksessa osoitimme.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

”Hailuodon kehityksessä mahdollistuvat sellaiset elinkeinot ja trendit, jotka vaativat runsaasti kuljetuksia tai ihmisten liikkumista”, iloitsee kaavaselostus. Miksi Hailuodon pitäisi kilvoitella aloilla, joihin monella muulla paikkakunnalla on paremmat sijainnilliset edellytykset, mutta joista puuttuu monia Hailuodon vetovoimatekijöitä?

Kappaleessa tunnustetaan ja tunnustetaan kuitenkin pelätty mahdollisuus paikallispalveluiden vähenemisestä.

Vaikutukset elinoloihin ja viihtyvyyteen

Kohta on tyypillistä konsultin maksullista palvelua, missä hanke lupaa kritiikittä hyvää ja kaunista, vaikka asiat löisivät toisiaan korville. Kuljetusten ”täsmällisyys ja toimintavarmuus” lisääntyvät, vaikka on osoitettu, että liikennekatkokset ovat johtuneet etupäässä tieosuuden ongelmista, eivät lautasta. Moninkertaiseksi pitenevä penger nostaa ongelmat uudelle tasolle.

Loppupäätelmä

Osayleiskaavaesitys ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain vaatimuksia kaavan vaikutusten riittävästä ja asianmukaisesta arvioinnista. Prosessissa on mukana pääkonsultit Destia ja WSP mukaan lukien yhtiöitä ja niiden ryppäitä, joilla on taloudellinen intressi tiettyyn vaihtoehtoon eli kiinteään yhteyteen, minkä takia selvitykset, joihin kaava pohjautuu, eivät ole uskottavia. Kaavaluonnosvaiheessa kirjoitimme, että ”jos kaavoitusta aiotaan jatkaa, sen taustaselvitykset on tehtävä uudelleen. Selvitykset on myös syytä tilata tahoilta, jotka eivät hyödy taloudellisesti mistään vaihtoehdosta.” Näin ei ole juurikaan tehty. Näin ollen johtopäätökset ovat osin harhaanjohtavia sekä tarkoitushakuisia eivätkä osayleiskaavan mukaiselle liikenneyhteydelle asetetut tavoitteet toteudu. Kaavaa ei tule hyväksyä.

Muistutuksen tehneille on ilmoitettava yllämainittuihin osoitteisiin kuntien perusteltu kannanotto esitettyyn mielipiteeseen (maankäyttö- ja rakennuslain 65 §).

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry., Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. ja Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry. 2015: Valitus merialueen osayleiskaavapäätöksestä 19.1.2015

Tässä on lähes koko valitus, koska sen jäsentely ei mahdollistanut vain keskeisimpien kohtien esille ottoa.

Vaatus

Oulun kaupungin ja Hailuodon kunnan päätös merialueen osayleiskaavan hyväksymisestä on kumottava, koska kaava ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavan sisältövaatimuksia eikä perustu riittäviin selvityksiin ja on siten lainvastainen.

Perustelut

Luontojärjestöt tekivät muistutuksen ns. merialueen osayleiskaavaehdotuksesta 24.9.2014 (liite 3). Sitä ennen annoimme kaavaluonnoksesta lausunnon kesäkuussa 2010. Joihinkin esille ottamiimme asioihin on annettu vastine 7.8.2014 päivätyssä ”kaavaluonnoksen palaute, vastineet” -asiakirjassa. Suurimmaksi osaksi lausuntoamme vain referoidaan lyhyesti ja luetellaan kymmeniä esille nostamiamme asioita, joihin ei vastata mitenkään. Kaavaa ei ole korjattu tai sen puutteellisiin vaikutus selvityksiin haettu täydennystä. Siksi joudumme vaatimaan kaavapäätösten hylkäämistä. Kuten olemme osoittaneet aikaisemmissa lausunnoissamme -YVA:n arviointiohjelmasta 10.6.2009 (liite 4), kaavaluonnoksesta 7.6.2010 (liite 5), YVA:n arviointiselostuksesta 16.6.2010 (liite 6) -, hankkeen ympäristövaikutusten arviointi on osin erittäin epäpätevä ja tarkoitushakuista, ja jopa sen rajaus on täysin virheellinen.

Kiinteän tieyhteyden vaikutuksia itse Hailuotoon ei ole arvioitu lainkaan lukuun ottamatta pengertien lähialuetta ja Hailuodon itärantaa. Näin, vaikka koko hankkeen perusteluina ovat kuvitellut hyödyt, jotka seuraisivat kiinteän yhteyden mukanaan tuomia elinkeinojen ja maankäytön muutoksia, tietenkin syntyisivät itse saarella eivätkä suinkaan lauttaväylällä.

Maankäyttö- ja rakennuslain yleinen tavoite (§ 1) on ”järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitystä”.

Alueiden käytön suunnittelun tavoitteita (§ 5) on mm. edistää

- 3) rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista;
- 4) luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnonarvojen säilymistä;
- 5) ympäristönsuojelua ja ympäristöhaittojen ehkäisemistä

Vaikutusten selvittämisestä kaavaa laadittaessa (§ 9) laki sanoo, että ”kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.” (lihavointi meidän)

Koska nyt puheena oleva kaavoitushanke nojautuu ympäristövaikutusten arviointiin

(YVA), aikaisemmin esittämämme kritiikki on edelleen pääosin voimassa, vaikka tuulivoima on nyt erotettu hankkeesta.

1. Vaikutusalue

Kaavaselostuksen mukaan ”Hailuodon liikenneyhteyden hankkeen vaikutus ulottuu kohtuullisen laajalle alueelle. Hanke sijoittuu alueelle, jossa on merkittävää virkistyskäyttöä, vesiliikennettä, loma-asutusta sekä luonnonsuojelu- ja maisema-alueita. Vaikutusalueen suuruus vaihtelee arvioitavasta asiasta riippuen. Vaikutuksia ja niiden ulottuvuuksia on käsitelty hankkeen Liikenne-YVA -selostuksessa.”

Kohdassa ei ole lainkaan referoitu sitä painavaa kritiikkiä, jota selvitysten rajauksista on annettu. Jo YVA-arviointiohjelmasta antamassamme lausunnossa kiinnitimme huomiota siihen, että itse Hailuoto oltiin jättämässä vaikutustarkastelun ulkopuolelle:

”Ympäristövaikutusten arvioinnin vaikutusalue vaihtelee tarkasteltavan vaikutuksen mukaan. Kyseisessä hankkeessa lähivaikutusaluetta on lauttaväylä tai pengertien lähialue. Meri- ja lähivaikutus ulottuu Hailuodon puolella Santosenkarin saaresta Santosen pohjoispuolelta Hailuodon kaakkoisosaan Isomatalan saaristoon asti ja mantereella Oulunsalon Varjakasta Liminganlahden suupuolelle Kotakariin asti ja Lumijoen puolella Liminganlahden Selkämatalalta Luodonselän etelänurkkaan Siikajoen Varessäikälle asti. Kuitenkin Natura-arviointia koskevassa kohdassa sivulla 73 mainitaan tiepenkereen vettä nostava vaikutus Liminganlahdella, josta meri- ja lähivaikutuksen vyöhykkeessä olisi mukana vain suuosa suppeasti. Oulunsalon pohjoisosa ja Hailuoto on viety vyöhykkeeseen, jonka nimi on ”liikenteellinen vaikutusalue”. Jo nimi antaa ymmärtää, että varsinaisia ympäristövaikutuksia itse Hailuodossa ei edes aiota tutkia.”

Näin, vaikka Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen päätöksessä 19.11.2007 siitä, että hanke vaatii YVA:n, oli selvästi luettavissa, että vaikutusten tiedetään koskevan koko saarta, ei vain itäosaa tai merialuetta:

”Hailuoto on valtioneuvoston hyväksymä valtakunnallisesti arvokas maisema-alue ja valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö sekä kuuluu Suomen kansallismaisemiin. Saarella on lukuisia laajoja suojeluohjelmakohteita, joista huomattava osa sisältyy Suomen Natura 2000 -suojeluverkostoon. Mantereen puolella on Liminganlahden kansainvälisesti tärkeä lintualue ja Natura-kohde (FI1102200). Nykyisen lauttaväylän pohjoispuolella on saaria ja luotoja, jotka sisältyvät Perämeren saaret -nimiseen Natura-kohteeseen (FI1300302). Kiinteän tieyhteyden rakentaminen mantereen ja Hailuodon välille on mittasuhteiltaan ja vaikutuksiltaan merkittävä hanke. Sen vaikutusalue on laaja ja vaikutukset ovat myös luonteeltaan verrattavissa asetuksessa mainittujen ympäristövaikutusten arviointimenettelyä edellyttävien hankkeiden vaikutuksiin. Hankkeella saattaa olla sellaisia merkittäviä vaikutuksia vesien ekologiaan, pohjaeliöstöön, kalakantoihin, kalastukseen, liikenteeseen, maankäyttöön, maisemakuvaan, kulttuurihistoriaan, suojelualueisiin, linnustoon, virkistyskäyttöön sekä ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, jotka on selvitettävä ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä. Hankkeen teknisissä ratkaisussa on otettava huomioon aallokon ja jääolosuhteiden vaikutukset.” (lihavointi meidän).

Kohdat ”saarella on lukuisia laajoja suojeluohjelmakohteita, joista huomattava osa sisältyy Suomen Natura 2000 -suojeluverkostoon”, tai vaikutukset maankäyttöön, kulttuurihistoriaan, virkistyskäyttöön tai ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen eivät

järkevästi tulkittuina mitenkään voi tarkoittaa sitä, että nämä vaikutukset ilmenisivät pääasiassa tielinjalla tai vedessä.

Tästä huolimatta YVA:ssa itse Hailuoto jätettiin lähes kokonaan tarkastelun ulkopuolelle. Vielä YVA-ohjelmassa (sen liite 6) itse Hailuoto on kokonaan mukana ”liikenteellisessä vaikutusalueessa”. Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen (yhteysviranomaisen) lausunnossa 8.7.2009 ei ole kohtia, joissa erityisesti painotettaisiin itse Hailuodon sisällyttämistä YVA-tarkasteluun. Tämä voi selittyä sillä, että näin muodollisesti jo oli, vaikka käsite ”liikenteellinen vaikutusalue” ei kuvaa kovin hyvin pengertien mahdollisia vaikutuksia, jotka ovat enemmän maankäyttöön liittyviä. Olimme tosin kiinnittäneet tähän huomiota jo omassa lausunnossamme, kuten edellä selviää, ja ympäristökeskuksen olisi pitänyt vaatia täsmennystä omassa yhteysviranomaisen lausunnossaan.

YVA-arviointiselostuksessa ja sen pohjatöissä itse Hailuoto jätettiin ulos tarkastelusta, kuten jo ennakoimmekin. Tästä kirjoitimme 16.6.2010 mm.:

”Arviointiselostuksessa on kootusti esitetty otteita yhteysviranomaisen lausunnosta ja vastattu siinä esitettyihin vaatimuksiin. Yhteysviranomainen vaati vaikutusten arvioimista todellisen vaikutusalueen mukaisesti ja vaikutusalueen rajaamista niin, että siitä käy riittävän yksityiskohtaisesti ilmi eri vaikutustyyppien vaikutusalue. Arviointiselostus ei täytä kuitenkaan vaikutusalueen rajaamiselta vaadittua selkeyttä. Vaikutusalueen rajaamisen epämääräisyys on toistunut myös kaavatyössä.

Sekä liikenneyhteys-YVA:n että kaavahankkeen suurin rajausvirhe on se, että itse Hailuoto, johon liikenneyhteyksien vaikutukset ovat todennäköisesti suurimmat, on suljettu tarkastelujen ulkopuolelle.

Vuonna 1993 tehdyssä ”Hailuodon liikenneyhteyksien tarveselvityksessä” (Oulun tiepiiri 1993) vaikutusalueet oli perustellusti rajattu (1) rakentamisalueeksi (hiukan nykyistä suppeampi alue), (2) vesistövaikutusalueeksi (Siikajoen Karinkanta–Luodonselkä–Liminganlahti–Oulun ja Haukiputaan edusta) ja (3) vaikutusalueeksi itse Hailuodossa välittömän rakennusalueen ulkopuolella. Lisäksi neljäs (4) tarkastelualue oli harvinaisten taksonien (lajit, rodut) levinneisyys siltä osin kuin vaikutusalueella tavataan jonkin taksonin populaation merkittävä osa.” (lihavoinnit meidän)

Arviointiselostuslausunnossamme 16.6.2010 kirjoitimme tarkastelualueesta yhteenvedossa muun muassa näin:

”Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen erityinen ongelma on siinä, että se on laadittu aivan liian suppeasta näkökulmasta, vaikka työhön olisi ollut saatavilla samasta aihepiiristä aiemmin julkaistua aineistoa. Selostusta ei voida myöskään hyväksyä riittäväksi ilman kunnollista Hailuodon saarta koskevaa vaikutusten arviointia.

Koska Natura-arviointi on koottu samojen maastotöiden tuloksista, sitä vaivaavat samat selvitysten puutteet ja virheet menetelmissä ja tuloksissa sekä erityisesti vaikutusalueen rajaamisessa, joten sitä ei voi pitää asiallisena ja riittävänä luonnonsuojelulain vaatimana selvityksenä hankkeiden vaikutuksista.”

Yhteysviranomainen, nyt ELY:n osaksi muuttunut entinen ympäristökeskus antoi 9.8.2010, lopullisen lausuntonsa YVA:sta (yhteysviranomaisen lausunto Hailuodon liikenneyhteyden ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta 9.8.2010).

Kohdassa ”ehdotus tarkasteltavan vaikutusalueen rajauksesta” ei mainita sanallakaan sitä, että vaikutukset itse Hailuodossa jätettiin suurimmaksi osaksi tutkimatta – kuten ennustimme arviointiohjelman perusteella ja toisin kuin ympäristökeskuksen YVA-päätöksessä 2007 edellytettiin. Kuitenkin muun muassa kohta ”yhteysviranomaisen pitää mahdollisena, että kiinteä tieyhteys voisi heikentää Hailuodon valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön arvoja, mikäli Hailuodon ominaispiirteet myöhemmin olennaisesti muuttuvat tieyhteyden vaikutusten seurauksena” osoittaa, että yhteysviranomaisen edelleen ajatteli vaikutuksia koko saarta koskevinä. ”Hailuodon valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön” ei voida kuvitella tarkoittavan Huikun lauttasatamaa kahviloineen ja WC- ja huoltorakennuksineen, vaan epäilemättä kylämaisemaa.

Uudessa organisaatiossa yhteysviranomaisen oli tullut osaksi Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskusta eli organisaatiota, jonka liikenne- ja infrastruktuurivastuualue oli koko tiehankkeen käynnistäjä (hankevastaava), ja sen johtajasta oli tullut koko ELY:n ylijohtaja. Organisaatiomuutos oli jo tiedossa siinä vaiheessa, kun YVA:n yhteysviranomaisesta päätettiin, ja vaikka Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus tulevana Pohjois-Pohjanmaan ELY:n osana vaikutti jääviltä, ympäristöministeriö ei siihen puuttunut.

2. Selvitykset

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n (vaikutusten selvittäminen kaavaa laadittaessa) mukaan ”kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin”. Riittävyys tarkoittaa tässä tapauksessa perustelluin menetelmin tehtyjä ja mahdollisimman objektiivisia tutkimuksia ja selvityksiä. Olemme muun muassa YVA-arviointiselostuksen lausunnossamme ja kaavaluonnoslausunnossamme käyneet läpi YVA:n pohjatöitä, ja todenneet monet erittäin heikkolaatuisiksi. Selvitysten luettelointi antaa maallikoille väärän mielikuvan siitä, että asioita on oikeasti tutkittu kriittisesti ja kunnolla.

Markku Ketolan esitys lauttayhteydestä Oulu-Hailuoto Kuten Markku Ketolan eriävästä mielipiteestä (Ketola 2014) 18.12.2014 Hailuodon kunnanvaltuustossa selviää, hän on jo vuonna 1994 esittänyt tutkittavaksi lauttayhteyttä suoraan Oulusta Hailuotoon. Hän toisti esityksen Pohjois-Pohjanmaan liitolle 21.10.2013, mutta kaavan ja tieyhteyden valmisteluorganisaatio ei sitä noteerannut. Ketola on merikuljetusten kiistaton asiantuntija, ja näkökulman jättäminen tutkimatta rikkoo maankäyttö- ja rakennuslain 9. pykälää.

Lyhenevät ja madaltuvat sillat

Kaavaselostuksen mukaan ”arvioinneissa Riutunkarin sillan pituus on 740 metriä ja hyötykorkeus viisi metriä. Huikun sillan pituus on 765 m ja hyötykorkeus 15 metriä. Sillat ovat madaltuneet ja lyhentyneet. Tarkoituksena lienee kustannusarvion puristaminen alas, jotta saadaan rakentamispäätös aikaan, ja sitten realiteettien paljastuessa voidaan palata reaali maailmaan. Raippaluodon sillan hinta oli lopulta kaksinkertainen siihen verrattuna, miltä pohjalta rakentamispäätös tehtiin.

Arviointiohjelmassa vuodelta 2009 kirjoitettiin, että ”Sillat sijoittuvat merenpohjan syvänekohtiin ja niiden yhteispituus on noin 2 kilometriä. Tien poikkileikkaus on noin 9 metriä, penger on noin 3,5 metriä keskiveden korkeuden yläpuolella ja siltojen vapaa

alikulukorkeus on Riutun sillassa 10 metriä ja Huikun sillassa 18 metriä.”

YVA-selostusta koskevassa lausunnossa 16.6.2010 kiinnitimme jo tähän huomiota (huom! vähän eri mitat): ”Suunnitelmassa Riutun silta-aukon pituus on 730 metriä ja Huikun 765 metriä, yhteensä 1495 metriä, korkeudet 5 ja 15 metriä. Aukot ovat vaihe vaiheelta pienentyneet, sillä 1990-luvulla Huikun aukoksi suunniteltiin 1000 metriä, aukkojen yhteispituudeksi 1700 metriä ja korkeuksiksi 10 ja 18 metriä. Kyse on ilmiselvästi yrityksestä halventaa pengertien kustannuksia samalla virtausaukkoa 205 metriä kaventaen.”

Pöyry OY:n selvityksessä ”Oulunsalo-Hailuoto tuulipuistohankkeen ja pengertien vesistövaikutusten mallinnus” ei (27.11.2009, loppuraportti) ei mainita millä silta-aukoilla työ on tehty.

Kannattavuuslaskelman (ilman päivystä, päivitetty yleissuunnitelman 2011 tiedoille) mukaan ”siltapituuksia on suunnitelmassa voitu tarkentuneiden pohja- ja virtaustietojen pohjalta lyhentää noin 13 prosenttia aiempiin suunnitelmiin verrattuna”. Mihin tämä ”voiminen” perustuu, ei paljasteta.

Pengertien mitat, turvallisuus ja varmuus

Kaavaselostuksen mukaan ”tien poikkileikkaus on noin 9 metriä, penger on noin 3,5 metriä keskiveden korkeuden yläpuolella. Penger on kestävä suoja aallokon ja jäiden aiheuttamia eroosiovoimia vastaan. Penkereen korkeus on riittävä tavanomaisissa sääoloissa, mutta voimakkaimmilla tuulilla aallokko huuhtelee tien pintaa ja irtojäiden aikaan myös jäitä saattaa kasautua penkalle ja jopa tielle. Ajoneuvoliikenteen kaistojen leveydet ovat 3,0+3,0 m ja kevyt liikenne käyttää molemmin puolin olevia 1,75 m leveitä pientareita.”

Pengertie on nykyisine satamateineen yhteensä noin 10 kilometrin pituinen. Siinä ei tekosaarta lukuun ottamatta juuri ole turvallisia pysähtymismahdollisuuksia, joten ELY:n ja konsulttien mainostama maisemien ihailu on vaikeaa ja jopa vaarallista. Onnettomuustilanteessa kaide estää väistön sivulle, mikä onnistuu normaalisti maanteillä.

Tietä on mainostettu myös kevyen liikenteen mahdollisuuksia parantavana, ja kaavassa se on ”viheryhteys”. Kaikki pyörällä Hailuodossa kulkeneet ovat kuitenkin sitä mieltä, että jo nykyiset lyhyet lauttasataman penkereet ovat kovalla tuulella hyvin hankalia, ja lautta on tervetullut lepopaikka pyöräilijälle. Pengertie siis selvästi huonontaa kevyen liikenteen olosuhteita. Yleisötilaisuudessa 10.9.2014 ELY:n Risto Leppänen myös tunnusti, että pyöräilijöiden on syytä pysytellä poissa pengertieltä kovemmalla tuulella.

Vaikka kaavaselostuksessa myönnetään, että kovilla tuulilla vesi ja jäät voivat yltää penkereelle, asian vakavuutta ei haluta tunnustaa. Liikkuvat ja röysiintyvät jäät ovat tukkineet nykyisetkin lyhyet penkereet monta kertaa, mutta lautta ne eivät ole juuri pysäyttäneet. Kaavaehdotuksesta antamamme muistutuksen lopussa on kuvia alkutalven myrskyjä huomattavasti heikomman kevätuuven Huikkuun keväällä 2014 nostamista jäistä (liite 2). Pengertie tuo teoriassa ympärivuorokautisen autoilumahdollisuuden, mutta vähentää yhteyden varmuutta vaikeissa olosuhteissa. Jotta jäät eivät nousisi lounaismyrskyllä tielle, pitäisi eteläpuolelle rakentaa lähes penkereen pituiset aallonmurtaajat.

Kustannukset

Hankalasti löydettävistä kannattavuuslaskelmista ei selviä, miten esimerkiksi nykyisen yhteyden kustannukset on laskettu, eikä laskemien perusteita löydy kohtuullisella hakemisella verkostakaan. 1980-luvulla, kun arvioitiin lauttayhteyden ja pengertien kustannuksia 30-vuotiskaudelle, lauttayhteyden kustannukset olivat 73 prosenttia pengertievaihtoehdosta ja turistiliikenteen aikakustannukset vähentäen 64 prosenttia. Tarkastelussa oli mukana kaksi lauttaa ja kolme täysiaikaista miehistöä ja yksi osaaikainen miehistö eli kutakuinkin nykyinen tilanne. Ero tähän päivään oli se, että laskelman perusteet esitettiin avoimesti suunnitelman osana.

Pengertien kannattavuuslaskelmat ovat epäuskottavia muun muassa, koska tietä suojaavat eteläpuolen aallonmurtajat puuttuvat ja lauttayhteyden kustannuksiin on lisätty teoreettista odotusajan hintaa 2,7–3,8 miljoonaa euroa vuodessa. Aallonmurtaja-asia oli tavallaan esillä jo Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen päätöksessä (19.11.2007) siitä, että YVA täytyy tehdä: ”Hankkeen teknisissä ratkaisuisa on otettava huomioon aallokon ja jääolosuhteiden vaikutukset” (lihavointi meidän). Näin ei ole tehty eikä ELY:n osaksi muuttunut yhteysviranomaisen ole siitä huomauttanut.

Täydentävät selvitykset

Kaavaselostuksessa on käsittämätön lause, jonka mukaan ”tiehankkeen linnustovaikutukset johtuvat yksinomaan jääeroosion mahdollisesta vähenemisestä” (s. 27). Toisessa kohdassa (s. 37) mainitaan kuitenkin törmäykset, mutta ei edes niiden kertaluokkaa, vaikka siitä esitettiin arviolaskelma jo 1990-luvun harjoitus-YVA:ssa. Silloin päädyttiin siihen, että pengertie tappaa 200–400 lintua enemmän vuodessa kuin lauttavaihtoehto. Lisäksi kuolleitten emojen poikasista merkittävä osa kuolee pesiin ruuan ja lämmön puutteessa.

Jääeroosioselvitykset ovat YVA:n parasta antia, mutta ainakin ”Jääeroosioselvityksen täydentäminen” -raportista (maaliskuu 2011) löytyy paha virhe, jota ilmeisesti esimerkiksi ympäristöministeriössä ei ole huomattu, vaikka asia koskee yksittäisistä vaikutuskohteista ehkä kaikkein arvokkainta eli Isomatalan aluetta. Sitä ei myöskään oikaistu professori Matti Leppärannan työssä ”Hailuodon alueen jääeroosio – Jatkoselvitys 2013”, vaikka siinä muun muassa yksityiskohtaisesti kommentoitiin Oulun yliopiston tutkijoiden edellisen työn alaviitteissä esitettyjä kommentteja.

Luvussa 3 ”Jääeroosiovaikutukset hankkeen vaikutuspiirissä sijaitseville Natura-alueille ja direktiivilajistolle” todetaan kohdassa 3.2.3 Isomatala-Maasyvänlahti (FI 1100203) muun muassa seuraavaa:

(Arvioidut vaikutukset) ”Alueella vaikuttava jääeroosio on pääosin vedenpinnan nousun irrottamien jäiden aiheuttamaa eikä hanke vaikuta merkittävästi vedenpinnan korkeusvaihteluihin. Lahden suulla ja Kengänkarin alueella vaikuttavat myös muut jääeroosiomuodot ja näillä alueilla jäiden liikkuminen tulee todennäköisesti jonkin verran heikkenemään. Erityisesti pohjoisen suunnasta liikkuvat jäät (harvinainen tilanne) tulevat merkittävästi vähenemään samoin kuin kaakon /idänsuunnasta liikkuvat jäät. Lahden suulla on aiemmin esiintynyt epäsäännöllisesti hyvinkin voimakkaita jääteliä muodostumia, jotka ovat rikkoneet kasvillisuutta laajoilta alueilta.”

(Vaikutusten merkittävyys Natura-alueen luontotyypeille) ”Hankkeen vaikutukset Ulkosaariston luodot ja saaret luontotyypille on arvioitu vähäisiksi ja nämä vaikutukset kohdistuvat Kengänkarin lintuyhdyskuntaan. Muille Natura-alueen luontotyypeille vaikutukset ovat todennäköisesti merkityksettömiä alueen sisäosan suojaisuuden vuoksi.” Kengänkarin ja ”lahden suun” mainitsemisesta voi päätellä, että teksti koskee eri Natura-alueita, joka on Ojakylänlahti ja Kengänkari (FI 1100204). Sen kohdalla toistuukin sama teksti, eli Isomatala-Maasyvänlahden teksti puuttuu. Toki se löytyy yhteenvedoista ja kartoista, mutta sitä, mitä lievät vaikutukset poikkeuksellisen arvokkailla alueilla (Isomatala-Maasyvänlahti, Säärenperä-Karinkannanmatala) voivat merkitä, ei pystytä arvioimaan uskottavasti.

Pengertien lievä padotusvaikutus eteläpuoleisilla tuulilla lisää pesätuhoja Kengänkarilla ja muilla Luodonselän-Liminganlahden pesimäpaikoilla.

Lauttaväylän pohjoispuolen karien jääeroosioista on molemmissa jatkoselvityksissä tekstiä, joka ei pidä paikkaansa empiiristen havaintojen valossa. (Jääeroosioselvityksen täydentämien”, maaliskuu 2011, s. 40) ”Kiinteän maayhteyden rakentaminen Hailuodosta mantereelle (Huikku–Riuttu) ja tuulipuiston rakentaminen vaikuttavat merkittävästi jään horisontaalisen liikkeen aiheuttamaan jääeroosioon Huikussa ja Oulunsalossa ja vähäisemmässä määrin luotoihin lauttaväylän pohjoispuolella.”

(Hailuodon alueen jääeroosio – Jatkoselvitys 2013, s. 22, edellisen työn s. 40 alaviitteen 12 kommentointi) ”Edellä käsitellyn mukaan maayhteyden pohjoispuolen luotoihin vaikuttaa lähinnä termomekaaninen jääeroosio ja aaltoeroosio. Lisäksi Oulun väylän ympäristössä on alkutalvesta rikkonaista jäätä ja kun väylä tarjoaa vapaan reunan, tämän jää voi lähteä liikkeelle lännen – luoteen puoleisilla tuulilla. Jään työntö nykyisellään lauttaväylän ylitse on ilmeisesti vähäistä” (lihavointi meidän).

Liikkuvat jäät kulkevat lauttaväylän poikki yleisesti niin alkutalvella kuin keväälläkin, ja pohjoispuolen luodoille nousee jätien työntö todisteena röysiä erittäin usein (ks. kuvat valituksen lopusta). Tämä on nimenomaan mekaanista jääeroosiota.

Jääeroosioselvityksen luvussa 3.3.1 käsitellään uhanalaisia kasvilajeja. Erityisesti nelilehtivesikuusta koskeva osa sisältää virheellistä tietoa ja on ajastaan jäljessä. Jääeroosioselvitys: ”Nelilehtivesikuusi on alueella nykyisin hyvin harvalukuinen eikä lajin nykytilasta ole olemassa päivitettyä tietoa. Alueella tavataan lisäksi rannikkovesikuusta ja on mahdollista, että jäljellä olevat esiintymät tulevat häviämään risteytymisen seurauksena.”

Käytettävissä olisi kuitenkin ollut Isomatala-Härkäsäikkä -alueen laaja käyttö- ja hoitosuunnitelmaluonnos, joka on itse asiassa painettu kirja (Markkola, J. & Merilä, E. 1998). Siitä selviää, että ”Hailuodon kaakkoisosassa ovat nelilehtivesikuusen suurimmat esiintymät Itämeren alueella.” Julkaisussa on nelilehtivesikuusenkin esiintymäkartta ja maininta jopa 10 aarin ja kymmenien tuhansien versojen kasvustoista.

Esiintymiä on inventoitu muun muassa Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksessa 2000-luvulla, jonka alussa kasvustot olivat suurimmillaan. Tiedot ovat ympäristöhallinnon Hertta-järjestelmässä, ja epäilemättä Hailuodon liikenneyhteysorganisaation käytössä. Nythän ympäristökeskus on peräti samaa organisaatiota kuin pengertietä ajava ELY:n liikennepuoli. Kysymällä aluetta tuntevilta olisi saatu uusinta tietoa, jota ei vielä ole rekistereissä.

Nelilehtivesikuusen esiintymiselle on viime vuosikymmeninä ollut tyypillistä pikkuesiintymien häviäminen, mutta muutaman suuresiintymän synty. Näitä on Isomatalalla, Iin Krunneilla ja Liminganlahden suosan saarilla. Isomatalan esiintymä oli suurimmillaan 2000-luvun alussa, kymmeniä aareja ja lähes 2 miljoonaa versoa. Sitten kasvustot ovat taas pienentyneet muun muassa liian kovan laidunnuksen takia, mutta laji on täällä edelleen aivan jotain muuta kuin raportin ilmaus ”hyvin harvalukuinen”.

Koska esiintymät ovat hyvin harvassa ja tarkastelualue lajin tärkeintä esiintymisaluetta Itämerellä, pengertiehanke on sille merkittävä uhkatekijä. Siitä jopa kirjoitettiin kaavaselostuksessa, että ”alueen uhanalaisista lajeista upossarpio ja nelilehtivesikuusi häviävät nopeasti kasvupaikkojen hävitessä rantojen umpeenkasvun myötä”, mutta lause koski Oulunsalon puoleista rantaa.

Myös rönsysorsimosta, joka on päälevinneisyysalueeltaan arktisen ns. ruijanesikkoryhmän kaikkein harvinaisin laji Itämerellä, eroosioselvityksessä on vanhentunutta tietoa, ja uusien tietojen valossa pengertien vaikutusalue on entistäkin tärkeämpi. Eroosioselvityksen mukaan ”rönsysorsimo on Suomessa äärimmäisen uhanalainen ja tällä hetkellä lajilla on viisi tunnettua esiintymispaikkaa, joista Hailuodon Isomatalan esiintymä on elinvoimaisin. Isomatalan-Maasyvänlahden Natura-alueella lajilla on kolme esiintymää. Tämän lisäksi laji kasvaa Siikajoen Tavon Ulkonokanhietikolla ja Siikajoen Savilahdella. Laji on myös siirtoistutettu Lumijoen Lamunkarille. Siirron onnistumisesta tai kasvuston nykytilasta ei ole tietoa.”

Vuosina 2003–2013 rönsysorsimo esiintyi varmasti vain Isomatalalla. Mantereen esiintymät ovat kaikki kadonneet. Lamunkarin istutusesiintymää ei ole löydetty 2000-luvulla, ja se on epäilemättä hävinnyt. Vuonna 2013 Hailuodon Tömpän esiintymä löytyi uudelleen, mutta ainoat ovat siis lähekkäin Hailuodossa, Isomatalalla ja Tömpässä (Markkola 2013). Missään muualla Itämerellä laji ei esiinny. Lisäksi uusien alustavien tulosten mukaan on Oulun yliopistossa tehdyssä populaatiogeneettisessä tutkimuksessa selvinnyt, että Perämeren rönsysorsimo on geneettisesti ja ekologisesti erilaistunut Jäämeren rönsysorsimoista ja muodostaa oman evolutiivisesti merkittävän yksikkönsä (Kvisti ym 2014). Se on siis suojelullisesti aiemmin luultua huomattavasti arvokkaampi ja -tämän Perämeren rönsysorsimon koko maailmankanta on pengertien vaikutusalueella.

Lieventävät toimenpiteet

Pengertien jääeroosiota vähentävän vaikutuksen lieventämiseksi on esitetty muun muassa niitto, laidunnusta, pensaikon raivausta ja jonkinlaisen väylän auki pitoa penkereen eteläpuolella. Niiton, laidunnuksen ja raivausten vaikutukset muistuttavat mekaanista jääeroosiota varsinkin maarannalla (keskiveden yläpuolella), mutta eivät juurikaan alempana. Myöskään maarannalla ne eivät ole yksi yhteen samanlaisia, ja todellinen tutkimustieto puuttuu. Mahdollisuuksia vähentää oleellisesti se, että melkein kaikki soveltuvat rannat ovat jo laidunnuskäytössä. Lieventäviä toimenpiteitä ideoivassa konsulttiraportissa ei ole esittää yhtään viitettä, joissa eroosiota ja lieventäviä toimenpiteitä olisi oikeasti tutkittu ja verrattu tieteellisesti. Lisäksi esitetyt toimenpiteet eivät kohdistu läheskään koko alueelle, jossa pengertie heikentäisi luontaista eroosiota. Esimerkiksi mahdollinen väylän avaaminen jäänmurtajalla penkereen eteläpuolelle ei muuta sitä tosiseikkaa, että jättien liike lauttaväylän kautta pohjoispuolisille saarille

lakkaa.

Myös luonnon omien prosessien korvaaminen keinotekoisilla tilanteessa, jossa muun muassa ELY:n omaan organisaatioon ja koko yhteiskuntaan kohdistuu valtavia säästö- ja supistuspaineita, tuntuu hyvin epävarmalta. Ei ole mitään tietoa, kuka ja millä varoilla lievennystoimia tulevaisuudessa hoitaa.

Liikenneyhteyden kehittämisen tavoitteet

Kohta sisältää hyvältä vaikuttavia asioita, jotka kuitenkin ovat ristiriitaisia, epäuskottavia ja toisiaan pois sulkevia. Yhteistä lähes kaikille kohdille on, että väitteitä ei ole todennettu uskottavasti (kommenttimme suluissa) riittävillä selvityksillä ja tutkimuksilla, kuten maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää.

- Liikkuminen on mahdollista ympärivuorokautisesti. (Miksi niin tärkeää? On lautallakin mahdollista, jos on hätätilanne.)
 - Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat. (Asia lienee päinvastoin. Pieni riski jonotuksesta lisää julkisen liikenteen houkuttelevuutta.)
 - Liikenneturvallisuuden taso paranee. (Pengertie on vaarallinen ainakin myrskyllä ja liukkaalla. Myös kustannustarkastelussa sen on arvioitu aiheuttavan nykytilaan verrattuna kolmen miljoonan euron onnettomuuskustannukset eli pengertie laskee turvallisuustasoa myös hankeen vetäjän mielestä, mutta se on tässä käännetty päinvastoin.)
 - Liikkuminen on taloudellisesti mielekästä. Kuljetuksiin, työssäkäyntiin ja asiointiin liikenteessä kuluva aika sekä kustannukset ovat vertailukelpoisia muuhun seutuun verrattuna. (Aika ei ole kaikille rahaa. Lautta säästää autoilijan todellisia kustannuksia.)
 - Palvelujen saatavuus paranee. (On tunnustettu, että palvelut todennäköisesti vähenevät saarella tien myötä. Raippaluodon esimerkki todistaa tämän puolesta)
 - Elinkeinojen toimintaedellytykset paranevat. (Väite, jota ei ole todennettu.)
 - Maankäytön kehittämisedellytykset paranevat. (Enemminkin ”haasteet” = ristiriidat ja ongelmat lisääntyvät.)
 - Luonto- ja kulttuuriarvot säilyvät. (Pelkkä toive.)
 - Kuntatalouden hoitoedellytykset kehittyvät. (Saaristoaseman menetyksen myötä käy toisin päin. Kaupungissa pendelöivän uuden asutuksen haaliminen vie aikaa eikä välttämättä onnistu. Lisää autoliikennettä.)
 - Maisema- ja kulttuuriarvot säilyvät. (Pelkkä toive.)
- jne.

Vaikutukset liikenteeseen

Kaavatekstissä konsultti tekee sitä, mistä konsulteille maksetaan eli etsii hankkeesta hyviä puolia ja vaikenee huonoista. Tämä ei kuitenkaan täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimusta kaavaan vaikutusten kunnollisesta tutkimisesta: ”Julkisen liikenteen palvelujen sekä palo- ja pelastustoimien toimintamahdollisuudet paranevat. Hätäkuljetusten nopeutuminen hyödyttää pelastustointia. Myöskään linja-autoliikenteen aikataulut ei ole riippuvainen lauttaliikenteen aikatauluista.” Tässä on unohtunut se, että nykytilanteessa pieni riski jonotuksesta suosii julkista liikennettä. Ennen kuin mahdolliset aikatauluttomat tilauskuljetukset (kuljetus, kun kapasiteetti varattu riittävän täyteen; voi olla utopiaa) tulevat mahdollisesti käyttöön, julkinen liikenne on joka tapauksessa käyttäjän kannalta aikatauluriippuvaista.

Korostettakoon vielä, että liikenneyhteysuunnittelussa ei ole vaivauduttu mitenkään paneutumaan joukkoliikenteen kehittämiseen, vaikka omalla autolla Oulussa työssä käyviä on vain alun toista sataa henkeä. Toimiva linja-autoliikenneyhteys tarjoaisi myös keinon vähentää henkilöautoilun tarvetta. Linja-auton varassa olevat ovat myös niitä, joihin pengertien mahdollisesti aiheuttama kauppakuolema pahiten iskee.

Päästöt

Päästöissä kaavateksti noudattaa tuttua linjaa, missä hankkeen vaikutuksista levitetään ilosanomaa, ja esitetty perusteltu kritiikki vaietaan: ”Kiinteällä yhteydellä syntyvien pakokaasujen määrä riippuu muun muassa ajoneuvojen määrästä, ajonopeudesta ja raskaan liikenteen osuudesta (Tuulipuiston YVA-selostus 2010). Autoliikenteen lisääntyminen ja lauttaylitysten poistuminen pienentävät vuosipäästöjä noin 40 prosenttia.”

Jo lausunnossamme arviointiohjelmasta 10.6.2009 kirjoitimme muun muassa: ”Maininta pengertien rakentamiseen tarvittavien maa-ainesmassojen kaivamisessa, murskaamisessa ja kuljetuksessa syntyvien päästöjen arviointi puuttuu kokonaan. Ne on myös arvioitava.”

Yhteysviranomaisen eli Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus kirjoitti arviointiohjelmalausunnossaan 8.7.2009 muun muassa: On huomattava, että kasvihuonekaasuja syntyy käytönaikaisten päästöjen lisäksi rakentamisvaiheessa, esim. maa-ainesten ottamisen ja kuljetuksen yhteydessä. Arviointiselostukselle olisi eduksi analysoida ilmastonmuutosnäkökohtia (kasvihuonekaasujen määrä), mutta vaihtoehtojen vertailu edellyttää kokonaisvaikutusten tarkastelua, ei pelkästään käytönaikaisten päästöjen vertailua (lihavointi meidän).”

Arviointiselostuksesta sekä järjestöjen että jopa yhteysviranomaisen esittämät näkökulmat puuttuivat. Nyt puheena olevaan kaavatekstiin olisi kuitenkin ollut käytössä lausunnossamme 16.6.2010 esittämämme laskelma, josta tässä nyt vain lyhyt loppukiteytys:

”Lautta-vaihtoehto (VE0) tuotti 30-vuotistarkastelussa hiilidioksidia 16 prosenttia pengertietä enemmän – eikä 40 prosenttia, kuten YVA-selostus väitti. Tämä on mielestämme liian suuri ero vahingossa syntyneeksi. Laskelma havainnollistaa varmaan enemmän kuin absoluuttista totuutta jälleen kerran konsulttien, tällä kertaa ilmeisesti itse pääkonsultin eli Destian tyyliä tuottaa halutunlaisia ”laskelmia”.

Reaalimaailmassa muun muassa öljyn niukkeneminen voi 30 vuodessa muuttaa radikaalisti asioiden tärkeysjärjestystä, ja nykyisenkin kaltainen liikennöintiväli voi olla saavuttamatonta ylellisyyttä. Myös merenkulussa voidaan ja joudutaan ottamaan käyttöön uudenlaisia biopohjaisia polttoaineita ja myös muuta uusiutuvaa energiaa, esimerkiksi tuulivoimaa. Se vähentää merenkulun ympäristökuormitusta.”

ELY-keskuksen osaksi muuttunut yhteysviranomaisen kirjoitti arviointiselostuksesta 9.8.2010, että ”tulokset ovat riippuvaisia myös käytetystä polttoaineesta; lautan polttoaine olisi vaihdettavissa maakaasuun kalustoa uusittaessa tai lisättäessä”. Edes yhteysviranomaisen näkemystä ei ole otettu huomioon kaavatekstissä, vaan se pitäytyy alkuuperäiseen, tarkoituksella pengertietä suosivaan väittämään.

Päästöjen arviointia olisi ehdottomasti pitänyt päivittää ottamalla huomioon mahdollisuudet ja muutokset käytettävissä olevissa liikennepolttoaineissa.

Vaikutus maisemaan ja kulttuuriperintöön

Tässä kohdassa näkyy selvästi, että tieratkaisun vaikutusalue on kaikesta huolimatta mielletty kattamaan koko Hailuodon: ”Ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta saadussa yhteysviranomaisen lausunnossa kiinnitettiin huomiota tiehankkeen mahdollisiin vaikutuksiin valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin. Lausunnon mukaisesti Hailuodon valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön perustana on saari, jonne ei ole kiinteää yhteyttä. Tämä perusta muuttuu, jos tiehanke toteutetaan. Näin ollen tiehanke ei aiheuta pelkästään paikallisia haitallisia ympäristömuutoksia ja on mahdollista, että kiinteä tieyhteys voisi heikentää Hailuodon valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön arvoja, mikäli Hailuodon ominaispiirteet myöhemmin olennaisesti muuttuvat tieyhteyden vaikutusten seurauksena.”

Edellä esitetty tukee ajatuksia, joita vaikutusalueesta olemme esittäneet aikaisemmissa lausunnoissamme ja tämän valituksen alussa.

Siitä kaavaselostuksessa vedetään johtopäätös, jonka mukaan ”mahdollisten haitallisten vaikutusten lieventämiseksi on siten tärkeää panostaa Hailuodon saaren maankäytön ohjaukseen arvotekijöiden huomioon ottamiseksi ja arvojen turvaamiseksi. Tämä tekijä voidaan ottaa huomioon käynnistyvässä Hailuodon strategisessa yleiskaavatyössä.” Tässä järjestys on kuitenkin väärä, sillä tehtäessä päätöstä liikenneyhteydestä, vaikutukset myös itse Hailuotoon ja sen kulttuurimaisemaan tulisi tuntea, koska ne voivat ratkaista itse päätöksen suunnan. Yleiskaavaan kohdistuu paljon raadollisia intressejä, joissa kulttuurimaisema ja luonto jäävät toissijaisiksi. Vielä kerran: Yhteiskunnan pitäisi tuntea Hailuodon tieyhteyden vaikutukset, ennen kuin päätös tehdään, ja tämä ns. merialueen osayleiskaava on pengertien toteutuksen osa.

Vaikutus kasvillisuuteen

Kaavaselostuksen kohta on täynnä ristiriitaisuuksia, virheitä ja oikaisuja. ”Kiinteän yhteyden rakentamisella ei ole vaikutusta hankealueen vesikasvillisuuteen.” Samassa kappaleessa kuitenkin ”alueen uhanalaisista lajeista upossarpio ja nelilehtivesikuusi häviävät nopeasti kasvupaikkojen hävitessä rantojen umpeenkasvun myötä”. Nelilehtivesikuusi voidaan tulkita rantakasviksi, mutta upossarpio on kyllä yksiselitteisesti vesikasvi.

Kaavaselostustekstin mukaan ”kiinteän yhteyden vaikutukset alueen kasvilajistoon ja kasviyhteisöihin rajoittuvat Oulunsalon Riutunkariin ja Hailuodon Huikkuun.” Edellä kuitenkin maaperä- ym. osassa kirjoitettiin, että ”ihmistoiminnan aiheuttama kulutus voi johtaa dyynien ja hiekkarantojen alkuperäisen kasvillisuuden sekä tuulten synnyttämän dyynien geomorfologisen rakenteen tuhoutumiseen.” Dyynit sijaitsevat Hailuodon länsi- ja pohjoisrannalla eivätkä nyt puheena olevan kaavan alueella.

Kohdassa toistetaan myös edellä kumoamamme (jääasiantuntijan alun perin esittämä väite), että kiinteän yhteyden pohjoispuolella penkereen jäitä patoava merkitys on

pienempi, joten jääeroosio pitänee alueen matalat lintuluodot ja ranta-alueet kasvittomina.

Vaikutus eläimistöön

Kaavaselostus: ”Kiinteän yhteyden rakentamisen vaikutukset nisäkäslajistoon jäänevät hyvin vähäisiksi.” Kohdassa viitataan arviointiselostukseen, jossa puolestaan viitataan ”Suomen Luontotieto OY:n hyljeselvitykseen. Olemme ruotineet selvityksen perusteellisesti YVA-arviointiselostuksesta antamassamme lausunnossa ja osoittaneet, että kyseistä selvitystä ei voi asiallisesti ottaen käyttää jatkotöissä. Viittaus vahvistaa edelleen käsitystämme, että kaavan laatija ei ole vaivautunut lukemaan YVA:sta annettuja lausuntoja. Lyhyesti todettakoon, että hyljeselvityksen ”systemaattisesti kerätty osa” oli tuotettu ainakin kaksi-kolme kuukautta ennen kuin selvitys tilattiin(!).

Myös perustellusti kumoamamme väite ”rakentaminen ei myöskään lisää metsästyspainetta Hailuodossa” toistuu taas. YVA-selostuksen lausunnossa kirjoitimme asiasta näin: ”Eläimistökohtassa on omituinen väite, jonka mukaan ”tielinjan rakentaminen ei myöskään lisää metsästyspainetta Hailuodon saarella”. On asian väistämistä jättää asia käsittelemättä vesilintujen kohdalla ja puhua vain nisäkkäistä (ja kanalinnuista). Vuoden 1993 selvityksen (Tielaitos 1993) mukaan todennäköisesti kiinteä tieyhteys lisäisi oululaisten metsästäjien iltalentometsästystä Hailuodossa arkipäivinä. Metsästyksessä vanhassa selvityksessä (Tielaitos 1993) oli runsas neljä sivua, luku 6.3.10, ja näitäkään ei ole uusissa selvittelyissä siteerattu mitenkään. Pienriista- ja jopa hirvilupien myyntiä suunnitellaan metsästyseuran ulkopuolisille ja on osin jo ilmeisesti kokeiltakin.

Edelleen kaavaselostuksessa kirjoitetaan: ”Kiinteän yhteyden vaikutukset pesimälinnustoon rajoittuvat Riutunkarin alueelle. Rakentamisen seurauksena naurulokkiyhdykskunta joutuu vaihtamaan pesäpaikkaa. Kiinteän yhteyden mahdollisia vaikutuksia alueen pesimälinnustoon ovat mm. meluvaikutukset sekä lintujen törmäminen ajoneuvoihin. Autoliikenne tulee jonkin verran lisäämään lintukuolemia törmäysten muodossa.”

Ensimmäinen lause on yksinkertaisesti järjetön. Tieratkaisun välilliset vaikutukset lisääntyvänä liikkumisena ja rakentamisena voivat ulottua saaren lähes joka kolkkaan.

Törmäyskohta oli otettu arviointiselostuksesta, missä se kuului, että ”autoliikenne tulee jonkin verran lisäämään lintukuolemia törmäysten muodossa, mutta törmäysriski ei todennäköisesti merkittävästi eroa keskimääräisestä liikenteen törmäyskuolemariskistä”. Tämä ei valitettavasti tarkoita mitään. Nythän pitäisi arvioida ja vertailla törmäysmääriä lautta- ja pengertievaihtoehdoissa. Tästä on myös käytettävissä lukuja, kuten edellä tässä muistutuksessa osoitimme.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

”Hailuodon kehityksessä mahdollistuvat sellaiset elinkeinot ja trendit, jotka vaativat runsaasti kuljetuksia tai ihmisten liikkumista”, iloitsee kaavaselostus. Miksi Hailuodon pitäisi kilvoitella aloilla, joihin monella muulla paikkakunnalla on paremmat sijainnilliset edellytykset, mutta joista puuttuu monia Hailuodon vetovoimatekijöitä?

Kappaleessa tunnistetaan ja tunnustetaan kuitenkin pelätty mahdollisuus paikallispalveluiden vähenemisestä. Olisi ollut mahdollisuus tutkia kehitystä Raippaluodossa, jonne silta-pengertie-yhteys rakennettiin 1990-luvulla. Tässä joitakin saamiamme tietoja Raippaluodosta. Näiden etsiminen ja esittäminen olisi kuulunut kaavan laatijoille.

-Vaikutuksia luontoon ei ole tutkittu.

-Autoilevat turistit ovat lisääntyneet. Roskaantuminen on joltinenkin ongelma teiden päissä ja satama-alueilla.

-Maakunnasta tulevat sankat pilkkijöiden joukot harmittavat paikallisia tukkimalla autoillaan metsäteitä ja monesti myös jättämällä jätteitä jäälle. Metsä- ja huvilatiet ovatkin nyt useimmiten lukittujen puomien takana.

-Huvila- ja venevarkaudet ovat lisääntyneet. Tosin sillalla oleva kameravalvonta hiukan hillitsee kehitystä.

-Saarelle on myös muuttanut kaupungista sellaista väkeä, jotka käyvät kaupungissa töissä, myös lapsiperheitä. Osin on kysymys paluusta kotikylään. Teiden kunto on heikentynyt lisääntyneestä liikenteestä johtuen, varsinkin kun tiemäärärahat ovat pienentyneet.

-Palvelut saarella ovat vähentyneet, koska katsotaan tieyhteyden mahdollistavan palveluiden haun nyt helpommin kuntakeskuksesta tai Vaasasta.

-Kaksi koulua on lakkautettu, kaksi on uhan alla.

-Lääkärin vastaanotto Raippaluodossa on lopetusuhan alla. Postit menivät jo ajat sitten.

-Kauppoja on lopettanut kaksi – ihmiset ostavat nyt helpommin kaupungista.

-Paikallinen asukas uskoi siltavaikutusten olevan Hailuodossa suurempia kuin Raippaluodossa, koska viimevaiheessa lauttamatka kesti Raippaluodossa vain 5-6 minuuttia, ja lautta ajoi ilman aikataulua.

Vaikutukset elinoloihin ja viihtyvyyteen

Kohta on tyypillistä konsultin maksullista palvelua, missä hanke lupaa kritiikittä hyvää ja kaunista, vaikka asiat löisivät toisiaan korville. Kuljetusten ”täsmällisyys ja toimintavarmuus” lisääntyvät, vaikka on osoitettu, että liikennekatkokset ovat johtuneet etupäässä tieosuuden ongelmista, eivät lautasta. Moninkertaiseksi pitenevä pengeri nostaa ongelmat uudelle tasolle.

Esimerkkejä kaavan pohjana olevien selvitysten tasosta

Hallinto-oikeus löytää viiteluettelon lausunnoistamme laajan todistelun siitä, että Hailuodon liikenneyhteyden YVA:n ja samalla puheena olevan osayleiskaavan selvitykset (hankkeita edistettiin rinnakkain ja samoilla selvityksillä) olivat monelta osin paitsi asenteellisia, myös täysin epäpäteviä. Tässä joitakin esimerkkejä YVA-arviointiohjelmasta antamastamme lausunnosta:

Vaikutus Natura-alueisiin (Natura-arvio)

Jos vaikutusta Natura-alueisiin olisi oikeasti tutkittu, työ olisi ollut huomattavasti vaativampi kuin nyt käytännössä vain lauttaväylän tienoille kohdistettu YVA.

Selvitystyön tuloksena on arvio lievista meluhäiriöistä linnustolle lähialueella. Toisessa kappaleessa (s. 199) on kuitenkin osuvia lauseita pengertien rantojen umpeenkasvua lisäävästä vaikutuksesta Liminganlahden Natura-alueella (käytännössä suupuolella), Ojakylänlahden–Kengänperän Natura-alueella Hailuodossa ja Perämeren saarten Natura-

alueeseen kuuluvalla luodoilla (lauttaväylän pohjoispuolella). Tämä kohta on linjassa aikaisemman tekstin kanssa (ks. edellä kappaleemme vaikutukset ”kasvillisuuteen”), jossa kuvataan jääeroosion heikkenemisen vaikutusta. Nämä johtopäätökset olisi kuitenkin pitänyt viedä myös linnustovaikutuksiin, sillä myös arvokkain rantalinnusto on riippuvainen avoimista rantatyypeistä. Kohteena olevat Natura-alueet ovat suuria ja kuuluvat Suomen arvokkaimpiin. Tällaisenaan jälleen täysin subjektiivisiin arvauksiin perustuva, vailla minkäänlaisia menetelmiä tehty ”arvio” ei kelpaa.

”Ojakylänlahden, Hailuodon Pohjoisrannan sekä Akiolahden pesimälinnustoselvitys 2009”, Natura-arvion keskeinen osa, on konsulttien yleisen heikon tason huomioon ottaenkin pohjanoteeraus - ja itse asiassa rahaa vastaan tehtynä petos. Kun lintuvesien pesimälinnusto pitää lajien erilaisen pesimä- ja muuttoaikataulun ja tapojen takia aloittaa toukokuun alussa, tehdä toinen kierros toukokuun puolivälissä ja lopussa ja kolmas kesäkuun alkupuolella, ”tilaus [...] tuli vasta kesäkuun loppupuolella”. Konsulttien mukaan selvitys ”jäi selkeästi puutteelliseksi”, mutta tämä on lievä ilmaus. Aika oli ohi moisen selvityksen teolta, ja se olisi alkeellisenkin ammattietiikan mukaan tullut tehdä selväksi eli kieltäytyä näennäisselvityksestä. Saaduilla ”tuloksilla” ei ole mitään tekemistä todellisuuden kanssa. Natura-arvion pohjatyökin on siis tekemättä.

Hailuodon Pohjoisrannan Natura-alueeseen kuuluvalla Pökönokalla tutkitaan muun muassa uhanalaista etelänsuosirriä. Tutkimusryhmää johtava FT Kari Koivula Oulun yliopistosta oli kiinnittänyt huomiota konsulttien ”selvitykseen” ja kirjoitti Pohjois-Pohjanmaan lintuverkossa 23.3.2010 näin:

”Tiesin kyllä mitä tulee vastaan, mutta järkytykseltä en silti voinut välttyä. Tiiran havaintoja on käytetty väärin paitsi nappaamalla ne luvatta, myös käyttämällä niitä (ja konsultin itse hankkimia aineistoja) tarkoitukseen, joihin ne sopivat huonosti tai ei ollenkaan. Sama kaava esiintyy toistuvasti: esitetään jokin hatara aineisto ja tukku johtopäätöksiä, jotka ovat pitkälti spekulatiota. Yhteys aineistoon on usein lähinnä aiheasolla. Aineistojen keruussa ja käsittelyssä on tehty karkeita virheitä, jotka ovat jokaiselle loogista päättelyä osaavalle lukijalle ilmiselviä.

Alla on yksi esimerkki aineistojen tasosta. Kyseessä on ehkä kokonaisuuden kannalta merkityksetön murunen mutta ei varmaankaan ainutlaatuinen lipsahdus. Tragikoomisuudessaan esitys on aivan huikea.

Konsultit ovat inventoineet (mm.) Pökönokan ja Potinlahden pesimälinnustoa viime kesänä Hailuodon penkan ja tuulipuiston YVA-prosessin osana. Heidän raportistaan selviää, että Pökönokan-Potinlahden alueella havaittiin EU:n Lintudirektiivin liitteen I lajeja (pesiviä pareja) seuraavasti: kurki 1, suokukko 1, suopöllö 1.

Pakanen, Luukkonen ja ak. liikkuvat sattumoisin samalla alueella (mutta vain Pökönokalla) samaan aikaan (itse asiassa myös päivää, kahta ennen konsulttien inventointipäiviä). Mekin havaitsimme joitain liitteen I lajeja (karkeasti arvioiden ja muistiinpanoja tarkastamatta) pesiä ja pesiviä pareja oli suurin piirtein näin (en laita tarkkoja arvioita): etelänsuosirrejä useita, pikkulokkeja iso kolonia, suokukkoja kymmeniä, kala- ja lapintiiroja lähemmäs sata, liroja jokunen.

Konsultit ovat sitä mieltä, että puutteista ja rajoitteista huolimatta ”saatiin inventoitujen alueiden pesimälinnustosta Natura-arviota varten riittävän edustava selvitystulos”. Kukin

saa tehdä itse arvionsa heidän mielipiteestään.

Tämä viranomaisten pureskeltavana oleva huumoripläjäys löytyy osoitteesta:
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=115921&lan=fi>.
 Kari Koivula ”

Hyljeselvitys

Oja, J. & Oja, S. 2009: Oulunsalon-Hailuodon välille suunnitellun kiinteän tieyhteyden sekä tuulipuiston hyljeselvitys. Suomen Luontotieto Oy. Raportti n:o 37/2009.

Suomen Luontotieto Oy ”selvitti” myös hylkeitten esiintymistä (Oja & Oja 2009). Konsultit seurasivat hylkeitä 4.4.-14.11.2009, vaikka kyseessä oli lisäselvitys, jota ”Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus suositteli kesäkuussa 2009” eli kaksi-kolme kuukautta ”selvityksen” teon aloitusta myöhemmin. Tästä päätellen noin 40 % selvityksen ”työajasta” (huhti-kesäkuussa) tehtiin ilmeisesti ilman tutkimussuunnitelmaa ottaen mukaan satunnaisia havaintoja.

Tekstin mukaan ”hylkeitä seurattiin systemaattisesti jääaikana lintujen muuttoseurana yhteydessä”. Toisen kohdan mukaan ”hyljeselvityksen maastotyöt toteutettiin osana muita alueen luontoselvityksiä, mutta havainnointi oli kuitenkin systemaattista”. Jääaika loppui keväällä 2009 varhain toukokuussa. ”Systemaattisesti” seurattu ”jääaika” kesti siis ehkä kuukauden, mutta tarkkoja päiviä ei voi tietää, koska Suomen Luontotiedon tyyliä noudattaen hyljeselvityksestä ei löydy minkäänlaista taulukkoa ”havainnointipäivistä”.

Yhtä perinteistä on saman melko satunnaisesti kertyneen ”havaintoaineiston” myynti – epäilemättä halvalla – taas uutena selvityksenä myötämieliselle tilaajalle, jonka intresseissä onkin se, että selvittelyssä ei paljastu mitään, mikä uhkaisi hanketta ja sen tuomia uusia ansaitsemismahdollisuuksia. Hyljeselvitys on Suomen Luontotiedon raportti numero 37 vuodelta 2009. Syysmuuttoselvitys on numero 46/2009. Tämä tietävästi kahden hengen ja satunnaisten apulaisten pikkufirma tuottaa siis raportin maastotöineen aina 7,9 vuorokauden välein vähentämättä viikonloppuja tai pyhäpäiviä ja olettaen että numero 46 oli vuoden 2009 viimeinen. On kyseenalaista, voisiko tällaisella vauhdilla tehdä vakavaa YVA-työtä.

Hyljeselvitys arvelee jääajan – siis ennen selvityksen virallista alkamista – ”havainnointitarkkuuden” olleen riittävää, mutta kesän ehkä ei. Aineisto ja menetelmät – kohdassa kerrotaan, että ”jäiden lähdön jälkeen suunnittelun alueen luodot ja kivikot tarkastettiin systemaattisesti kaukoputkella lepäilevien hylkeiden selvittämiseksi”. Ei kerrota, miten tämä työ älyttiin tehdä (toukokuussa), kun suosittelu hylkeiden tutkimisesta tuli ympäristökeskuksesta vasta kesäkuussa.

Koko hyljetyössä ei mainita yhtään havaintoa loka-marraskuulta, vaikka työn piti jatkua 14.11.asti. Jos sitä olisi jatkunut joulukuulle asti, konsultit olisivat ehkä huomanneet, milloin tarkastelualue on oikeasti tärkeä itämerennorpille. Ilmaston lämmitessä lauttaväylän molemmista puolista on muodostunut merkittävä itämerennorppien kerääntymispaikka ensimmäisten jääkenttien muodostuessa. Kiinteän yhteyden vaikutuksen selvittäminen tähän ilmiöön on sekin tekemättä.

Norpan ja hallin esiintymiskartassa ei kerrota milloin havainnot on tehty ja kuka ne on tehnyt. Aineiston ja menetelmien mukaan osa tiedoista on Riutun kalastajilta ja hailuotolaisilta. Suurin osa edes kalastajista ei kuitenkaan nykyään erota hyljelajeja kuin kuolleen tai lähietäisyydeltä.

Tekstissä esiintyy useita kertoja Hailuodon ”Isonkylänlahti”, jota ei tietääksemme ole olemassakaan.

Hankkeen organisaatiossa jääviys ja konsultit edunsaajina

YVA-arviointiselostuksesta kirjoittaessamme 16.6.2010 käsitelimme otsikolla ”valtion viranomaiset ja konsultit samassa veneessä - pukit kaalimaan vartijoina” sitä, että hankeorganisaatiossa hankevastaava ja yhteysviranomaiset ovat samaa organisaatiota (Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus) ja että konsulttifirmoilla on taloudellisia etuja pengertievaihtoehdosta. Tässä asetelmassa maankäyttö- ja rakennuslain vaatimus riittävästä tutkimuksista ei voinut mitenkään toteutua lainlaatijan tarkoittamalla objektiivisella tavalla. Toistamme tässä YVA-lausuntomme tätä asiaa käsittelevän kohdan:

”Arviointiselostuksen mukaan ELY-keskus tekee vasta YVA-menettelyn päätyttyä ratkaisun liikenneyhteyden kehittämistä. Kuitenkin heti kun YVA-selostukset asetettiin nähtäville, ELY-keskus julkisti tiedotteensa otsikossa 2.3.2010: ”Hailuodon ja Oulunsalon välisen merialueen liikenneyhteyden ja tuulivoiman kattavat ympäristöselvitykset ovat valmistuneet. Selvitysten mukaan vaikutukset merialueeseen ja sen lähiympäristöön oletettua pienemmät.”

Tiedotteen mukaan ”molempien hankkeiden merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat maisemaan” ja ”hankkeiden vaikutukset merialueeseen ja sen lähiympäristöön jäävät melko vähäisiksi”. Edelleen ”kiinteä yhteys parantaa merkittävästi Hailuodon saavutettavuutta ja tuottaa nykyiseen verrattuna noin 40 prosenttia vähemmän päästöjä” (väite, jonka tuonnempana kumoamme).

Tiedotteen suorassa sitaatissa Matti Ränä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksesta kertoo: ”Hailuodon kunta ja kuntalaiset odottavat liikenneyhteydeltä nykyistä parempaa palvelutasoa, lisäksi tienpitäjän näkökulmasta lauttayhteys on kallis ja lauttayhteyden kehittäminen entistäkin kalliimpaa. Toivomme että tämän YVA-selostuksen pohjalta pääsemme tekemään yleissuunnitelmaa ja pyytämään liikennepoliittisen selonteon kannanottoa liikenneyhteyden kehittämiseen”.

Hailuodon kiinteän yhteyden ja nykyiselle lauttaväylälle suunnitellun tuulipuiston suunnittelussa on mukana laaja kokoelma yhteiskunnallisia ja yksityisiä organisaatioita siten, että niiden roolit menevät väkisinkin sekaisin.

Koska ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueen johtaja Ränä, joka on liikenneyhteyttä koskevan hankkeen ohjausryhmässä, on nyt myös koko ELY-keskuksen ylijohtaja ja näin ollen yhteysviranomaisena toimivan ympäristövastuualueen yläpuolella ja on esiintynyt näkyvästi hankkeiden ajajana, on koko YVA-prosessi menettänyt uskottavuutensa.

Tilannetta pahentaa se, että prosessissa mukana olevilla pääkonsulteilla Destia Oy:llä ja

WSP Environmental Oy:llä sekä joukolla muita yhtiöitä ja niiden ryppäitä on selkeä taloudellinen intressi päästä toteuttamaan liikenneyhteys Hankkeen kiinteän yhteyden vaihtoehtoa. Se heikentää jo lähtökohtaisesti selvityksien uskottavuutta.

Tie Hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin pääkonsulttina toimiva Destia on tiehallinnosta yhtiöitetty osa. Se puolestaan sulautti 1.8.2009 itseensä Maarakennus Jaara Oy:n, joka muun muassa toimittaa kiviainesta penkereisiin. Destia on mielestämme jäävi toimimaan pengertie Hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin konsulttina. PPLY:n edustaja on myös esittänyt tämän kannan jo seurantaryhmän kokouksessa 9.12.2009.

Valtion tiehallinnon Oulun tiepiiri (nyt ELY-keskuksen liikennevastualue) on kiinteän yhteyden ajaja. Samasta vaihtoehdosta hyötyjä on Metsähallitus, jonka Laatumaan toiminta on laajentunut tuulivoimalapaikkojen tarjoamiseen ja jonka Morenia myy ostajille Suomen maa- ja kallioperää maalla ja merellä. Lisäksi yhtiö harjoittaa maa- ja vesirakennustoimintaa sekä maansiirtotoimintaa ja myy toimialaan liittyviä konsultointi- ja rakennuttajapalveluita.” Pengertien tapaiset suurhankkeet sopivat siis myös tämän Metsähallitus-konsernin osan intresseihin.

Valtionhallinnon tuottavuusohjelmalla pelotellut organisaatiot hakevat yhä laajempaa omaa rahoitusta. Budjettirahoituksen heiketessä ja tuottovaatimusten kasvaessa valtion organisaatioiden intressit lähestyvät yksityisten intressejä, tässä tapauksessa siis esimerkiksi Oulun Seudun Sähkön ja konsulttien intressejä.

Ympäristöhallinto taas mullistui, kun ympäristökeskukset alistettiin ELY-keskusten osaksi, ja Pohjois-Pohjanmaalla ELY-viraston johtoon valittiin liikennetoimialan johtaja. Hänen alaisensa ympäristötoimiala taas toimii kaavan ja koko tie- ja tuulivoimahankkeitten YVA:n yhteysviranomaisena. Mielestämme itsenäisen ympäristöaluehallinnon lakkauttamisen jälkeen yhteysviranomaisena olisi pitänyt hakea toisesta ELY-keskuksesta. Nyt yhteysviranomaisena on hankevastaavan alainen. Oman mausteensa asetelmaan tuo, että koko YVA-prosessin projektipäällikkö on Air-IX-yhtiön Tapio Tuuttila, joka siirtyi yksityispuolelle Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen alueiden käytön päällikön paikalta. Hän puolestaan tuli juuri Air-IX-yhtiöstä ja ohitti haussa pitkän linjan ympäristöhallinnon hakijoita. Ympäristökeskus on nyt osa ELY:ä.

Oman lisänsä soppaan tuo viranomaisyhteistyössä mukana olevan maakuntaliiton poliittinen päätöksenteko, jonka seurauksena kaavan maankäytöllinen ohjaus menettää merkityksensä. Tapauksessa on aineksia uuteen lukuun ”ei-korruptoituneen” Suomen intressi- ja taloussotkuissa.

On myös selvästi nähtävissä, että YVA-prosessi tuottaa nykymuodossaan vain hankkeita palvelevia näennäisselvityksiä, jotka eivät täytä tutkimuksen alkeellisimpiakaan kriteerejä, vaikka hankkeet vaikuttavat usein laajoilla alueilla. YVA-selvitykset ovat liiketoiminnan alue, jossa pörssiyhtiö Pöyry, Ramboll-konserni, kansainvälinen WSP ja muutama muu yhteenliittymä ovat käytännössä jatkuvassa suhteessa tilaajiin, joita ne pyrkivät mielistelemään saadakseen uusia tilauksia.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on keskeisesti mukana pörssinoteerattu WSP. Esittelynsä (<http://www1.wspgroup.fi/>) mukaan ”WSP tarjoaa rakennettuun ja

luonnonympäristöön liittyviä suunnittelu-, projektinhallinta- ja tutkimuspalveluja, jotka perustuvat laajaan kokemukseen ja osaamiseen liikenne-, energia-, ympäristö- ja infrastruktuurisuunnittelusta sekä talo-, teollisuus- ja siltarakenteiden suunnittelusta”. Jo tästä on luettavissa, että WSP pengertien, ”Hailuodon sillan”, ja niihin kytkeytyvän tuulipuiston ympäristövaikutuksia selvittämässä on pukki kaalimaan vartijana, sillä yhtiön intressien mukaista on edistää ratkaisuja, jotka tuovat yhtiölle silta- ym. rakennussuunnittelua. WSP:llä on vieläkin likeisempi suhde nyt tarkasteltavaan hankkeeseen, sillä WSP:hen on fuusioitunut SuunnitteluKORTES Oy, joka oli 1980-luvulla näyttävästi mukana pengertien ajamisessa, ja onpa koko ”Hailuodon silta” (todellisuudessa pengertie silta-aukkoineen) -käsite silloisen yhtiön toimitusjohtaja Algot Kettusen kehittämä. WSP:n kotisivujen uutisten mukaan ympäristöselvitysten sijasta yhtiön painopiste on muualla kuin YVI:ssa:

”14.3.2007

Oulun tiepiirin siltojen ylläpidon palvelusopimus WSP:lle. WSP on saanut Skanska Infra Oy:n kanssa Tiehallinnon Oulun tiepiirin siltojen ylläpidon palvelusopimuksen vuosille 2007–2012.”

”15.12.2006

Esko Järvenpää ja WSP SuunnitteluKORTES ovat vastaanottaneet Kaiteran rahaston tunnustuspalkinnon. Professori Pentti Kaiteran rahaston tarkoituksena on Pohjois-Suomen henkisen ja taloudellisen hyvinvoinnin edistäminen. Tämänvuotisen palkinnon saajat ovat merkittävällä tavalla edistäneet suomalaista sillanrakennustaitoa ja siltasuunnittelun vientiä ulkomaille.”

Kaavaselostuksen otsikon ”Suunnittelun tavoitteet” jne. alaotsikon ”kehitetään liikenneyhteyksiä” alla väitetään ykskantaan, että ”aiemmissä selvityksissä on todettu, että kiinteän yhteyden rakentaminen on liikennetaloudellisesti kannattavaa”. Viitettä selvityksiin ei esitetä. Verkosta hakemalla löytyy tiehallinnon tilaama selvitys ”Kiinteän yhteyden kannattavuus suhteessa nykyiseen lauttaliikenteeseen. Oulunsalo-Hailuoto kiinteä yhteys.” (http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:iilOI9PXEnsJ:www.oulu.fi/viranomaisolli/Liikennej%C3%A4rjestelm%C3%A4/Oulunsalo_Hailuoto%2520kiinte%C3%A4%2520yhteys.doc+oulunsalo-hailuoto+kiinte%C3%A4+yhteys+kannattavuus+LT-konsultit&cd=1&hl=fi&ct=clnk&gl=fi.16.s.)

Sen laatijat olivat LT-konsultit OY ja PwC Corporate Finance Oy. Laadintavuosi ei näy selvityksessä, mutta sen voi päätellä olevan noin vuosi 2003. Missään ei mainita eikä ole mainittu julkisuudessa, että liikennetalousselvityksen tekijäyhtiö LT-konsultit siirtyi jo vuonna 2001 WSP:n omistukseen (<http://www.rakennuslehti.fi/uutiset/lehtiarkisto/2424.html>).

Pengertien taloudellisuusväittäjä siis perustuu LT-konsultteihin, jotka kuuluvat WSP:hen, joka tekee pengertiehen kytkeytyvän tuulipuiston YVA:a, mutta joka on varsinaisesti erikoistunut siltahankkeisiin...

Epäilemme, että hankevastaava eli ELY-keskuksen liikennevastuualue tai

Metsähallituksen Laatumaa eivät voi olla tietämättömiä näistä kytköksistä, tai sitten ne tuntevat alaansa heikosti. Sekä ELY-keskuksen että konsulttien itse olisi pitänyt tuoda nämä sidonnaisuudet esiin oma-aloitteisesti, jotta kansalaisilla ja yhteiskunnalla olisi ollut mahdollisuus pohtia selvitysten riippumattomuutta ja uskottavuutta. Nyt se on joka tapauksessa mennyttä.”

Kukaan ei koskaan vastannut mitään edellä kirjoitettuun, joten analyysi voidaan katsoa toteen näytetyksi.

Loppupäätelmä

Merialueen osayleiskaava ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain vaatimuksia kaavan vaikutusten riittävästä ja asianmukaisesta arvioinnista. Selvitykset eivät kata koko vaikutusalueetta, kuten maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää.

Prosessissa on ollut mukana pääkonsultit Destia ja WSP mukaan lukien yhtiöitä ja niiden ryppäitä, joilla on taloudellinen intressi tiettyyn vaihtoehtoon eli kiinteään yhteyteen, minkä takia selvitykset, joihin kaava pohjautuu, eivät ole uskottavia ja luotettavia. Kaavaluonnosvaiheessa kirjoitimme, että ”jos kaavoitusta aiotaan jatkaa, sen taustaselvitykset on tehtävä uudelleen. Selvitykset on myös syytä tilata tahoilta, jotka eivät hyödy taloudellisesti mistään vaihtoehdosta.” Pääsääntöisesti näin ei ole tehty. Näin ollen johtopäätökset ovat suurelta osin harhaanjohtavia sekä tarkoitushakuisia.

Olemme myös osoittaneet, että kaava ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavan sisältövaatimuksia, kuten esimerkiksi vaatimusta liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen tarkoituksenmukaisesta järjestämisestä ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla.

Kaavapäätökset on kumottava lainvastaisina.

Maankäyttö- ja rakennuslain 65 §:n mukaan kaavaehdotuksesta muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa, on ilmoitettava kunnan perusteltu kannanotto esitettyyn mielipiteeseen. Valituksen allekirjoittaneet pyytävät hallinto-oikeuden kantaa siihen, onko pyynnöstä ilmoitettava myös valtuuston kaavaa koskevasta päätöksestä valitusaikoiheen sitä erikseen pyytäneille vai koskeeko §:n 65 ilmoitusvelvollisuus vain kaavaehdotuksesta saatuun palautteeseen vastaamista? Oulun kaupunki eikä Hailuodon kunta ole ilmoittaneet pyynnöstä huolimatta allekirjoittaneille päätöksestä eivätkä tarkistetusta pöytäkirjasta ja sen päivämäärästä alkavasta valitusajasta. Sitä tietoa ei löydy myöskään Oulun tai Hailuodon kunnan verkkosivuilta, vaan vaatii tiedon erikseen pyytämistä. Se on vähintään hyvän hallintotavan vastaista.

**Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry. ja Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry.
Hailuodon Lausunto kiinteän yhteyden yleissuunnitelmasta 27.2.2015**

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikennevastualueen toimeksiannosta on usean vuoden ajan valmisteltu ns. kiinteää yhteyttä eli pengertietä Oulunsalon Riutunkarin ja Hailuodon Huikun väliselle merialueelle. Vastikään on päättynyt kyseistä väliä koskeva

merialueen osayleiskaavoitus, jonka tarkoitus on ollut mahdollistaa kaavallisesti kiinteän yhteyden toteuttaminen. Kaava on hyväksytty Oulun ja Hailuodon valtuustoissa, mutta päätöksestä on valitettu. Siten kaava ei ole lainvoimainen.

Kiinteän yhteyden yleissuunnitelman mukaan lauttaliikenteen nykyinen palvelutaso ei täytä ELY-keskuksen tavoitteita. Erityisenä puutteena pidetään yöliikenteen puuttumista ja saarelaisten liikenteellistä epätasa-arvoa. Lautan ylläpitoa pidetään kalliina ja sen todetaan myös heikentävän hailuotolaisten yritysten kilpailukykyä. Lauttaväylän ruoppauksien ympäristövaikutuksia pidetään haitallisina. Ruoppaus sameuttaa vettä ja karkottaa kaloja ja likaa pyydyksiä.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikennevastuualue toimii virkavastuulla. Poliittista päätöstä kiinteästä yhteydestä ei ole tehty eikä siitä ole käyty mitään laajempaa yhteiskunnallista keskusteluakaan. Myöskään asukaskyselyä saaristokunnalle sopivasta liikenneyhteydestä ei ole tehty. Maakuntakaavassa ja Oulun seudun yleiskaavassa oleva tieliikenteen yhteystarvemerkintä ja sen kaavamääräys sisältävät mahdollisuuden sekä lauttayhteyden kehittämiseen että kiinteän yhteyden tarkempaan selvittämiseen. Lauttaliikennevaihtoehdon kehittämisen hylkääminen ja keskittyminen oma-aloitteisesti kiinteän yhteyden vaihtoehdon edistämiseen edustaa virkamiesvaltaa.

Palvelutaso määritetty yksipuolisesti

Hailuodon liikenteellinen palvelutaso on määritetty muuta seutua huonommaksi lauttaliikenteen ylitysaikojen ja yöliikenteen puuttumisen vuoksi. Kyseisessä hankkeessa palvelutaso vaikuttaa määritetyn etupäässä tienpitäjän näkökulmasta. Yhteiskunnan ja yksittäisen tielläliikkujan moninaisia näkökulmia ei varsinaisesti ole selvitetty, vaikka niistä joitain arvioita ja arvauksia esitetäänkin. Joukkoliikenteen aikataulusidonnaisuus ja yöllisen joukkoliikenteen puuttuminen ovat vallitsevia tosiasioita kaikille, jotka eivät omista henkilöautoa. Siitä johtuen joissain olosuhteissa koettu subjektiivinen liikenteen palvelutaso tuomitaan heikoksi. Keinoja palvelutason nostoon löytyy siinä tapauksessa joukkoliikenteen kehittämisestä eikä henkilöautoliikenteen olosuhteiden kohentamisesta. Iso puute yleisselvityksessä on saaristoliikenteelle asetetun palvelutason määrittämättä jättäminen.

Liikennepoliittisessa selonteossa vuodelta 2012 siitä todetaan, että "sen määräytymisen tulisi perustua vakituisiin asukkaisiin, joille tarjotaan maksuton palvelu. Maantielauttaliikenteen palvelutasoa tulisi tarkistaa siten, että palvelutason mitoituksessa otettaisiin huomioon vilkkaimpien lauttavälien kesä- ja talviajan kysyntähuiput sekä yöajan palvelutaso. Saaristoliikenteen käyttäjämääriä tulee seurata systemaattisesti ja tarkistaa palvelutasoa tarvittaessa." Saaristoliikenne on siten lähtökohtaisesti liikennettä saariin.

Pengertien rakentaminen mantereelta Hailuotoon ei ole mukana yhdessäkään liikenteen hankelistassa. Kainuun, Keski-Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan liikennestrategiassa kiinteän yhteyden kehittäminen on mainittu, mutta liikenteen kärkihankkeet Pohjois-Pohjanmaalla koskevat pääväylien, kuten nelostien ja kasitien parantamista, Pohjanmaan radan ja ratapihojen kehittämistä ja sataman syväväylän ruoppaamista, totesi viimeksi 24.2.2015 ELY-keskuksen ja liikennevastuualueen johtaja viraston sidosryhmätilaisuudessa. Niihinkin on vaikea järjestää rahoitusta, vaikka esimerkiksi nelostien parannustarpeet on yleisesti tunnustettu ja hyväksytty. Perusväylänpidosta

ollaan erityisen huolestuneita, sillä alemman tieverkon ylläpidon ja kunnossapidon ongelmat ovat siirtymässä myös pääväylille. Lisärahoitusta ei ole luvassa. Kyse on uudelleen järjestelyistä ja priorisoinnista.

Liikennepoliittisessa selonteossa todetaan myös, että "maantielauttaliikenteen rahoitustarvetta on kasvattanut muun muassa kustannustason nousu sekä kaluston osittaisen uusiutumisen aiheuttama pääomakustannusten kasvu. Tämä on johtanut rahoituksen siirtämiseen maantielauttaliikenteeseen muualta muutoinkin kuormitetusta perusväylänpidosta." Kustannusten nousu ja tarve lisätä varoja perusväylänpitoon on myös Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikennevastuualueen motiivina luopua lautan liikennöinnistä ja siirtää liikenne pengertielle. Sen mukaan lauttayhteyden "taloudellisuus" ei täytä sille asetettuja tavoitteita. Mitä ne ovat, sitä ei yleissuunnitelmassa kerrota. Laskelmin on kuitenkin saatu kiinteä yhteys halvemmaksi ylläpitää kuin lauttayhteys, varsinkin jos sen palvelutasoa nostetaan. Kiinteän yhteyden hinnaksi on arvioitu 60-70 miljoonaa euroa. Haittojen ehkäisyn arvioidaan maksavan enimmillään 100 000 euroa vuodessa. Ylläpito- ja kunnossapitokustannuksiksi on arvioitu noin 250 000 euroa vuodessa.

Laskelmien yksityiskohdat esitettävä avoimesti vertailtaviksi Yleissuunnitelmaan on päivitetty vuoden 2007 kannattavuuslaskelma. Yleissuunnitelman esitys on suppea ja yleispiirteinen. Sen perusteella ei voi riittävästi päästä selville kustannusvertailussa käytetyistä luvuista. Yleensä kiinteän yhteyden kannattavuus perustuu odotusajan hinnoitteluun. Se on kuitenkin vakinaiselle asukkaalle olematon aika etuajo-oikeuden ja aikataulun tuntemisen takia. Lauttarannassa odottelijat ja ruuhka-aikoina jonoon jäävät ovat matkailijoita ja muita satunnaiskävijöitä. Sama koskee aikakustannusmuutosta. Muutoinkin se on ongelmallinen mittari. Muun muassa henkilöautosuoritteiden ja haja-asutuksen lisääminen eivät ole yhteiskunnallisia tavoitteita. Sitä paitsi etäisyydet pysyvät samoina saaren ja mantereen välisestä liikenneyhteydestä huolimatta. Matka-aika saaresta Oulun keskustaan ei todellisuudessa lyhene puoleen niinkuin yleissuunnitelmassa esitetään.

Kun 1980-luvulla arvioitiin lauttayhteyden ja pengertien kustannuksia 30-vuotiskaudelle, lauttayhteyden kustannukset olivat 73 prosenttia pengertievaihtoehdosta ja turistiliikenteen aikakustannukset vähentäen 64 prosenttia. Tarkastelussa oli mukana kaksi lautta ja kolme täysiaikaista miehistöä ja yksi osa-aikainen miehistö eli kutakuinkin nykyinen tilanne. Ero tähän päivään oli se, että laskelman perusteet esitettiin avoimesti suunnitelman osana. Tilanne on edelleen todennäköisesti sama. Kiinteä yhteys ei tule lauttaa halvemmaksi.

Yksistään ympäristökustannukset lautta-aikataulun sidonnaisuudesta eroon pääsulle ovat kohtuuttomat. Tosin niitä ei ole taloudellisin mittarein arvioitu kuin haittojen kompensoinnin osalta, vaikka yleissuunnitelmassa viitataan ympäristökustannuksiin. Ympäristöhinta tulee olla tiedossa, jotta liikennejärjestelmiä voidaan vertailla tasapuolisesti. Sen verran aihetta on sivuttu, että kiinteän yhteyden väitetään toteuttavan parhaiten liikenteen päästötavoitteita. Päästöt vähenevät 40 prosenttia lauttaliikenteen korvautuessa autoliikenteellä. Väite on perusteeton. Lauttahan on mahdollista siirtää käyttämään jotain biopohjaista polttoainetta, mutta sitä ei ole otettu huomioon. Joka tapauksessa liikenteen pakokaasupäästöjen painoarvo kokonaisvaikutuksissa on pieni ja vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistyessä entistä pienempi.

Henkilöautokeskeisyydestä seuraa, että odotettu ja toivottu (henkilöauto)liikenteen kasvu johtaa kurjistuviin olosuhteisiin lauttaliikennevaihtoehdossa, kun taas kiinteä yhteys saavutettavuuden parantuessa tuottaa mannaa. Vaikutusten arviointi on kuitenkin rajattu suppeasti koskemaan lähinnä merialueen liikenneväylää ja sen lähialueita, jota allekirjoittaneet ovat voimakkaasti kritisoineet muun muassa merialueen osayleiskaavaluonnoksesta ja -ehdotuksesta antamassaan palautteessa.

Yksi suppeasta vaikutusten rajaamisesta seuraavista puutteista koskee saaristokunnan aseman ja samalla myös saaristokuntatuen menetystä. Tukisumma on kunnalle merkittävä tulonlähde, jonka korvaaminen verotuloilla uusilta asukkailta ja yrityksiltä on puhdasta spekulatiota. Millään vähäisellä muuttoliikkeellä se ei edes onnistuisi, mutta mitään selvityksiä muun muassa palvelujen kehityksestä tai väestön määrän kasvusta kiinteän yhteyden seurauksena ei ole tehty. Toisaalta kehoitetaan väkimäärän kasvun hillintään sopeutumistoimena ja arvioidaan liikkuvuuden, myös piipahdusten entiseltä saarelta mantereelle lisääntyvän merkittävästi. Lauttayhteys paremminkin suojaa ainakin hailuotolaista päivittäistavarakauppaa.

Yleissuunnitelman mukaan riskiarviointi aiotaan tehdä vasta jatkosuunnittelussa. Se kuvastaa hyvin hankkeen luonnetta. Toteuttamiskelpoisuuden arvioinnille olennaisia asioita jätetään selvittämättä, kertomatta ja ottamatta huomioon. Epäjohdonmukaisuudet ja ristiriitaisuudet paljastavat omalta osaltaan hankkeen perustelujen heikkouksia. Liikenteen toimivuus, turvallisuus, ympäristöllinen kestävyys ja tasa-arvoisuus heikkenevät kiinteän yhteyden vaihtoehdossa

Yleissuunnitelman mukaan kiinteän yhteyden katsotaan tukevan liikenteenkasvua ja tarjoavan parhaimmat liikenteelliset edellytykset henkilöautoliikenteelle, kuljetuksille ja kevyelle liikenteelle. Tosiasiassa kevyen liikenteen edellytykset heikkenevät siinä vaihtoehdossa merkittävästi. Yleissuunnitelmassa se väistetään olettamalla, että kevyt liikenne eli lähinnä pyöräily, keskittyy kesäaikaan. Kaiken kaikkiaan kevyttä liikennettä pidetään vähämerkityksisenä. Onnettomuuksia koskevassa vaikutusarviossa todetaan muun muassa, että "pengertiellä sattuu todennäköisesti vähemmän liikenneonnettomuuksia kuin muilla Hailuodon välisillä tieosuuksilla sillä pengertiellä ei ole risteävää liikennettä ja kevyen liikenteen osuus on pieni."

Maakuntakaavassa ja merialueen osayleiskaavassa tieyhteys on myös "viheryhteys", jolla tarkoitetaan kevyen liikenteen yhteyttä. Käytännön kokemuksen mukaan tuuliolosuhteet myös kesäaikaan ovat vaativat jo nykyisillä aukeilla pengerosuuksilla. Lautta onkin hyvin tarpeellinen lepopaikka pyöräilijälle.

Muina vuodenaikoina liikenteen oletetaan olevan henkilöautovaraista eikä kevyen liikenteen mahdollistamista oteta huomioon lainkaan. Sitä ei kielletä, mutta ei myöskään pidetä osana liikennejärjestelmää. Todellisuudessa pyöräily syksystä kevääseen olisi pengertiellä usein hengenvaarallista sääolosuhteista ja 80 kilometrin tuntivauhdilla liikkuvasta henkilöautoliikenteestä johtuen. Pyöräilyolosuhteiden heikentäminen ei palvele liikennejärjestelmän kestävyyttä, turvallisuutta, paikallisväen liikkumisen vaihtoehtoja eikä saaren matkailun kehittämistä.

Kevyen liikenteen vähättely on vastoin liikennemuodolle asetettua yleistä tavoitetta lisätä sen osuutta liikennesuoritteista. Tavoite on muun muassa Kainuun, Keski-Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan liikennestrategiassa. Myös hallituksen

liikennepoliittisessa selonteossa kevyen liikenteen määrällistä ja laadullista kehittämistä pidetään keskeisenä tavoitteena. Tarkasteltavana olevassa liikenneympäristössä kevyen liikenteen edellytysten ja olosuhteiden parantamiseksi olisi tärkeää rakentaa yhtenäinen ja erillinen kevyen liikenteen väylä Hailuodon Huikun lauttarannasta Marjaniemeen. Kiinteän yhteyden vaihtoehdossa se on välttämätöntä ja pitäisi ottaa sen kustannuslaskelmassa huomioon.

Olosuhteet pengertiellä ja silloilla voivat olla haasteelliset myös henkilöautoliikenteelle. Penkereen korkeus, noin 3.5 metriä, on riittävä tavanomaisissa sääoloissa, mutta voimakkaimmilla tuulilla aallokko huuhtelee tien pintaa ja irtojäiden aikaan myös jäitä saattaa kasautua penkalle ja jopa tielle.

Merialueen osayleiskaavan kaavaselostuksessa myönnetään, että kovilla tuulilla vesi ja jäät voivat yltää penkereelle, mutta asian vakavuutta ei tunnisteta tai tunnusteta. Liikkuvat ja röysiintyvät jäät ovat tukkineet nykyisetkin lyhyet penkereet monta kertaa, mutta lauttaa ne eivät ole juuri pysäyttäneet. Pengertie tuo teoriassa ympärivuorokautisen autoilumahdollisuuden, mutta vähentää yhteyden varmuutta vaikeissa olosuhteissa. Jotta jäät eivät nousisi lounaismyrskyllä tielle, pitäisi eteläpuolelle rakentaa lähes penkereen pituiset aallonmurtaajat. Sellaista rakennetta ei kuitenkaan esitetä yleissuunnitelmassakaan eikä sellaisen tarvetta luonnollisesti ole otettu huomioon kustannuslaskelmissa.

Vaikutukset luontoarvoihin ja ympäristön tilaan ovat kiinteästä yhteydestä kauttaaltaan kielteisiä

Ensimmäisen Natura-arvioinnin mukaan pengertien vaikutukset läheisten Natura-alueiden luontotyyppiin ja lajeihin olivat merkittävästi heikentäviä. Se vaati arvioinnin uusinnan, jotta hanketta pystyttiin viemään eteenpäin. Toisella kierroksella ympäristöministeriöstä irtosikin lausunto, että hanke ei vaikuta merkittävän kielteisesti sen vaikutuspiirissä oleviin Natura 2000-alueiden suojelutavoitteisiin. Haittojen lieventämiseksi suunnitelmaan lisättiin toimenpiteitä, joita ovat jääkannen reunan mekaaninen aukipitäminen, rantojen hoitotoimenpiteet ja niiden vaikuttavuuden seuranta. Lieventämistoimet suunniteltaisiin ja sovittaisiin vuosittain ELY-keskuksen tienpitoviranomaisten ja ympäristöviranomaisten kesken. Kustannukset katettaisiin perusväylänpidon rahoituksesta. Lieventämistoimenpiteiden toteuttamiseen sitoutettaisiin lupaehtoisissa.

Luontojärjestöt ovat arvioineet lieventämistoimet riittämättömiksi ja toimimattomiksi. Jääeroosioselvitykset ovat sinänsä ansiokkaita, mutta ainakin ”Jääeroosioselvityksen täydentäminen” -raportista (maaliskuu 2011) löytyy paha virhe, jota ilmeisesti esimerkiksi ympäristöministeriössä ei ole huomattu, vaikka asia koskee yksittäisistä vaikutuskohteista ehkä kaikkein arvokkainta eli Isomatalan aluetta. Sitä ei myöskään oikaistu professori Matti Leppärannan työssä ”Hailuodon alueen jääeroosio – Jatkoselvitys 2013”.

Luvussa 3 ”Jääeroosiovaikutukset hankkeen vaikutuspiirissä sijaitseville Natura-alueille ja direktiivilajistolle” todetaan kohdassa 3.2.3 Isomatala-Maasyvänlahti (FI 1100203) muun muassa seuraavaa:

- (Arvioidut vaikutukset) ”Alueella vaikuttava jääeroosio on pääosin vedenpinnan nousun irrottamien jäiden aiheuttamaa eikä hanke vaikuta merkittävästi vedenpinnan korkeusvaihteluihin. Lahden suulla ja Kengänkarin alueella vaikuttavat myös muut

jääeroosiomuodot ja näillä alueilla jäiden liikkuminen tulee todennäköisesti jonkin verran heikkenemään. Erityisesti pohjoisen suunnasta liikkuvat jäät (harvinainen tilanne) tulevat merkittävästi vähenemään samoin kuin kaakon /idänsuunnasta liikkuvat jäät. Lahden suulla on aiemmin esiintynyt epäsäännöllisesti hyvinkin voimakkaita jääteliön muodostumia, jotka ovat rikkoneet kasvillisuutta laajoilta alueilta.”

- (Vaikutusten merkittävyys Natura-alueen luontotyypeille) ”Hankkeen vaikutukset Ulkosaariston luodot ja saaret luontotyypille on arvioitu vähäisiksi ja nämä vaikutukset kohdistuvat Kengänkarin lintuyhdyskuntaan. Muille Natura-alueen luontotyypeille vaikutukset ovat todennäköisesti merkityksettömiä alueen sisäosan suojaisuuden vuoksi.”

Kengänkarin ja ”lahden suun” mainitsemisesta voi päätellä, että teksti koskee eri Natura-alueita, joka on Ojakylänlahti ja Kengänkari (FI 1100204). Sen kohdalla toistuukin sama teksti, eli Isomatala-Maasyvänlahden teksti puuttuu. Toki se löytyy yhteenvedoista ja kartoista, mutta sitä, mitä lievät vaikutukset poikkeuksellisen arvokkailla alueilla (Isomatala-Maasyvänlahti, Säärenperä-Karinkannanmatala) voivat merkitä, ei pystytä arvioimaan uskottavasti.

Lauttaväylän pohjoispuolen karien jääeroosioista on molemmissa jatkoselvityksissä tekstiä, joka ei pidä paikkaansa empiiristen havaintojen valossa.

- (Jääeroosioselvityksen täydentämien”, maaliskuu 2011, s. 40) ”Kiinteän maayhteyden rakentaminen Hailuodosta mantereelle (Huikku–Riuttu) ja tuulipuiston rakentaminen vaikuttavat merkittävästi jään horisontaalisen liikkeen aiheuttamaan jääeroosioon Huikussa ja Oulunsalossa ja vähäisemmässä määrin luotoihin lauttaväylän pohjoispuolella.”

(Hailuodon alueen jääeroosio – Jatkoselvitys 2013, s. 22, edellisen työn s. 40 alaviitteen 12 kommentointi) ”Edellä käsitellyn mukaan maayhteyden pohjoispuolen luotoihin vaikuttaa lähinnä termomekaaninen jääeroosio ja aaltoeroosio. Lisäksi Oulun väylän ympäristössä on alkutalvesta rikkonaista jäätä ja kun väylä tarjoaa vapaan reunan, tämän jää voi lähteä liikkeelle lännen – luoteen puoleisilla tuulilla. Jään työntö nykyisellään lauttaväylän ylitse on ilmeisesti vähäistä.”

Liikkuvat jäät kulkevat lauttaväylän poikki yleisesti niin alkutalvella kuin keväälläkin, ja pohjoispuolen luodoille nousee jätten työntö todisteena röysiä erittäin usein. Se on nimenomaan mekaanista jääeroosiota.

Jääeroosioselvityksen luvussa 3.3.1 käsitellään uhanalaisia kasvilajeja. Erityisesti nelilehtivesikuusta koskeva osa sisältää virheellistä tietoa ja on ajastaan jäljessä. Jääeroosioselvitys: ”Nelilehtivesikuusi on alueella nykyisin hyvin harvalukuinen eikä lajin nykytilasta ole olemassa päivitettyä tietoa. Alueella tavataan lisäksi rannikkovesikuusta ja on mahdollista, että jäljellä olevat esiintymät tulevat häviämään risteytymisen seurauksena.”

Käytettävissä olisi kuitenkin ollut Hailuodon Ison Matalan -Härkäsäikän luonnonsuojelualueen käyttö- ja hoitosuunnitelmaehdotus (Markkola, J. & Merilä, E. 1998. Liminganlahti Life-Nature -projekti). Siitä selviää, että Hailuodon kaakkoisosassa ovat nelilehtivesikuusen suurimmat esiintymät Itämeren alueella. Julkaisussa on nelilehtivesikuusenkin esiintymäkartta ja maininta jopa 10 aarin ja kymmenien tuhansien versojen kasvustoista.

Esiintymiä on inventoitu muun muassa Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksessa 2000-

luvulla, jonka alussa kasvustot olivat suurimmillaan. Tiedot ovat ympäristöhallinnon Hertta-järjestelmässä. Kysymällä aluetta tuntevilta olisi saatu uusinta tietoa, jota ei vielä ole rekistereissä.

Nelilehtivesikuusen esiintymiselle on viime vuosikymmeninä ollut tyypillistä pikkuesiintymien häviäminen, mutta muutaman suuresiintymän synty. Näitä on Hailuodon Isomatalalla, Iin Krunneilla ja Liminganlahden suuosan saarilla. Isomatalan esiintymä oli suurimmillaan 2000-luvun alussa, kymmeniä aareja ja lähes 2 miljoonaa versoa. Sittemmin kasvustot ovat taas pienentyneet muun muassa liian kovan laidunnuksen takia, mutta laji on täällä edelleen aivan jotain muuta kuin raportin ilmaus ”hyvin harvalukuinen”.

Koska esiintymät ovat hyvin harvassa ja tarkastelualue lajin tärkeintä esiintymisaluetta Itämerellä, pengertiehanke on sille merkittävä uhkatekijä. Jopa merialueen osayleiskaavan kaavaselostuksessa kirjoitetaan, että ”alueen uhanalaisista lajeista upossarpio ja nelilehtivesikuusi häviävät nopeasti kasvupaikkojen hävitessä rantojen umpeenkasvun myötä”, mutta lause koski Oulunsalon puoleista rantaa.

Myös rönsysorsimosta, joka on päälevinneisyysalueeltaan arktisen ns. ruijanesikkoryhmän kaikkein harvinaisin laji Itämerellä, eroosioselvityksessä on vanhentunutta tietoa. Uusien tietojen valossa pengertien vaikutusalue on lajille entistäkin tärkeämpi. Eroosioselvityksen mukaan ”rönsysorsimo on Suomessa äärimmäisen uhanalainen ja tällä hetkellä lajilla on viisi tunnettua esiintymispaikkaa, joista Hailuodon Isomatalan esiintymä on elinvoimaisin. Isomatalan-Maasyvänlahden Natura-alueella lajilla on kolme esiintymää. Tämän lisäksi laji kasvaa Siikajoen Tauvon Ulkonokanhietikolla ja Siikajoen Savilahdella. Laji on myös siirtoistutettu Lumijoen Lamunkarille. Siirron onnistumisesta tai kasvuston nykytilasta ei ole tietoa.” Kuten yleissuunnitelmasta käy ilmi kiinteän yhteyden vaikutukset luontoarvoihin ja ylipäänsä ympäristötilaan ovat kielteisiä. Muun muassa valtakunnallisesti arvokas maisema tuhoutuisi, mutta painoarvoa ei sillekään menetykselle anneta. Plussaksi nostetaan autoilijan pengertieltä havaitsemat näkymät, joissa pengertie ei ole näköalaa pilaamassa. Lauttaliikenteen kehittäminen sen sijaan ei sanottavasti muuttaisi nykytilaa.

Arvio lieventämistoimenpiteistä

Pengertien jääeroosiota vähentävän vaikutuksen lieventämiseksi on esitetty muun muassa niittoa, laidunnusta, pensaikon raivausta ja jonkinlaisen väylän auki pitoa penkereen eteläpuolella. Niiton, laidunnuksen ja raivausten vaikutukset muistuttavat mekaanista jääeroosiota varsinkin maarannalla (keskiveden yläpuolella), mutta eivät juurikaan alempana. Myöskään maarannalla ne eivät ole yksi yhteen samanlaisia, ja todellinen tutkimustieto puuttuu. Mahdollisuuksia vähentää oleellisesti se, että melkein kaikki soveltuvat rannat ovat jo laidunnuskäytössä.

Lieventäviä toimenpiteitä ideoivassa konsulttiraportissa ei ole esittää yhtään viitettä, joissa eroosiota ja lieventäviä toimenpiteitä olisi oikeasti tutkittu ja verrattu tieteellisesti. Lisäksi esitetyt toimenpiteet eivät kohdistu läheskään koko alueelle, jossa pengertie heikentäisi luontaista eroosiota. Esimerkiksi mahdollinen väylän avaaminen jäänmurtajalla penkereen eteläpuolelle ei muuta sitä tosiseikkaa, että jättien liike lauttaväylän kautta pohjoispuolisille saarille lakkaa.

Lieventämistoimet edustavat luonnon omien prosessien korvaamista osittain keinotekoisella maanmuokkauksella. Toimenpiteiden toteuttaminen on myös pitemmän päälle hyvin epävarmaa.

Liikennettä saareen ja saaresta kehitettävä lautan, linja-autoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä lisäämällä

Ekologisesti, kulttuurisesti, sosiaalisesti ja kokonaistaloudellisesti kestävin liikennöintijärjestelmä mantereen ja Hailuodon välillä on riittävän tiheästi liikennöivä lautta ja työssäkäyntiä ja vapaa-ajan liikkumista tukeva linja-autoliikenne sekä kevyen liikenteen väylä koko saaren poikki lauttasatamasta Marjaniemeen sekä mantereen puolella lauttarantaan asti. Kiinteä yhteys parantaa vain henkilöautoliikenteen edellytyksiä - ja sitäkin vain hyvällä säällä.

Jos pidetään tärkeänä Hailuodon ja työssäkäynti- ja asiointialueen välisen etäisyyden lyhyyttä, on perusteltua selvittää lauttaliikennöinnin mahdollisuus Oulun satamasta Hailuotoon (ks. Hailuodon kunnanvaltuuston 18.12.2014 kokouksen pöytäkirjan 57 §:n liite 6).

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry. ja Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. 2016: Pengertien yleissuunnitelman hyväksymispäätöksestä valitus 17.11.2016

Vaatimus

Päätös on kumottava lainvastaisena.

Perustelut

Liikennevirasto on hyväksynyt Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen laatiman yleissuunnitelman Hailuodon ja mantereen välisestä kiinteästä yhteydestä. Suunnitelman mukaan kiinteä yhteys korvaa nykyisen lauttaliikenteen kaksikaistaisella sekaliikennetiellä. Jalankululle ja pyöräliikenteelle on varattu maantien piennar. Hyväksymispäätöksessä luetellaan alueellisen viranomaisen perustelut hankkeelle. Pääperuste on kiinteän yhteyden edullisuus tienpitäjälle.

Allekirjoittaneet arvioivat suunnitelmaa 27.2.2015 antamassaan lausunnossa (liite 2). Hyväksymispäätöksen vastineessa Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus toistaa tienpitäjän näkökulman kiinteän yhteyden ensisijaisuudesta, mikä alleviivaa paitsi tienpidon edullisuutta myös autoliikenteen sujuvuutta. Lausunnonantajan näkemyksiä ei ole otettu huomioon, vaikka seikkaperäisesti on tuotu esille tienpitäjän esitysten ristiriitaisuudet ja paikkansapitämättömyydet. Yleissuunnitelman hyväksymisesityksessään viranomaisen toteaa, että suojelujärjestöjen lausunto ei aiheuta muutostarpeita yleissuunnitelmaan (liite 3).

Maantielain 3 §:n mukaan "maantieverkkoa kehitettäessä ja pidettäessä kunnossa on kiinnitettävä huomiota siihen, että tieliikennejärjestelmä osana koko liikennejärjestelmää edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettävien tavoitteiden toteuttamista.

Maantieverkon tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja

eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Huomiota on kiinnitettävä luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön ja siihen, että maantieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi."

Lain 17 pykälän mukaan "yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa."

Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaavassa, jonka ympäristöministeriö on vahvistanut 23.11.2015, käsitellään maakunnan liikennejärjestelmä ja logistiikka. Kaavakartassa on Hailuodon Huikun ja Oulunsalon Riutunkarin välillä tieliikenteen yhteystarve -merkintä. Sillä osoitetaan uusia tieyhteyksiä, joiden sijainnin tai toteuttamistavan määrittely edellyttää lisäselvityksiä. Suunnittelumääräyksessä todetaan, että Hailuodon ja mantereen välistä liikenneyhteyttä tulee parantaa luomalla edellytyksiä olemassa olevan lauttayhteyden kehittämiseksi sekä selvittämällä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kiinteän tieyhteyden toteuttamismahdollisuudet. Yksipuolinen, vain kiinteää yhteyttä koskeva yleissuunnitelma ja sen hyväksyminen on maakuntakaavan vastainen.

Kiinteää yhteyttä varten on myös laadittu merialueen osayleiskaava, jonka Oulun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 15.12.2014 ja Hailuodon valtuusto 18.12.2014. Kaava ei kuitenkaan ole lainvoimainen. Siitä on valitettu Pohjois-Suomen hallinto-oikeuteen 19.1.2014. Oikeuden päätöstä valitukseen ei ole vielä annettu. Sen jälkeen on vielä tarvittaessa mahdollista valittaa korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Valitus merialueen osayleiskaavasta perustuu riittämättömiin selvityksiin ja virheellisiin oletuksiin. Siten kyse on yleissuunnitelman sisällöstä. Kun kaava ei ole lainvoimainen ja maakuntakaavasta puuttuu kiinteä yhteys -merkintä, yleissuunnitelman hyväksyminen on ollut ennen aikaista. Toistaiseksi ei ole tiedossa oikeudellista arviota siitä, missä määrin suunnitelma on tai ei ole maankäyttö- ja rakennuslain alueidenkäyttötavoitteiden mukainen ja missä määrin selvitykset ovat riittäviä tai puutteellisia.

Liikenneviraston päätös on kumottava myös siksi, että se on vastoin maantielain 17 §:n vaatimusta, jonka mukaan "tien suunnittelun tulee tarpeen mukaan perustua liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun." Kiinteä yhteys Hailuodon ja mantereen välillä ei sisälly maakunnan liikennejärjestelmän kehittämissuunnitelmiin, jotka on listattu muun muassa Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaavan kaavaselostuksessa kappaleessa 2.6 (sivut 76-88).

Yleissuunnitelmassa tehdään jo päätös kiinteästä yhteydestä. Se on tehty ottamatta huomioon Hailuodon kunnan asemasta eri liikenneyhteyksille. Liikennevirasto toteaa, että poliittinen keskustelu kunnan imagosta ja asemasta on käyty hyväksyttäessä merialueen osayleiskaavat. Hailuodon kunta on omassa lausunnossaan todennut, että sen on tarkoitus säilyä itsenäisenä. Tosiasiassa kunnan asemaa koskevia muutoksia on vain pinnallisesti selvitetty eikä niistä ole käyty laajempaa keskustelua. Kiinteä yhteys -hankkeen vaikutusaluehan on rajattu koskemaan vain Riutun ja Huikun välittömiä alueita. Pääosa vaikutuksista koko saareen on jätetty selvittämättä. Vain joitain, lähinnä arvauksen tasoisia arvioita on esitetty muun muassa palvelujen heikkenemisestä ja

liikenteen kasvusta.

Yleissuunnitelma on maankäyttö- ja rakennuslain vastainen muun muassa laiminlyödessään kevyenliikenteen tarpeiden huomioon ottamisen. Yleissuunnitelmalla kevyelle liikenteelle varataan 1.5 metrin piennar molemmin puolin pengertietä. Kevyttä liikennettä vähätellään sen koskevan lähinnä kesäaikaista lomaliikennettä, joten voidaan todeta, että erillistä väylää sille ei tarvita. Sitä ei ole suunnitelmissa myöskään saaren puolella, vaikka liikenneolosuhteet kiinteän yhteyden toteutuessa muuttuisivat merkittävästi nykytilastaan. Kevyt liikenne pengertiellä tai Hailuodossa muuttuvissa liikenteellisissä olosuhteissa ei ennalta-arvioiden vaikuta turvalliselta. Kevyen liikenteen rakenteiden karsiminen on myös tekijä, joka vääristää kustannuslaskelmaa ja on siten osa valitun vaihtoehdon puoltamista väärin perustein.

Toistaiseksi Hailuoto on saaristokunta. Muuta siihen liittyvää muutosta kuin Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen ajama kiinteä yhteys -hanke ei ole tiedossa. Alueellisen tienpidon viranomaisen tehtävä on varmistaa liikenne saaren ja mantereen välillä ja valmistautua sitä koskeviin parannuksiin ja korjauksiin, esimerkiksi uuden lautan hankintaan.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry., Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. ja Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry. 2017: Valitus [Korkeimmalle Hallinto-oikeudelle] Pohjois-Suomen hallinto-oikeuden merialueen osayleiskaavavalitusta koskevasta päätöksestä 17/0062/1 ja 17/0063/1. 29.3.2017

Vaatus

Hailuodon ja mantereen välistä liikenneyhteyttä koskeva merialueen osayleiskaava on kumottava maankäyttö- ja rakennuslain vastaisena.

Perustelut

Merialueen osayleiskaavan tavoite on mahdollistaa kiinteän yhteyden sijoittaminen Hailuodon Huikun ja Oulunsalon Riutunkarin välille. Kiinteä yhteys koostuu pengertiestä ja kahdesta silta-aukosta nykyisen 7 kilometrin pituisen lauttaväylän pohjoispuolelle sijoitettuna. Pohjois-Suomen hallinto-oikeuden päätöksessä todetaan, että hyväksytty kaavaratkaisu toteuttaa sille asetetun tavoitteen. Se ei ole valittajien luonnonsuojelun vaalimisen ja liikenteen järjestämisen osalta esittämällä perusteilla yleiskaavan sisältövaatimusten vastainen.

Pohjois-Suomen hallinto-oikeuden päätöksen oikeudellinen arviointi on kovin niukka. Päätöksessä on tyydytty kuvaamaan tehtyjä selvityksiä ja niiden tuloksia. Arviota selvitysten riittävydestä kaavan sisältövaatimusten täyttämiseksi siinä ei esitetä. Valittajien perustelut kaavan kumoamiseksi on jätetty kokonaan ottamatta huomioon. Pohjois-Suomen hallinto-oikeudelle esittämämme perustelut kaavan kumoamiseksi ja muu aikaisemmissa lausunnoissamme (YVA-menettely ym) esittämämme kritiikki on edelleen voimassa. Toistamatta kaikkea esitämme tässä valituksessamme olennaiset seikat, joiden perusteella merialueen osayleiskaava on lainvastainen.

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitetessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Valtioneuvoston maankäyttö- ja rakennusasetuksen (895/1999) 1 §:n mukaan selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset:

- 1) ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön;
- 2) maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon;
- 3) kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin;
- 4) alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen;
- 5) kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön;
- 6) elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.

Hallituksen esityksessä (HE101/1998) todetaan *vaikutusten selvittämisestä kaavaa laadittaessa* (9 §): Pykälään ehdotetaan otettavaksi yleinen säännös kaavoituksen perustumisesta riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Näihin kuuluvat muun muassa kaavoitettavan alueen ja sen lähiympäristön luonnonoloja, rakennettua ja muuta kulttuuriympäristöä, väestön oloja, ympäristön tilaa, olevia ja suunniteltuja toimintoja, alueen kehitysnäkymiä ja muita kaavoituksessa tehtäviin ratkaisuihin vaikuttavia asioita koskevat tutkimukset ja selvitykset.

Kaavoituksessa sovitetaan yhteen erilaisia alueidenkäyttötarpeita. Alueiden käytön ja eri toimintojen sijoittamisen ympäristövaikutukset ja muut vaikutukset on tarpeen selvittää ja arvioida riittävän aikaisessa vaiheessa kaavaa laadittaessa. Riittävän laaja-alainen ja perusteellinen vaikutusten arviointi kaavoituksen yhteydessä on välttämätöntä jo senkin vuoksi, että ne, joiden olosuhteisiin ratkaisu saattaa vaikuttaa, voivat arvioida eri vaihtoehtojen vaikutuksia.

Vaikutukset olisi selvitettävä koko siltä alueelta, jolle kaavan olennaisten vaikutusten voidaan arvioida ulottuvan. Esimerkiksi suurten kauppakeskusten sijoittumista suunniteltaessa olennaiset vaikutukset ulottuvat usein kunnan rajojen yli. Lähelle kuntarajaa suunniteltavien vähäisempienkin maankäytön muutosten vaikutukset saattavat ulottua kunnan rajan yli. Vaikutukset on tällöin myös selvitettävä koko vaikutusalueelta yli kunnan tai muiden hallinnollisten rajojen.

Vaikutusalueet määritetty suppeasti

Valittajat ovat ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä ja sen jälkeisessä kaavoituksessa huomauttaneet toistuvasti vaikutusalueen liian suppeasta rajauksesta. Kiinteän tieyhteyden vaikutuksia on keskitytty arvioimaan pengertien lähialueella ja Hailuodon itärannalla. Itse Hailuoto, johon liikenneyhteyden vaikutukset ovat epäilemättä suuret, on pääosin jätetty tarkastelujen ulkopuolelle.

Pohjois-Suomen hallinto-oikeuden päätöksessä todetaan, että "Osayleiskaavan perustana olevista selvityksistä ja arvioinneista saatavan selvityksen mukaan kiinteän yhteyden rakentamisen luonnonarvoihin kohdistuvat jonkin verran heikentävät vaikutukset rajoittuvat melko suppeille alueille." Liitteessä 3 on kooste arviointimenettelyssä ja kaavoituksessa määritellyistä vaikutusalueista ja yhteysviranomaisen lausunnoista asiasta. Koukeroisista sanamuodoista huolimatta on selvää, että hankkeesta vastaava on pitänyt vaikutusalueena koko ajan yhteysväylää ja lähiympäristöä ja vaikutuksina kiinteän yhteyden mekaanisia suoria ja epäsuoria vaikutuksia vesialueelle, maaperään sekä lajistoon ja luontotyyppeihin.

Kuitenkin alunpitäen eli yhteysviranomaisen ympäristövaikutusten arvioinnin tarvetta koskeneen päätöksen 12.12.2007 kirjausten mukaan hankkeella tunnistettiin olevan huomattavasti laajemmalle alueelle kohdistuvia vaikutuksia. Ympäristökeskuksen päätöksen perusteluissa todettiin muun muassa, että hanke on mittasuhteiltaan ja vaikutuksiltaan merkittävä ja sen vaikutusalue on laaja, että hankkeella saattaa olla sellaisia merkittäviä vaikutuksia, jotka on selvitettävä ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä (vesien ekologiaan, pohjaeliöstöön, kalakantoihin, kalastukseen, liikenteeseen, maankäyttöön, maisemakuvaan, kulttuurihistoriaan, suojelualueisiin, linnustoon, virkistyskäyttöön sekä ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen).

Pitäytyminen selvityksissä yhteysväylällä ja sen tuntumassa on ollut tarkoitushakuista toimintaa. Merialueen osayleiskaavoitus kiinteää yhteyttä varten on aloitettu vuoden 2009 huhtikuussa. Sitä on edistetty siten samanaikaisesti Hailuodon liikenneyhteyshankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn kanssa. Yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on annettu 8.7.2009 ja arviointiselostuksesta 9.8.2010. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä vertailtavana vaihtoehtona oli lauttaliikenteen kehittäminen. Hankkeesta vastaava oli ensin Oulun tiepiiri ja sittemmin Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikennevastuualue, jonka tavoite lähtökohtaisesti on ollut kiinteä yhteys. Sitä on perusteltu liikenteen palvelutasolla, joka saaristokuntaan on ollut mantereesta poikkeava.

Selvitykset puutteellisia ja virheellisiä

Pohjois-Suomen hallinto-oikeuden mukaan arvioitaessa hyväksytyn osayleiskaavan perustana olevien selvitysten ja vaikutusarviointien riittävyttä, olennaista on se, onko aineistosta kokonaisuutena tarkasteltuna saatavissa sellaiset tiedot, joiden perusteella on mahdollista arvioida, täyttääkö osayleiskaava lainsäädännössä asetetut yleiskaavan sisältövaatimukset. Kaavan ei voida katsoa perustuvan puutteelliseen vaikutusten selvittämiseen yksinomaan sillä perusteella, että tarkasteltaessa tehtyjä selvityksiä yksittäin niissä on havaittavissa puutteita, koska puutteet eivät ole olennaisia.

Valittajat ovat osoittaneet, että varsinkin jääeroosioon kohdistuvat muutokset (liite 4) ovat niin suuria, että ei voi poissulkea hankkeen merkittävästi heikentävän niitä luonnonarvoja, joille jääeroosio on ratkaisevan tärkeä elinympäristön pitämisessä suotuisana. Myös ympäristöministeriön lausunto 28.6.2012 kiinteää yhteyttä koskevasta Natura-arvioinnista on selkeän kriittinen ja päättyy johtopäätökseen merkittävästi heikentävistä vaikutuksista suojeluarvoihin nimenomaan jääeroosioon todennäköisesti kohdistuvien muutosten vuoksi (liite 5). Lausumassa keskityttiin tieyhteyteen, vaikkakin hankkeeseen liittyi tuolloin myös merituulivoimaloiden rakentaminen pengertien lähiympäristöön.

Luonnonsuojelulain 64 a §:n (19.12.2014/1259) mukaan Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja ei saa merkittävästi heikentää. Lain 66 §:ssä säädetään, että viranomaisen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen taikka hyväksyä tai vahvistaa suunnitelmaa, jos 65 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettu arviointi- ja lausuntomenettely osoittaa hankkeen tai suunnitelman merkittävästi heikentävän niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon.

Pengertien vaikutusalueen rönsysorsimo on oma, evolutiivisesti merkittävä yksikkönsä.

Osayleiskaavavalituksessakin 19.1.2015 mainitsimme, että pengertien vaikutusalueella Hailuodon Isomatalalla ja Tömpässä kasvavaa rönsysorsimoa *Puccinellia phryganodes* ei tavata missään muualla Itämeren piirissä, ja että uusien alustavien tulosten mukaan Oulun yliopistossa tehdyssä populaatiogeneettisessä tutkimuksessa on selvinnyt, että Perämeren rönsysorsimo on geneettisesti ja

ekologisesti erilaistunut Jäämeren rönsysorsimoista ja muodostaa oman evolutiivisesti merkittävän yksikkönsä (Kvisti ym 2014). Se on siis suojellullisesti aiemmin luultua huomattavasti arvokkaampi ja tämän Perämeren rönsysorsimon **koko maailmankanta** on pengertien vaikutusalueella. Tämä tulos vahvistettiin ja tieteellinen artikkeli siitä julkaistiin vuonna 2015 korkeatasoisessa Conservation Genetics –sarjassa. (Viite: Kvist, L., Aminian, L., Rouger, R., Kreivi, M., Laurila, M., Hyvärinen, M., Aspi, J. & Markkola, AM 2015: A climatic relict or a long distance disperser: conservation genetics of an Arctic disjunct polyploid plant. Conservation Genetics 16 (6): 1489-1499.).

Vaikutusarvioissa olisi pitänyt pystyä varmasti poissulkemaan se mahdollisuus, että pengertie vaikuttaa rönsysorsimoon negatiivisesti. Ympäristöministeriön jälkimmäiseen lausumaan sisältyy myös epävarmuuksia ja aiempaan verrattuna ristiriitaisuuksia. Varovaisuusperiaatteen mukaisesti Natura-arviointi osoittaa edelleen, että hanke vaikuttaisi merkittävän kielteisesti Natura-alueiden ja varsinkin rönsysorsimon suojelutavoitteisiin.

Professori Matti Leppärannan jääeroosion jatkoselvityksestä vuodelta 2013 (liite 6) esitimme valituksessamme pitkäaikaisiin empiirisiin havaintoihin perustuvan eriävän mielipiteen. Selvityksessä kommentoidaan sivulla 22 vuoden 2011 selvitystä (alaviite 12): ”Edellä käsitellyn mukaan maayhteyden pohjoispuolen luotoihin vaikuttaa lähinnä termomekaaninen jääeroosio ja aaltoeroosio... Jään työntö nykyisellään lauttaväylän ylitse on ilmeisesti vähäistä”.

Jäiden liike ja kasaantuminen matalikoille, kareille ja rannoille eli röysiintyminen lauttaväylän kummallakin puolella on lähes jokavuotinen ilmiö, vaikka röysien korkeus, leveys ja pituus vaihtelevat suuresti. Sama tilanne on Isomatalan-Maasyvänlahden Natura-alueella, missä korkean veden nostamat jäät ovat raivanneet jopa Riisinnokan nimenkärjen puustoa. Jääeroosioselvityksen (Leppäranta) mukaan kuitenkin ”alueella vaikuttava jääeroosio on pääosin vedenpinnan nousun irrottamien jäiden aiheuttamaa eikä hanke vaikuta merkittävästi vedenpinnan korkeusvaihteluihin”. Väite on ristiriidassa monikymmenvuotisten maastohavaintojen kanssa. Liikkuvien jäitten tekemä raivaus ja jäitten röysiintyminen ovat myös Isomatalan-Maasyvänlahden Natura-alueella lähes jokavuotinen ilmiö. Sen sijaan selvityksen mainitsema ”pääosin vedenpinnan nousun irrottamien jäiden aiheuttama” eroosio on mittasuhteiltaan vähäistä.

Selvityksessä mainittu termomekaaninen – jäitten tilavuuden muutoksista lämpötilan muuttuessa johtuva - jääeroosio on liikkuviin ja röysiintyviin jäihin verrattuna edes kohtuullisessa mittakaavassa harvinainen ilmiö. Sen tunnistaa siitä, että jääkentän laajentuessa pienoistöisiä (taitekaton muotoisia katkeilevia jonoja) muodostuu kaiken suuntaisille rannoille eikä vain lounaanpuoleisille (= vallitseva tuulen suunta, joka nostaa vettä) kuten liikkuvien jäiden tapauksessa. Pengertiellä ei ole suurempaa vaikutusta termomekaaniseen eroosioon. Tällainen, harvinainen tilanne oli tammikuun alussa 2017 Luodonselän alueella ja lauttaväylällä ja laajemminkin (kuva 1). Ilmiön esiintymisfrekvenssi on kuitenkin alle kymmenesosa liikkuvien ja röysiintyvien jäiden esiintymistiheydestä, ja pengertie heikentää nimenomaan tätä yleistä jääeroosiomekanismia.

Jääeroosiosta paikallisia näkemyksiä esitelleet tuntevat työnsä puolesta olosuhteet Marjaniemen edustalla ja Santosen ympäristössä, kun taas Isomatalan-Maasyvänlahden Natura-alueella liikkuvat lähinnä valituksen allekirjoittaneiden luontojärjestöjen jäsenet, jotka ovat tutkineet aluetta vuosittain 1960-70-lukujen vaihteesta tähän päivään asti.

Lieventävät toimenpiteet

Hallinto-oikeuden päätöksessä huomautetaan sivulla 33, että heikentäviä vaikutuksia ehkäisevistä lieventämistoimenpiteistä ei päätetä kaavalla. Selvitysaineisto on kuitenkin vakuuttanut hallinto-oikeuden niiden toimivuudesta. Lopputulemana voi siten uskoa, että osayleiskaavan aluevaraukset ovat sovittavissa yhteen luonnonvarojen vaalimisesta koskevan yleiskaavan sisältövaatimuksen kanssa.

Ympäristöministeriön ensimmäisessä Natura-arvioinnista antamassa lausunnossa huomautettiin, että tarve hoitotoimenpiteisiin elinympäristön säilyttämiseksi lajeille ja luontotyypeille suotuisana on lähtökohtaisesti ongelmallinen. Lopuksi lausunnossa myös todetaan, että "arviointiin liitetyt pelkät toteamukset mahdollisesti tulevaisuudessa toteutettavien hoitotoimien vaikutuksia lieventävästä mahdollisuudesta eivät ole riittävä osoitus vaikutusten haitattomuuden varmistamisesta". Lisäksi todetaan, että kaavoituksessa sitovia viranomaispäätöksiä haittoja lieventävistä toimenpiteistä ei voi tehdä. Ympäristöministeriön lausunto 24.2.2014 päätty kuitenkin hyväksymään lieventämistoimet riittävinä, jotta hankkeen ei katsota aiheuttavan merkittävästi heikentävästi Natura-suojeluarvoille (liite 7). Lausunto on koskenut yksinomaan tiehanketta ja lisäaineistona on ollut professori Matti Leppärannan jatkoselvitys. Lausumat ovat ristiriitaisia.

Pengertien jääeroosiota vähentävän vaikutuksen lieventämiseksi on esitetty muun muassa niittoa, laidunnusta, pensaikon raivausta ja jonkinlaisen väylän auki pitoa penkereen eteläpuolella. Kun Pohjois-Suomen hallinto-oikeuden päätöksessä on valittajien biologiseen asiantuntemukseen ja pitkäaikaiseen maastohavainnointiin perustuva arvio kokonaan sivuutettu, toistamme sen tässä jatkovalituksessamme. Niiton, laidunnuksen ja raivausten vaikutukset muistuttavat mekaanista jääeroosiota varsinkin maarannalla (keskiveden yläpuolella), mutta eivät juurikaan alempana. Myöskään maarannalla ne eivät ole yksi yhteen samanlaisia. Mahdollisuuksia vähentää oleellisesti se, että melkein kaikki soveltuvat rannat ovat jo laidunnuskäytössä. Todellinen tutkimustieto aiheesta puuttuu. Lieventäviä toimenpiteitä ideoivassa konsulttiraportissa ei esitetä yhtään viitettä, joissa eroosiota ja lieventäviä toimenpiteitä olisi tutkittu ja verrattu tieteellisesti. Lisäksi esitetyt toimenpiteet eivät kohdistu läheskään koko alueelle, jossa pengertie heikentäisi luontaista eroosiota. Esimerkiksi mahdollinen väylän avaaminen jäänmurtajalla penkereen eteläpuolelle ei muuta sitä tosiseikkaa, että jättäen liike lauttaväylän kautta pohjoispuolisille saarille lakkaa.

Mahdollisten muiden esimerkiksi kulttuuriperintöön kohdistuvien haitallisten vaikutusten lieventämiseksi kaavaselostuksessa esitetään maankäytön ohjausta arvotekijöiden huomioon ottamiseksi ja arvojen turvaamiseksi esimerkiksi käynnistyvässä Hailuodon strategisessa yleiskaavatyössä. Kaavaselostus ei ole oikeusvaikutteinen asiakirja. Tehtäessä päätöstä liikenneyhteydestä vaikutukset tulee tuntea kattavasti ja asianmukaisesti ennen päätöksentekoa ja todenmukaisten vaikutusten tulee ratkaista liikenneyhteyden kehittämisen malli.

Loppupäätelmä

Merialueen osayleiskaava ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain vaatimuksia kaavan vaikutusten riittävästä ja asianmukaisesta arvioinnista. Selvitykset eivät kata koko vaikutusalueetta, kuten maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää. Suppealle alueelle kohdistettujen ja osin pintapuolisten ja arvailuun perustuvien vaikutusarvioiden seurauksena hankkeen toteuttamiskelpoisuus jää asiallisesti arvioimatta.

Olemme myös osoittaneet, että kaava ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavan sisältövaatimuksia, ei varsinkaan vaatimusta rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaalimisesta.

Merialueen osayleiskaava on kumottava lainvastaisena.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry., Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. ja Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry. 2017: Vastaselitys Oulun kaupungin ja Hailuodon kunnan vastineisiin koskien valitusta merialueen osayleiskaavapäätöksestä 27.6.2017

Hailuodon kunnan vastine: ”Hailuodon kunta toteaa Pohjois-Suomen hallinto-oikeuden päätökseen ja sen perusteluihin nojautuen, että merialueen osayleiskaava täyttää maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetyt, yleiskaavalle asetetut sisältö vaatimukset. Osayleiskaava perustuu riittäviin selvityksiin, selvitykset ovat riittävän laaja-alaisia ja osayleiskaava täyttää muutoinkin tälle osayleiskaavalle asetetun tehtävän. Korkeimmalle hallinto-oikeudelle jätetyssä valituksessa ei ole esitetty sellaista, jonka perusteella Pohjois-Suomen hallinto-oikeuden päätös tulisi kumota. Hailuodon kunta tukeutuu selityksensä perusteluissa Oulun kaupungin lausuntoon (11.5.2017) asiassa.”

”Vastine” sisältää siis neljä lausetta, joissa kolmessa esitetään pelkkiä väitteitä ilman mitään perustelua, ja neljäs luovuttaa vastuun Oulun kaupungille, missä kaiken järjen mukaan pitäisi olla vähemmän käsitystä Hailuodon asioista ja lisäksi osin vastakkaiset intressit (esim. Oulun päättäjien enemmistö haluaa liittää Hailuodon Ouluun, hailuotolaisten enemmistö ei). Kuten tämän jälkeen osoitamme, ”tukeutuminen” Oulun kaupungin lausuntoon on nojaamista tyhjiin.

Juuri kummempi ei ole Oulun kaupungin kahden liuskan ”lausunto”, jota ilmeisesti ei ole käsitelty missään demokraattisesti valitussa elimessä, vaan sen on laatinut ja hyväksynyt konsernipalveluiden yksittäinen juristi.

Oulun kaupunki: ”Valittajat katsovat, että Pohjois-Suomen hallinto-oikeuden päätöksen oikeudellinen arviointi on kovin niukka ja että päätöksessä tyydytään vain kuvaamaan tehtyjä selvityksiä ja niiden tuloksia.” Oulun kaupungin johtopäätös: ”Pohjois-Suomen hallinto-oikeuden johtopäätöstä kaavan sisältövaatimusten täyttymisen osalta on pidettävä oikeana.”

Oulun kaupungin perustelut: ”Pohjois-Suomen hallinto-oikeus on käsitellyt hyvin perusteellisesti osayleiskaavan valmistelussa syntyneitä selvityksiä ja ympäristön vaikutusarviointeja ja tehnyt niistä oman johtopäätöksensä sivuilla 31-33. Selvitysten ja arviointien on todettu antavan riittävät tiedot, joiden pohjalta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset.”

Yhteenveto tiivistettynä omin sanoin: Oulun kaupungin mukaan Pohjois-Suomen hallinto-oikeuden johtopäätöksiä on pidettävä oikeina, koska Pohjois-Suomen hallinto-oikeuden mukaan selvitykset ovat riittäviä. Tämä on kehäpäätelmä, sillä mitään perustelua ei edes yritetä esittää: Pohjois-Suomen hallinto-oikeus on oikeassa, koska se on mielestään oikeassa.

Sama kehäpäätelmä jatkuu vaikutusaluekohdassa.

Oulun kaupunki: ”Valittajat pitävät määriteltyä vaikutusaluetta liian suppeana ja katsovat, että vaikutuksia on keskitytty arvioimaan vain pengertien lähialueella ja Hailuodon itärannalle.

Merialueen osayleiskaava perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelyihin ja niiden yhteydessä laadittuihin selvityksiin ja arviointeihin, laadittuihin Natura-arviointeihin sekä osayleiskaavan yhteydessä laadittuihin erillisiin selvityksiin. Pohjois-Suomen hallinto-oikeus on johtopäätöksensä todennut, että selvitykset ovat tarkasteltujen vaikutusten laatu ja merkitys huomioon ottaen alueellisesti riittävän laaja-alaisia (päätös s. 32). Hallinto-oikeuden johtopäätöstä on pidettävä oikeana.”

Tiivistäen siis Oulun kaupungin mukaan Pohjois-Suomen hallinto-oikeuden ratkaisu on oikea, koska Pohjois-Suomen hallinto-oikeus on niin päättänyt. Oulun kaupungin lausunto tai selitys ei siis millään lailla yritäkään arvioida asiaa maankäyttö- ja rakennuslain pohjalta, joka edellyttää vaikutusten arviota kaikkialla siellä, missä niitä esiintyy, vaan ainoa asia on hallinto-oikeuden auktoriteettiasema.

Pisimmässä, 16 rivin kappaleessa Oulun kaupungin vastineessa ollaan sitä mieltä, että tehdyt selvitykset ovat riittäviä, koska Pohjois-Suomen hallinto-oikeus on niin todennut. Huikun nelilehtivesikuusien sisällyttäminen näihin 16 riviin osoittaa, että Oulun kaupungin lausunnon antajalla ei ole minkäänlaista käsitystä tarkasteltavien asioiden mittakaavasta.

Olemme eri vaiheissa osoittaneet, että ns. merialueen osayleiskaava, jossa tavoitteena on pengertien rakentaminen Oulunsalosta Hailuotoon, on maankäyttö- ja rakennuslain vastainen muun muassa siksi, että kaavojen tulee perustua vaikutusten arviointiin koko hankkeen vaikutusalueella: ”Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. **Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.**”

Olemme osoittaneet, että liikennehankkeen vaikutukset, niin kannattajien toivomat kuin vastustajien pelkäämät, kohdistuvat pengertien välittömän lähiympäristön lisäksi ja ennen kaikkea itse Hailuodon saareen, sen luontoon, yhdyskuntarakenteeseen ja kulttuurimaisemaan. Pengertien ja nykyisen yhteyden välillä on eroja, jotka yltyvät esimerkiksi ihmisten palveluista kirkonkylän – Ojakylän alueella luoteisrannan hietikkojen kulumiseen lisääntyvän liikenteen alla. Niiden suuruus ja merkitys vain on edelleen tutkimatta.

Merialueen osayleiskaavan kaavaselostuksessa esitettiin, että vaikutukset, jotka kohdistuvat itse Hailuotoon, mutta jäivät tutkimatta osayleiskaavassa, voitaisiin tutkia käynnistyvässä Hailuodon strategisessa yleiskaavatyössä. Olemme todenneet, että kaavaselostus ei ole oikeusvaikutteinen asiakirja, ja että tehtäessä päätöstä liikenneyhteydestä vaikutukset tulee tuntea kattavasti ja asianmukaisesti **ennen päätöksentekoa**, ja realistisen ja tieteellisin menetelmin tehdyn arvion vaikutuksista tulee ratkaista liikenneyhteyden kehittämisen suunta.

Tieteelliset menetelmät tarkoittavat tässä useita perusteltuja tulevaisuusskenaarioita ja niiden erojen arviointia luonnonarvojen, kulttuurimaiseman, palveluitten jne. kannalta. Pohjana on oltava nykytilan hallinta eli tuoreet tiedot linnustosta, kasvillisuudesta ja muista ympäristömuuttujista. Siihen ei mitenkään riitä valikoitujen yleispiirteisten selvitysten kertaus siihen tapaan kuin 18-sivuinen Hailuodon strategisen yleiskaavan ”luontoselvitys” esittää (liite 1). Siinä on ”peräti” 17 viitettä, joiden joukossa ei ole muun muassa yhtään viittausta Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellisen yhdistyksen, Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiirin tai Hailuodon luonnonsuojeluyhdistyksen lausuntoihin eikä juurikaan Hailuodossa tehtyihin tai Hailuodon luontoa sivuaviin alkuperäisiin tutkimuksiin, selvityksiin ja artikkeleihin, joita on yhteensä satoja.

Luontoselvityksen kartassa pikkutiiran (luokka EN eli erittäin uhanalainen sekä vuoden 2010 että 2015 luokituksessa) pesimäpaikka Keskinielessä on merkitty väärin ja puuttuu toisesta kartasta, jossa käytetyt tiedot ovat alle 10 vuotta vanhoja. Lajia on pesinyt viime vuosina enimmillään 6 paria Keskinielessä, tyypillisesti ainakin 4-5 paria. Pesimäpaikka Korkian Sunikarin kentällä puuttuu kokonaan molemmista kartoista. Korkian kentällä pikkutiira on pesinyt 1-3 paria. Rambolin selvityksen tiedot ovat peräisin ELY-keskuksen kautta saaduista tiedoista, ja tässä on ikävä mahdollisuus, että tietojen puutteellisuus on tahallista – ELY-keskuksen edeltäjä Pohjois-

Pohjanmaan ympäristökeskus myönsi aikanaan poikkeamispäätöksen rakentamisesta pikkutiiran asuttamalle paikalle, ja päätös muuttui vasta 8 vuoden oikeuskäsittelyn jälkeen. Dyynit ja hiekkarannat ovat luontotyyppisiä, joille pengertie toisi uusia paineita muun muassa liikkumisen ja jopa autolla ajelun lisääntyessä. On tietysti sattumaa, että tällainen yksityiskohta erottuu kartalta, jossa on satoja pisteitä, mutta se kertoo siitä, kuinka heikolla pohjalla konsulttien vanhaa ja epämääräistä aineistoa tilaajan mieliksi monistava työskentely on.

Nyt, kun strategisen yleiskaavan laadinta on käynnissä (<http://www.hailuoto.fi/strateginen-yleiskaava-2030/>), voidaan todeta, että vaikutusarvion laajentamista koko vaikutusalueelle ei aiota tehdä. Kunnan sivuilla ei tällä hetkellä ole kaavaluonnostakaan (myös käsittelyn päivämäärät ym. ovat virheellisiä), mutta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (liite 2) ja toimivasta ”selvitykset”-linkistä selviää, että mitään uusia töitä ei ole tekeillä vaikutusarvioitten alueellisten puutteiden (= itse Hailuoto) kattamiseksi, arkeologiaa (tosin senkään rajauksesta ei ole takeita) lukuun ottamatta. Myös kunnan (ja Oulun) takertuminen vastineessaan siihen, että kaikki tarvittava on jo tehty, todistaa tämän puolesta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman luku ”selvitykset” kuuluu lyhykäisyydessään: ”Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaavan tulee perustua kaavan tarkoitus huomioiden riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Koska Hailuodon strategisella kaavalla ei ohjata suoraan rakentamista, **ei yksityiskohtaisia (maastotarkastelutasoisia) erillisselvityksiä ole lähtökohtaisesti tarpeen tehdä, vaan tarpeelliset taustatiedot kootaan kaavaselostukseen olemassa olevaan kirjalliseen aineistoon ja saatavilla olevaan lähdemateriaaliin perustuen.** Taustatiedot kootaan muun muassa seuraavilta osin:

- * väestö, työpaikat, elinkeinot, palvelut
- * virkistys ja matkailu
- * nykyinen maankäyttö ja rakennuskanta (kulttuuriympäristö)
- * liikenne ja yhdyskuntatekniset verkostot
- * erityis- ja suojelukohteet
- * maaperä, vesistöt ja pohjavesialueet
- * kasvillisuus, eliöstö ja luontotyyppit
- * maisema ja arkeologia

Edellä olevan lisäksi alueelle tehdään kesällä 2016 arkeologinen selvitys [osallistumis- ja arviointisuunnitelman linkki siihen ei toimi; vastaselityksen antajien huomautus], jonka maastotarkastelut kohdennetaan lähtötietojen perusteella potentiaalisille alueille.”

Näin kehäpäätelmä merialueen kaavaselostuksen ja strategisen yleiskaavan ”työnajosta” on valmis – mitään, joka laajentaisi vaikutusarviota todelliselle vaikutusalueelle ei aiota tehdä.

”Suunnittelutilanne”-luvussa väitetään, että ”lisäksi suunnittelualueella **on voimassa** [lukuvirhe konsultin] seuraavat tarkemmat Hailuodon kunnan kaavat:...**Merialueen osayleiskaava v. 2014.**” Tämä kaavahan ei ole voimassa, vaan KHO:n käsittelyssä, kuten tämä vastaselityskin osoittaa.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen toiminta on vähintään kyseenalaista, kun se jatkaa täysillä pengertien suunnittelua huolimatta siitä, että pengertiekaava ei ole lainvoimainen, ja myös Hailuodon kiinteän yhteyden yleissuunnitelma on vasta valitusprosessissa: Projektinhallinnassa

toimii Plana OY, ja tietävästi SITO OY suunnittelee jo täyttä päätä pengertien siltaratkaisuja. Luontoselvityksiä on kaikessa hiljaisuudessa teetetty lisää, mutta niiden alue on edelleen sama, aivan liian suppea, Oulunsalon puolta Koppanasta Riutunkariin, ja Hailuodossa mukana on edelleen vain Santosen niemi. Koko muu Hailuoto on edelleen käsittelyn ulkopuolella.

Tämä viranomaistyöskentelyn nykyinen ennakkoinnin salliva malli on kyseenalainen, siitä pahimpina esimerkkeinä Fennovoima-Rosatomin ydinvoimalahanke, jossa peruuttamattomia maisemaa mullistavia raivauksia on tehty etukäteen, ja Talvivaara-Terrafame, jossa jopa kokonainen uraanilaitos rakennettiin ilman lupaa Kainuun ELY-keskuksen silmien alla.

Hailuodon liikennehankkeen yhteysviranomaisena on toiminut alun perin vastahakoinen Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus, jonka mielestä aivan oikein tehtävä olisi kuulunut jollekin toiselle ympäristökeskukselle. ELY-keskuksia muodostettaessa yhteysviranomaisesta (valvojasta) tuli samaa organisaatiota kuin hankevastaava (toteuttaja) vieläpä niin, että elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa ympäristö on painoarvoltaan pienin. Hailuodon pengertiehanke on Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikennehanke, ja ELY-keskuksen ylijohtaja on liikennepuolen johtaja. Valvoja on käytännössä valvottavan alainen. Näissä oloissa ja jälleen uuden organisaatiomuutoksen ja virkamiesten huolen töittensä jatkumisesta painaessa päälle Hailuodon liikenneyhteyden vaikutusten asianmukaista tutkimista on turha ilman oikeudellista velvoitetta odottaa.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Pohjanmaan piiri ry., Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. 2018: Lausunto Hailuodon strategisen yleiskaavan 2030 valmisteluaineistosta. 5.4.2018

Vain pengertietä koskevia osia tässä.

Merkittävä strateginen valinta on kiinteä yhteys saaren ja mantereen välille Oulunsalon Riutusta Hailuodon Huikkuun. Liikennehankkeesta ovat kunta sekä liikennevirasto ja liikenneministeriö jo päättäneet, vaikka merialueen osayleiskaava eikä liikenteen yleissuunnitelma ole lainvoimaisia. Kaavaselostusluonnos on päivätty 19.2.2018, mutta viimeisimpiä käänteitä ei ole otettu huomioon. Aiheeseen vain viitataan muutaman kerran kaavaselostuksessa.

Liikenneyhteyden vaikutukset on rajattu vain merialueelle ja välittömään rantavyöhykkeeseen Huikussa. Strategisen yleiskaavan vaikutusalueeksi on puolestaan rajattu Hailuodon saari. Kummassakaan tapauksessa liikennemallilla ei ole vaikutusta paljon mihinkään. Liikenneyhteyttä koskevissa selvityksissä viitattiin strategisen kaavan laadintaan ja siinä yhteydessä tehtäviin selvityksiin vaikutuksista saareen. Kaavaselostuksen mukaan liikenneyhteyden vaikutuksia – sosiaalisia, kulttuurisia, ympäristöllisiä ja taloudellisia – ei arvioida edelleenkään. Aiemmin kiinteään yhteyteen on ladattu suuria odotuksia asukas- ja työpaikkalukuihin, nyt vaikutukset niihinkin todetaan hyvin vähäisiksi. Vaikuttaa siltä, että saaren ja mantereen välille haviteltu pengertie on mukava vapauttaessaan lautta-aikataulusta, mutta on ongelmallinen saaristokunnan statukseen, joten koko asia sivuutetaan ja toivotaan parasta. Omaleimaisen saaristokunnan säilyttämisen olisi soinnut vaikuttavan lauttayhteyden kehittämisen puolesta. Positiivista on kuitenkin kevyen liikenteen pääreitit merkittäminen Huikusta Marjaniemeen.

...ranta-alueiden maankäytön ohjaus jää strategisen yleiskaavan ulkopuolelle.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Pohjanmaan piiri ry., Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. 2018: Lausunto Hailuodon kiinteän tieyhteyden tiesuunnitelmasta. 11.6.2018

VAATIMUS

Tiesuunnitelma on hylättävä. Jos suunnitelma kuitenkin hyväksytään, sen on perustuttava oikeansuuntaiseen kustannusarvioon ja siihen on sisällytettävä jääeroosion ja luonnonympäristön sekä vesistön tarkkailuohjelmat.

PERUSTELUT

Tiesuunnitelma on lainvastainen.

Yleissuunnitelma on ohjeena tiesuunnitelmaa laadittaessa (maantielaki 20 §). Tiesuunnitelman selostuksessa sekä suunnitelman hyväksymisehdotuksessa todetaan, että Pohjois-Suomen hallinto-oikeus on hylännyt valitukset yleissuunnitelman hyväksymispäätöksestä. Tieto on virheellinen. Pohjois-Suomen hallinto-oikeus on hylännyt 2.3.2017 valituksen merialueen osayleiskaavasta. Kaava on lainvoimainen, koska myös korkein hallinto-oikeus on hylännyt kaavavalituksen (12.4.2018). Sen sijaan valitus Liikenneviraston hyväksymispäätöksestä on edelleen vireillä Pohjois-Suomen hallinto-oikeudessa.

Tiesuunnitelman kustannusarvio on uusittava.

Suunnitellun mantereen ja Hailuodon välisen pengertien pituus on noin 8 kilometriä. Siltoja tieyhteydellä on kaksi, Huikun silta ja Riutun silta. Huikun silta sijoittuu noin kilometrin päähän nykyisestä Hailuodon puoleisesta lauttarannasta ja on 767 metriä pitkä. Alituskorkeus on 18 metriä. Mantereen puoleinen Riutun silta on 740 metriä ja alituskorkeus on 5 metriä ja sijaitsee Riutunkarissa lauttarannan pohjoispuolella. Penkereen leveys on noin 9 metriä, josta kaksi autokaistaa vievät 6.5 metriä. Kevyelle liikenteelle osoitetaan tila pientareilta (molemmin puolin 1.25 metriä).

Valitus yleissuunnitelmasta perustuu hankkeesta ja sen vaikutuksista esitettyihin virheoletuksiin ja puutteellisesti huomioon otettuihin haitallisiin vaikutuksiin. Tiesuunnitelma on laadittu ottamatta huomioon mahdollisuutta muutoksiin valituksen johdosta. Useat nyt jälkikäteen myönnettävät vaikutukset tukevat valituksessa esitettyjä johtopäätöksiä. Esimerkiksi tiesuunnitelmaselostuksessa todetaan, että ”koko saaren luonne ja miljöö muuttuvat kiinteän yhteyden myötä. Hailuodosta muodostuu helposti saavutettava alue, mikä vähentää merkittävästi saaren saarimaisuutta. Saarimaisen luonteen heikentyessä, heikentyy myös Hailuodon arvo valtakunnallisesti merkittävänä maisema-alueena ja rakennettuna kulttuuriympäristönä. Pitkällä aikavälillä kiinteä yhteys voi muuttaa myös saaren kulttuuriympäristöjä välillisesti. Joka tapauksessa kiinteän yhteyden rakentaminen muuttaa saaren luonnetta ja imagoa merkittävästi.” Osayleiskaavalle on kuitenkin saatu lainvoima suppeasti rajatun, vain liikenneväylän kattavan vaikutusalueen avulla.

Hankkeen rakennuskustannuksiksi ilmoitetaan 73.4 miljoonaa euroa (tiesuunnitelman kustannusarvio 1.5T-1). Siitä siltojen osuus on 31.85 miljoonaa euroa. Hyöty-kustannussuhteeksi on saatu 1.64 ja hanke on siten katsottu yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi. Hyötyanalyysissä iso merkitys on väylänpidon kustannusten välttämällä (80 %).

Hanke on valtion vuoden 2018 budjettipäätöksellä päätetty toteuttaa elinkaarimallilla. Sille varattu valtuus on noin 120 miljoonaa euroa, joka pohjautuu 76 miljoonan kustannusarvioon. Hankkeen rakennuskustannukset vaikuttavat kuitenkin alimitoitetuilta. Herkkyytarkastelun mukaan rakennuskustannusten muutos vaikuttaa hankkeen kannattavuuteen, mutta päätösten ja työn aloittamisen jälkeen kustannusten nousu ei ole enää ratkaiseva tekijä.

Yhteiskunnan kokonaiset edellyttää päätöksen perustamista todellisiin toteutuviin kustannuksiin. Kustannushyötylaskelma sisältää vain rakennuskustannukset. Tien hoito- ja ylläpitokustannuksia ei ole otettu huomioon. Kevyen liikenteen väylä on karsittu kustannussyistä. Seurannan ja haittojen lieventämisen kulut ja menot niinikään puuttuvat, samoin kuin kiviaineksen hankinnan

ympäristövaikutukset. Saaristokuntastatuksen menetyksen eikä haitallisten maisemavaikutusten hintaa ole laskettu. Niitäkin pitäisi arvottaa laskelmassa, jotta se olisi tasapuolisempi. Ympäristövaikutusten ulkoistaminen hankkeesta vääristää sen kokonaistaloudellisen kannattavuuden arviointia. Käytännössä se on tarkoittanut vaihtoehtojen tasapuolisen käsittelyn laiminlyöntiä ja hylkäämistä tarkoitushakuisten laskelmien pohjalta.

Kiinteän yhteyden hinta vaikuttaa pahasti aliarvioidulta verrattuna moneen muuhun vastaavaan vireillä olevaan hankkeeseen. Esimerkiksi Hakaniemestä Korkeasaaren kautta Laajasalon Kruunuvuorenrantaan ulottuvan kolmen sillan ja yhteensä noin kahden kilometrin kokonaisuuden hinta-arvio on lehtitietojen mukaan 360 miljoonaa euroa. Paraisten ja Nauvon lauttayhteyden korvaamista kiinteällä yhteydellä on selvitetty. Yhtenä vaihtoehtona on ollut toteuttaa se kahden sillan mallina, johon on sisältynyt myös tien parantamista ja uuden tien rakentamista. Siltavaihtoehdon rakentamiskustannukset ovat 140 miljoonaa euroa. Kaarinan ja Paraisten rajalla sijaitsevan Kirjalansalmen sillan uusimisen yleissuunnitelma on valmistunut tammikuussa 2017. Nykyisen sillan pituus on 287 metriä ja alikulkukorkeus 11 metriä. Siltapenkereen pituus on noin 300 metriä. Sillan hinta-arvio on noussut noin 51 miljoonaan euroon, mutta tarkentuu jatkosuunnittelussa, joka alkanee syksyllä 2018. Hintakehitykseen on vaikuttanut muun muassa rakennuspaikan tutkimusten tulokset, jotka ovat osoittautuneet alkuperäisoletuksia hankalammiksi. Hailuodon kiinteän yhteyden kallistumista tultaneen samaten selittämään muun muassa tarkempien rakennuspaikan tutkimusten tuloksilla, joita kertyy vasta jatkotyövaiheissa, kun sitova hankepäätös on tehty.

Merkittävä ongelma hankkeessa on kevyen liikenteen asema. Se heikkenee ratkaisevasti verrattuna lauttaliikenteeseen. Kehitys on nurinkurinen. Pyöräilyn väheksyminen ei ole kestävän liikkumisen strategian mukaista. Paitsi pengertieltä kevyen liikenteen reitti puuttuu suunnitelmista niin saaren puolelta Huikusta eteenpäin kuin myös Oulunsalon puolelta Riutunkarin lauttarantaan. Hailuodon kunta pitää kevyen liikenteen väylää Huikusta Marjaniemeen tärkeänä liikenneturvallisuuteen ja matkailuun liittyvänä palveluna ja väylä on muun muassa Hailuodon strategisessa kaavaluonnoksessa.

Liikenteellinen ympäristö on pengertiellä ja silloilla siksi vaativa, että mikäli hanke toteutetaan, siihen on sisällytettävä toimiva ja turvallinen kevyen liikenteen väylä. Sitä ei voi tehdä jälkeenpäin eikä sitä voi toteuttaa muu taho kuin valtio. Kunnollinen kevyen liikenteen kaista on tärkeä eritoten vapaa-ajan pyöräilylle ja matkailulle, joiden merkitystä ei pidä vähätellä. Päinvastoin pyöräily on olennainen osa hyvinvointia edistävää liikuntaa ja (luonto)matkailun kehittämistä. Yleisestikään ottaen autoilun suosiminen ei ole enää tarkoituksenmukaista liikennesuunnittelua. Kustannuslaskelman vinoumat ja puutteet on korjattava niin, että kiinteän yhteyden oikea realistinen hinta on tiedossa ennen tiesuunnitelman hyväksymistä. Siten hankkeen yhteiskunnallista kannattavuutta ja vaihtoehtoisia liikenneyhteyden vaihtoehtoja on vielä mahdollista punnita.

Seuranta- ja lieventämistoimiin sitouduttava tiesuunnitelmassa.

Lieventämistoimista todetaan, että niistä voidaan päättää esimerkiksi vesilain mukaisessa luvassa. Lieventämistoimia edellytettiin muun muassa ympäristöministeriön Natura-lausunnon (YM1/577/2012). ”Ministeriö pitää esitettyjä mekaanista jääeroosiota ylläpitäviä jääkannen pengertiehen rajautuvan reunan aukipitämiseen liittyviä lieventämistoimenpiteitä yhdistettynä alueiden hoitotoimenpiteisiin ja seurantaan vaikutusten ehkäisyn kannalta relevantteina ja riittävän konkreettisesti ja yksilöidysti esitettyinä. Niiden toteuttamismahdollisuuksista ja niitä koskevien velvoitteiden kytkemisestä tienpidosta vastaavia viranomaisia sitovalla tavalla hankkeen tarvitsemiin lupiin on myös esitetty selvitystä. Ottaen huomioon arvioinnissa esiin tuodut lieventämistoimet pengertie on toteutettavissa tavalla, joka ei vaikuta merkittävään kielteisesti hankkeen vaikutuspiirissä olevien Natura 2000 -alueiden suojelutavoitteisiin. Tämä kuitenkin

edellyttää, että vaikutusten arvioinnissa esitetyt lieventämistoimenpiteet otetaan käyttöön hankkeen vaatimien päätösten ja lupien käsittelyssä.”

Tiesuunnitelman hyväksymisehdotuksessa ei ole mainintaa seurannoista eikä hankkeen toteuttamiskelpoisuudelle ja hyväksyttävyydelle olennaisista haittojen lieventämistoimenpiteistä. Tiesuunnitelmaselostuksessa (1.2T) sivulla 44 mainitaan rakentamisaikaiset vaikutukset nopeasti ohimenevinä ja varsinaisia toimenpiteitä vaativana jääeroosioon kohdistuvien muutosten ehkäiseminen. Toimenpiteet on kuvattu kohdassa 6.19. Toimenpiteet sisältävät muun muassa lauttaväylän pitämisen auki, kunnes jää saavuttaa 30 sentin paksuuden.

Liikenneviraston linjauksen mukaan tienpitäjä sitoutuu toteuttamaan kiinteän yhteyden rakentamisen jälkeen vesilain mukaisessa luvassa velvoitetut lieventämistoimet hankkeen vaikutusalueen Natura-alueilla. Rajaus Natura-alueisiin liittyy ympäristöministeriön lausuntoon Natura-alueisiin kohdistuvista vaikutuksista. Lauttaväylän aukipito talvikuukausina on yksi keskeinen lieventämistoimi. Sen ohella on lukuisia muitakin seuranta- ja toimenpidetarpeita, joiden perustana on vasta tiesuunnitteluvaiheessa laadittujen tarkempien luontoselvitysten tulokset luontodirektiivin lajien esiintymistä ja suojeluvelvoitteista. Lausunnolla olevassa aineostossa on asiantunteva ehdotus tarkkailuohjelmaksi (16T-13.1).

Vesilain mukainen lupahakemus on jätetty Pohjois-Suomen aluehallintovirastoon 7.3.2018, mutta sitä ei ole vielä kuulutettu, joten ei ole tiedossa, mitä hakija itse esittää lieventämistoimenpiteiksi ja millä aikavälillä. Jääeroosion ja kasvivyhdyskuntien tarkkailualueet esitetään tarkkailuohjelman kuvassa 1. Tarkkailualue on määritelty hyvin, mutta väylän pohjoispuolen saaret on syytä lisätä ohjelmaan. Havaintojen mukaan liikkuvat jäät kulkevat lauttaväylän poikki yleisesti niin alkutalvella kuin keväälläkin, ja pohjoispuolen luodoille nousee jäitten työnnön todisteena röysiä erittäin usein. Se on nimenomaan mekaanista jääeroosiota. Lisäksi tärkeää on seurata vaikutuksia Liminganlahteen, jotta lieventämistöimiin osataan ryhtyä ripeästi.

Tarkkailun ohella osaamista ja resursseja on myös oltava tarvittavien toimenpiteiden suorittamiseen tarkoituksenmukaisella ja tuloksekkaalla tavalla. Tarvittavat osaamis- ja taloudelliset resurssit on oltava tiedossa tiesuunnitelmasta päätettäessä ja seurantaan ja lieventämistöimien toteutukseen on jo suunnitelmassa sitouduttava ja niin pitkäksi aikaa kuin muutoksia aiheuttava haitta on toiminnassa. Epävarmuus lieventämistöimistä rikkoo hankkeelle asetettuja hyväksyttävyysskriteerejä, jolloin tiesuunnitelma on hylättävä.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Pohjanmaan piiri ry ja Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry. 2019: Mielipide Hailuodon ja mantereen välisen kiinteän vesilupahakemuksesta 28.1.2019

Vaatus

Hakemus on hylättävä vesilain ja vesienhoitolain sekä luonnonsuojelulain vastaisena.

Perustelut

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus hakee vesilain (587/2011) mukaista lupaa ja vesilain (3 luku 16 §) mukaista valmistelulupaa Hailuodon kiinteän yhteyden rakentamiselle Oulun Riutunkarista Hailuodon Huikkuun.

Vesilain 3 luvun 4 §:ssä säädetään luvan myöntämisen yleisistä edellytyksistä. Lupa vesitaloushankkeelle myönnetään, jos:

1) hanke ei sanottavasti loukkaa yleistä tai yksityistä etua; tai

2) hankkeesta yleisille tai yksityisille eduille saatava hyöty on huomattava verrattuna siitä yleisille tai yksityisille eduille koituviin menetyksiin.

Lupaa ei kuitenkaan saa myöntää, jos vesitaloushanke vaarantaa yleistä terveydentilaa tai turvallisuutta, aiheuttaa huomattavia vahingollisia muutoksia ympäristön luonnonsuhteissa tai vesiluonnossa ja sen toiminnassa taikka suuresti huonontaa paikkakunnan asutus- tai elinkeino-oloja.

Hakemuksen mukainen hanke loukkaa yleistä etua monella tavalla eikä siitä saatava hyöty ole verrattavissa yleiselle edulle koituviin menetyksiin. Hanke aiheuttaisi huomattavia vahingollisia muutoksia ympäristön luonnolosuhteissa ja vesiluonnossa.

Vesilain 3 luvun 6 §:n mukaan luvan myöntämisen edellytyksiä harkittaessa vesitaloushankkeesta yleiselle edulle aiheutuvia hyötyjä ja menetyksiä arvioidaan yleiseltä kannalta. Arvioinnissa on otettava huomioon, mitä vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä annetun lain mukaisessa vesienhoitosuunnitelmassa ja merenhoitosuunnitelmassa on esitetty hankkeen vaikutusalueen vesien tilaan ja käyttöön liittyvistä seikoista.

Hankkeen rakennuskustannuksiksi ilmoitetaan 73.4 miljoonaa euroa (tiesuunnitelman kustannusarvio 1.5T-1). Siitä siltojen osuus on 31.85 miljoonaa euroa. Hyöty-kustannussuhteeksi on saatu 1.64 ja hanke on siten katsottu yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi. Hyötyanalyysissä iso merkitys on väylänpidon kustannusten välttämällä (80 %).

Hakemuksen liitteessä 14 esitetty intressivertailu on puutteellinen ja tarkoitushakuinen. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus painottaa arviossaan taloudellisia hyötyjä ja niitäkin kuvitelmien varaisesti. Monet keskeiset ja yleiseen etuun liittyvät arvot puolestaan sivuutetaan kokonaan. Liikennevastuualue on asettanut tavoitteekseen päästä eroon lauttaliikenteen ylläpidosta ja laiminlyönyt vaihtoehdon kehittämismahdollisuuksien selvittämisen. Sen seurauksena myös intressivertailussa kyseistä vaihtoehtoa kuvataan heikkeneväksi, kun taas kiinteä yhteys lisää houkuttelevuutta ja kaikenlaista elinkeinopoliittista ja muuta vilkkautta.

Vireillä olevassa Hailuodon strategisessa yleiskaavassa 2030 (kaavaluonnosvaihe 19.2.2018) liikenneyhteys pääosin sivuutetaan. Vaikutusalueeksi on rajattu Hailuodon saari. Kaavoituksessa ei myöskään erityisesti valmistauduta merkittävään elinkeinojen tai asutuksen kasvuun. Kaavaselostuksen mukaan ”Hailuodon maankäytön kehittämisen lähtökohtana on Hailuodon elinvoimaisuuden sekä omaleimaisuuden ja ainutlaatuisen saaristo-, kulttuuri- ja luonnonympäristön säilyttäminen ja vahvistaminen. Strategisen kaavan merkittävin vaikutus on alue- ja yhdyskuntarakenteen tiivistyminen asutuksen osalta keskeisellä kyläalueella sekä osin Luovontien varrella. Kunnan tavoitteellinen väestönkasvu tarkoittaa noin 150 uutta rakennuspaikkaa, joiden sijoittelulle on osoitettu strategisessa kaavassa lukuisia vaihtoehtoisia alueita. Hailuodon potentiaalisuus asuinpaikkana lisääntynee lauttayhteyden korvautuessa kiinteällä yhteydellä, mutta silloinkaan Hailuotoon ei ole odotettavissa suurta uudisrakentamispainetta.

Kiinteä yhteys lisäänee kuitenkin Huikkuun ja Santoseen osoitettujen uudisalueiden kiinnostusta ja odotettavissa on, että Oulun suunnalta Santoseen siirtyy muutamia asukkaita. Muuttajien määrät eivät todennäköisesti ole suuria. Viinikantien varteen osoitettu uusi teollisuus- ja toimitila-aluevaraus (T/TP) mahdollistaa monipuolisen teollisuus- ja yritystoiminnan sijoittumisen Hailuodon kuntakeskustan tuntumaan ja edistää sitä kautta elinkeinojen kehittymistä. Viinikantien varteen osoitettu uusi T/TP aluevaraus on niin laaja, että sen toteutuminen kokonaisuudessaan on hyvin epätodennäköistä.” Santosen loma- tai muu asutus ei kohenna saaren palveluita ja yritystoiminnalle Viinikantien alue on edelleen syrjäinen. Mahdollista saaristokuntatukien

menetystä ei ole missään vaiheessa uskallettu avoimesti käsitellä. Epävarmuus on tosiasia. Kiinteän yhteyden vaikutukset kunnan asemaan ja talouteen jäävät nähtäviksi ja koettaviksi, jos hanke toteutuu.

Maisemavaikutukset rajataan myös intressivertailussa koskemaan vain hankkeessa määriteltyä vaikutusaluetta, joka kattaa liikenneväylän Riutunkarin ja Huikun välillä. Samaa vaikutusaluetta on käytetty merialueen osayleiskaavoituksessa. Hakemuksessa esitetään kuitenkin kappaleessa 5.7.2 (Käytön aikaiset vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön) vaikutuksista arvokkaille kohteille totuudenmukainen kuvaus:

”Hailuodon saari on kokonaisuutena sekä valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö sekä yksi Suomen kansallismaisemista. Vaikutukset näihin kolmeen eri luokitteluun syntyvät maiseman muutoksen ja alueen luonteen ja imagon muuttumisen myötä. Yksittäisiä rakennuksia tai rakennusryhmiä ei menetetä hankkeen toteuttamisen myötä. Tästä syystä vaikutukset käsitellään yhtenä kokonaisuutena.

Hailuodon maisemallinen ja kulttuurihistoriallinen arvo perustuu pitkään säilyneeseen luonnon ja kulttuurin yhdessä muodostamaan kokonaisuuteen. Merkittävässä asemassa on ollut kalastuskulttuuri ja yhteisöllinen eläminen saarella. Kiinteän yhteyden toteuttaminen ei varsinaisesti muuta alueen rakennettua ympäristöä kuin paikallisesti Santosen itäosassa, mutta koko saaren luonne ja miljöö muuttuvat kiinteän yhteyden myötä. Hailuodosta muodostuu helposti saavutettava alue, mikä vähentää merkittävästi saaren saarimaisuutta. Saarimaisen luonteen heikentyessä, heikentyy myös Hailuodon arvo valtakunnallisesti merkittävänä maisema-alueena ja rakennettuna kulttuuriympäristönä. Pitkällä aikavälillä kiinteä yhteys voi muuttaa myös saaren kulttuuriympäristöjä välillisesti. Joka tapauksessa kiinteän yhteyden rakentaminen muuttaa saaren luonnetta ja imagoa merkittävästi.” Merkittävät negatiiviset vaikutukset myönnetään jälkikäteen, jolloin niitä ei ole tarvinnut ottaa huomioon hankkeen toteuttamiskelpoisuutta arvioitaessa. Hailuodon kunta pitää erityisen tärkeänä – varsinkin jos kiinteä yhteys toteutuu – kevyen liikenteen reitin rakentamista saarta halkovan maantien rinnalle. Sen toteuttamiseen ei kuitenkaan ole lupausiakaan. Pengertietäkin kevyen liikenteen olosuhteita on Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus vielä heikentänyt senkin jälkeen, kun liikennevirasto oli jo hyväksynyt tiesuunnitelman. Tosiasiassa asukkaiden turvallisuus ja viihtyisyys ja matkailun kehittämismahdollisuudet heikkenevät kiinteän yhteyden toteutuessa.

Arvokkaille luontotyypeille ja lajeille aiheutuu haittaa ja menetyksiä, jotka ovat turhia, koska olisi käytettävissä toimiva vaihtoehto. Haittojen arvottaminen verrattuna kuviteltuihin saavutettavuuden paranemisen hyötyihin jää pahoittelun asteelle. Poikkeuslupaa upossarpion kasvupaikkojen hävittämiseen perustellaan jälleen samoilla syillä, joita ELY-keskus on käyttänyt valitsemansa vaihtoehdon edistämiseksi: henkilöautolla suoritettavien matkojen nopeutumisen houkuttelevuus ja lauttaliikenteen ylläpidon siirtyminen tienpidoksi. Perusteet poikkeusluvalla eivät täytä luontodirektiivin kriteerejä.

Perämeren rannikkoalueen ekologinen tila on tyydyttävä. Se koskee myös Luodonselkää ja Liminganlahtea. Hyvä tila on kuitenkin tavoitteena molemmissa mainituissa vesimuodostumissa meneillään olevalla vesienhoitokaudella eli vuoteen 2021 mennessä. Ravinne- ja kiintoainekuormitus on paljolti jokien tuomaa. Makea jokivesi vaikuttaa rannikolla eri tavoin vuodenaikojen mukaan. Virtausmallinnuksien pohjalta esitetään virtauksiin ja vedenvaihtuvuuteen heikennystä. Temmesjoen vaikutus on ratkaiseva Liminganlahden pohjukassa, mutta Natura-alue ulottuu pitkälle Luodonselän puolelle ja Riutunkarin kärkeen asti. Liminganlahden monimuotoisuuden kehitykseen vaikuttaa merkittävästi vesistön ekologinen tila. Liiallinen rehevyys

vähentää muun muassa vesilintukantaa. Kun vaikutusalue on haluttu rajata niukaksi, myös vaikutuksien arviointi Liminganlahden tilaan on jätetty tekemättä. Riski tilan heikkenemisestä virtausolosuhteiden muutoksen sekä kumuloituvien kuormitusvaikutusten takia on ilmeinen. Vesienhoitolain mukaista ei ole tyytyä hyvää heikompaan tilaan.

Hakija ilmoittaa hakemuksen täydennyksessä, että siltojen ja penkereiden rakentamistavat ja rakennusmateriaalit ovat avoimia kysymyksiä hankkeen toteutustavan vuoksi (ppp-malli). Tiesuunnitelmassa ja hakemuksessa ilmoitetut tiedot siltojen tyypeistä ja rakennustavasta eivät siten pidäkään paikkaansa. Rakentamisvaiheen tukirakenteita (työpenkereitä) ei ole vaikutusten arvioinneissa otettu huomioon. Ne mainitaan vasta tiesuunnitelmassa ja vesilupahakemuksessa. Kun rakentamistavat ja materiaalit ovat epäselviä, myöskään tarvittavista työpenkereistä ei ole riittäviä tietoja, esimerkiksi pituudesta, materiaaleista, leveydestä ja aukoista tai niiden puuttumisesta. Rakentamisvaihe kestää arvioitua kauemmin ja olosuhteet ovat vaikeat. Rakentamisvaihe kumuloituvine osineen saattaa heikentää pysyvästi ympäristön tilaa ainakin Luodonselällä ja Liminganlahdella. Siihen suuntaan viittaa esimerkiksi hakemuksen kuva 63, joka esittää mallinnusta ruoppauksen aiheuttaman kuormituksen leviämisestä pohjoistuulella.

Hankkeen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus on kyseenalainen. Epävarmuuksia on paljon. Yksi niistä koskee kiviainesten saatavuutta, jota ei ole käsitelty missään vaiheessa, mutta tiesuunnitelmassa ilmoitetaan, että siitä on tehty selvitys. Sen mukaan kalliokiviainesta on suurella todennäköisyydellä saatavissa enimmillään 30-50 kilometrin päästä. Todennäköisempää on, että tarvittavaa kiviainesta ei ole niin läheltä saatavissa, mikä osaltaan lisää kustannuksia.

ELY-keskuksen laskelmissa kiinteä yhteys on saatu kannattavaksi ja eduskunnan budjettiin on saatu varaus linkaarimallilla toteutettavasta hankkeesta. Laskelmaa voi hyvällä syyllä pitää alimitoitettuna ja siitä onkin tehty kantelu valtioneuvoston tarkastusvirastolle (liite 1). Päätöstä kantelusta ei ole vielä tehty. Herkkyystarkastelun mukaan rakennuskustannusten muutos vaikuttaa hankkeen kannattavuuteen, mutta päätösten ja työn aloittamisen jälkeen kustannusten nousu ei ole enää ratkaiseva tekijä. Helsingin sanomissa oli 22.1.2019 uutinen, jonka mukaan Itäkeskuksesta Espoon Keilaniemeen suunnitellun noin 25 kilometriä pitkän pikaraitiotien, ns Raide-Jokerin kustannusarvio on poliittisen päätöksenteon jälkeen noussut lähes 100 miljoonaa euroa. Kokonaiskustannukset ovat sen mukaan nyt 386 miljoonaa euroa. Kantelussa on mainittu useita muita esimerkkejä vastaavantyyppisistä rakennushankkeista, joiden kustannusarviot liikkuvat kuitenkin hyvin paljon korkeammassa lukemissa kuin Huikun ja Riutunkarin välille suunniteltu kahden sillan ja pengertien lähes 10 kilometrin yhdistelmä.

Suunnitelmassa Riutun silta-aukon pituus on 740 metriä ja Huikun 767 metriä, yhteensä noin 1500 metriä ja alikulkukorkeudet 5 ja 18 metriä. Aukot ovat vaihe vaiheelta pienentyneet, sillä 1990-luvulla Huikun aukoksi suunniteltiin 1000 metriä, aukkojen yhteispituudeksi 1700 metriä ja alikulkukorkeuksiksi 10 ja 18 metriä. Siltojen lyhentäminen ja alikulkukorkeuden alentaminen ovat auttaneet vähentämään kuluja, mutta se on tapahtunut ympäristön mutta myös vesialueella liikkujien kustannuksella. Veneilijät ja kalastajat ovat olleet huolissaan varsinkin Riutun puolen matalasta aukosta

Yhteiskunnan kokonaisuus edellyttää päätöksen perustamista todellisiin toteutuviin kustannuksiin. Ympäristövaikutusten ulkoistaminen hankkeesta vääristää sen kokonaistaloudellisen kannattavuuden arviointia. Käytännössä se on tarkoittanut vaihtoehtojen tasapuolisen käsittelyn laiminlyöntiä ja hylkäämistä tarkoitushakuisten laskelmien pohjalta. Lupa ei tule myöntää. Hanke ei edistä vesiympäristön yhteiskunnallisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävästä käytöstä (VL 1 luku 1 §).

Seuranta- ja lieventämistoimet

Jos vesitalouslupa myönnetään, luvassa on säädettävä seurannasta ja lieventämistoimista. Jäiden liike ja kasaantuminen matalikoille, kareille ja rannoille eli röysiintyminen lauttaväylän kummallakin puolella on lähes jokavuotinen ilmiö, vaikka röysien korkeus, leveys ja pituus vaihtelevat suuresti. Jääeroosion ja kasviyhdyksuntien tarkkailuohjelmassa (Lauri Erävuori ja Jaakko Kullberg: Hailuodon kiinteä tieyhteys. Tarkkailuohjelma. Jääeroosion ja luonnonympäristön tarkkailut (14.2.2018). 16T-13.1) tarkkailualueet esitetään kuvassa 1. Ne on määritelty hyvin, mutta väylän pohjoispuolen saaret on syytä lisätä ohjelmaan. Havaintojen mukaan liikkuvat jäät kulkevat lauttaväylän poikki yleisesti niin alkutalvella kuin keväälläkin. Pohjoispuolen luodoille nousee jätten työnnön todisteena röysiä erittäin usein. Se on nimenomaan mekaanista jääeroosiota. Pengertie salpasi tämän ilmiön tehokkaimmin juuri pohjoispuolellaan, missä myös käytännössä kaikki saaret sijaitsevat. Lisäksi tärkeää on seurata vaikutuksia Liminganlahteen, jotta lieventämistoimiin osataan ryhtyä ripeästi.

Tarkkailun ohella osaamista ja resursseja on myös oltava tarvittavien toimenpiteiden suorittamiseen tarkoituksenmukaisella ja tuloksekkaalla tavalla. Tarvittavat osaamis- ja taloudelliset resurssit on määriteltävä ja seurantaan ja lieventämistoimien toteutukseen on sitouduttava niin pitkäksi aikaa, kuin muutoksia aiheuttava haitta on toiminnassa.