



Liikennevirasto
Suunnittelu ja hankkeet
Hankesuunnitteluosasto
Olli Holm
PL 33, 00521 Helsinki

Viite Oulun meriväylän syventäminen

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO OULUN MERIVÄYLÄN SYVENTÄMISEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA

Hankevastaava on toimittanut 16.12.2015 yhteysviranomaisena toimivalle Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle Oulun meriväylän syventämisen ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994) mukaisen ympäristövaikutusten arviointiohjelman.

HANKETIEDOT JA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY

Liikennevirasto suunnittelee Oulun meriväylän syventämistä 10,0 metristä 12,0 metrin kulkusyvyYTEEN. Yhtenä vaihtoehtona tarkastellaan osittain uutta väylälinjausta. Meriväylän syventämiseen liittyy Oulun sataman sisääntuloväylän ja satama-altaan syventäminen. Yhteyshenkilönä Liikennevirastossa toimii Olli Holm.

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) toimii ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVA-laki 468/1994, muutos 458/2006) mukaisena yhteysviranomaisena. Yhteyshenkilönä on Anne Laine.

YVA-konsulttina arviointiselostuksen laatimisessa toimii Pöyry Finland Oy, yhteyshenkilönä on Lasse Rantala.

Hanke kuuluu ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn (YVA-menettelyyn) piiriin YVA-asetuksen 713/2006 6 §:n hankeluettelon perusteella (muutos 14.4.2011/359).

YVA-menettelyn tarkoituksena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia hankkeeseen liittyen.

Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma niistä selvityksistä, joita ympäristövaikutusten arvioimiseksi on tarpeen tehdä sekä siitä, miten arviointimenettely järjestetään. Arviointiohjelman tarkoituksena on mm. esittää tiedot laadituista ja suunnitelluista selvityksistä sekä arvioinnissa käytettävistä menetelmistä ja hankkeen aikataulusta.

Arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella hankkeesta vastaava laatii ympäristövaikutusten *arviointiselostuksen*. Arviointiselostus ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto tulee liittää mahdollisiin lupahakemusasikirjoihin.

Hankkeen kuvaus ja vaihtoehdot

YVA-menettelyssä tarkastellaan kahta eri hankevaihtoehtoa, jotka eroavat toisistaan meriväylän linjauksen suhteen. Molemmissa vaihtoehdoissa on mukana Oulun sataman sisääntuloväylän sekä satama-altaiden syventäminen 12,0 m kulkusyvytyteen.

Vaihtoehdossa 1 (VE1) tarkastellaan nykyisen väylän syventämistä kulkusyvytyteen 12,0 m. Ruoppauskohteita on useita pitkin väylää.

Vaihtoehdossa 2 (VE2) tarkastellaan nykyisen väylän sataman puoleisen osan (15 km) ruoppausta kulkusyvytyteen 12,0 m sekä ulkomeren puolella kokonaan uuden väylän linjausta nykyisen väylän pohjoispuolella 55 km matkalla. Ruoppauskohteita on muutama.

Nollavaihtoehtona (VE0) tarkastellaan väylän syventämättä jättämistä. Tavanomaisia kunnossapitoruoppauksia jatketaan tarpeen mukaan.

ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Yhteysviranomaisen tiedotti arviointiohjelmasta ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen mukaisesti hankkeen todennäköisellä vaikutusalueella. Viireilläolosta ilmoitettiin sanomalehti Kalevassa. Arviointiohjelma oli nähtävillä Oulun kaupungin ilmoitustaululla ja pääkirjastossa, Hailuodon, lin ja Simon kunnantaloilla ja kunnankirjastoissa sekä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksessa. Lisäksi arviointiohjelma oli saatavilla sähköisenä osoitteessa www.ymparisto.fi/oulunmerivaylayva. Yleisötilaisuus järjestettiin Oulun kaupunginkirjaston Pakkalasalissa 14.1.2016.

Lausunnot pyydettiin seuraavilta tahoilta:

Oulun kaupunki
Hailuodon kunta
lin kunta
Simon kunta
Pohjois-Pohjanmaan liitto
Lapin liitto
Pohjois-Suomen aluehallintovirasto

Metsähallitus luontopalvelut
 Museovirasto, meriarkeologian yksikkö
 Rajavartiolaitos, Länsi-Suomen Merivartiosto
 Lapin ELY-keskus
 Suomen ympäristökeskus
 Luonnonvarakeskus
 Oulun yliopisto
 Keski-Perämeren kalastusalue
 Etelä-Perämeren kalastusalue
 Perämeren kalatalousyhteisöjen liitto
 Pro Agria, Oulun kalatalouskeskus
 Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri
 Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys
 Arctia Shipping
 Finnpiilot Pilotage Oy
 wpd-Finland

Edellä mainittujen lisäksi myös muilla tahoilla ja kansalaisilla oli mahdollisuus esittää mielipiteensä hankkeesta. Saadut lausunnot on koottu liitteeseen 2.

Hankevastaava ja konsultti ovat kutsuneet koolle hankkeen yhteistyöryhmän. Siinä on edustettuna Liikenneviraston ja Pöyry Finland Oy:n lisäksi Oulun Satama, Oulun kaupunki, Hailuodon, Iin ja Simon kunnat, Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri, Perämeren kalatalousyhteisöjen liitto, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus sekä Lapin ELY-keskus (kalatalous).

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Yhteysviranomaisen lausunnon valmistelu

Yhteysviranomaisen lausunnon valmisteluun ovat osallistuneet Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualueelta alueidenkäyttöryhmän pääliikö Taina Törmikoski, ylitarkastajat Anne Laine, Liisa Kantola, Tupuna Kovanen, Tuukka Pahtamaa, Jorma Pessa, Jaana Rintala, ja Heli Törrtö, insinööri Ari Selin sekä liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueelta esisuunnittelu- ja ympäristövastaava Marjo Paavola.

Yleistä ja hankekuvaus

Asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (713/2006; YVA-asetus) määrää arviointiohjelman sisällön. Oulun meriväylän syventämisen arviointiohjelmassa YVA-asetuksen 9 §:n mukaiset kohdat on esitetty pääpiirteittäin selkeästi. Hankeavastaavasta annettu tieto on hyvin suppea, minkä vuoksi selostusvaiheessa Liikennevirastoa ja sen roolia erityisesti meriliikenteen kehittämisessä olisi hyvä kuvata. Hankkeen tekninen kuvaus on arviointiselostuksen pohjaksi riittävä.

Yhteysviranomaisen korostaa, että arviointiselostuksessa tulee tarkastella Finnpiilot Oy:n mainitsemaa Suurhiekan ja Hailuodon pohjoisrannan välisen alueen voimakkaiden pohjanläheisten virtausten aiheuttamaa hiekkamassojen liikkumista. Sen lisäksi, että hiekkamassojen kulkeutuminen voi lisätä väylävaihtoehdon VE2 ruoppaus-tarvetta arvioidusta, saattaa se vaikuttaa meriliikenteen turvallisuuteen.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa vesiluonto ja sen nykytila oli kuvattu hyvin suppeasti. Alueella jo tehdyistä kartoituksista löytyy tarkentavaa taustatietoa niin pohjan laadusta kuin pohjaeläimistä ja kasvillisuudesta. Vedenalaisen luonnon monimuotoisuuden (VELMU) kartoituspisteitä on harvakseltaan uuden väylän alueella ja sen tuntumassa kartoituksia on tehty ainakin Suurhiekan alueella sekä Hoikkahiekan-Kintas-leton alueille suunniteltujen tuulivoimapuistojen YVA-menettelyjen yhteydessä. Aineistoja on myös joiltain muilta lähiympäristön matalikoilta. Tietoja on aiemmin kerätty myös kalojen kutualueista sekä tärkeistä kalastusalueista. Olemassa olevia aineistoja tulee hyödyntää Oulun meriväylähankkeen syventämisen YVA-selostusta laadittaessa.

Arviointiselostuksessa on syytä todeta, että ympäristövaikutuksia saattaa syntyä välillisesti myös hankkeen toteutumisen mahdollistaman maantie- ja mahdollisesti rautatieliikenteen kasvun myötä.

Arviointimenettelyn aikataulu on esitetty arviointiohjelman taulukossa 2-1. Menettely on tarkoitus saada kokonaisuudessaan päätökseen vuoden 2016 loppuun mennessä.

Hankkeen vaihtoehdot ja vaihtoehtojen vertailu

YVA-asetuksen 9 §:n mukaan arviointiohjelmassa on esitettävä tarpeellisessa määrin hankkeen toteuttamisvaihtoehdot, joista yhtenä vaihtoehtona on hankkeen toteuttamatta jättäminen, ellei tällainen vaihtoehto ole erityisestä syystä tarpeeton. Sataman sisääntuloväylän ja satama-altaan ruoppaukset sisältyvät molempiin hankevaihtoehtoihin (VE1 ja VE2).

Metsähallituksen näkemyksen mukaan YVA-ohjelma on varsin suuntaa-antava, koska vaihtoehtoja VE0 ja VE1 ei aidosti tutkita eikä niiden vertailuun vaihtoehdon VE2 kanssa anneta keinoja. Yhteysviranomaisen muistuttaa, että vaihtoehtotarkastelu kuuluu YVA-menettelyn keskeisiin periaatteisiin. Sen tarkoituksena on tukea päätöksentekoa tuottamalla tietoa hankkeen vaihtoehtoisista ratkaisuista ja niiden ympäristövaikutuksista. Menettelyn lopputuloksena tulisi löytyä mm. ympäristövaikutusten kannalta paras vaihtoehto. Tässä hankkeessa olennaisia tietoja ovat ainakin ruoppauskohteiden sedimentit ja niiden mahdollisesti sisältämät vesieläimistölle haitalliset ja vaaralliset aineet sekä aineiden kulkeutuminen ruoppaus- ja läjitysalueilta ympäröiville alueille, mukaan lukien potentiaaliset kutualueet sekä luonnonsuojelu- ja Natura-alueet.

Liittyminen muihin hankkeisiin

Hankealueen tuntumassa vireillä oleviksi hankkeiksi on ohjelmassa tunnistettu Hailuodon kiinteä yhteys sekä Suurhiekan merituulipuistohanke. Myös Oulunsalo-Hailuoto -tuulipuistohanke on mainittu. Sen Natura-arvioinnin täydennykseen antamassaan lausunnossa (28.8.2015) ELY-keskus toteaa, että hankkeen toteuttaminen saattaa uhata luontoarvoja, minkä takia hankkeelle ei tulisi myöntää lupaa.

Yhteysviranomaisen huomauttaa, että Oulun meriväylän syventämishankkeen vaikutusalueella on myös Oulun-Haukiputaan edustan tuulivoimahanke, jossa yhtenä vaihtoehtona toteutettaisiin tuulivoimaloita Nimettömänmatalan lisäksi suunnitellun väylän VE2 tuntumassa olevaan Hoikkahiue-Kintaslettoon.

Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset

Hankkeen edellyttämät luvat on käsitelty riittävällä tarkkuudella. Arviointiohjelmasta puuttuu kuitenkin tieto siitä, että Oulun Satama on saanut ympäristöluvut satamatoimintaan Oritkarissa ja Nuottasaassa Pohjois-Suomen ympäristölupaviraston päätöksellä 3.12.2015 nro 165/2015/1 sekä Vihreäsaassa päätöksellä 3.12.2015 nro 166/2015/1. Molemmat luvat ovat lainvoimaisia.

Museovirasto muistuttaa, että siltä tulee pyytää lupaprosessissa lausunto vedenalaista kulttuuriperintöä koskien. Lisäksi se suosittelee, että vedenalaiseen kulttuuriperintöön liittyvät selvitykset on tehty hyvissä ajoin ennen lupaprosessin käynnistymistä. Museovirasto muistuttaa myös muinaismuistolaista, jonka 13 § edellyttää, että yleistä työhanke- tai kaavoitusta suunniteltaessa on hyvissä ajoin otettava selvää, saattaako hanke tai kaavoituksen toimeenpaneminen koskea kiinteää muinaisjäännöstä. Nykyisen väylälinjauksen lähellä sijaitsevista hylyistä Sofia Maria, Deux Celina ja Laitakari ovat muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä.

Arviointimenettelyn sovittaminen yhteen muiden lakien mukaisiin menettelyihin

Kaavoitus ja merialuesuunnittelu

Kuten Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin liitot lausunnoissaan toteavat, tulee **maakuntakaavoitusta** koskevaa kappaletta sivulla 27 täydentää ja päivittää. Ympäristövaikutusten arviointiselostukseen tulee lisätä maakuntakaavoitusta käsittelevä osio. Siinä tulee esittää kuvaukset ja karttaotteet alueella voimassa olevista maakuntakaavoista, joihin kuuluvat myös tuulivoimamaakuntakaavat.

- Ympäristöministeriö on vahvistanut Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaavan 23.11.2015. Siinä on osoitettu satama-alue ja siihen kuuluva logistiikka-alue sekä Oulun uusi meriväylä ohjeellisenä laivaväylänä. Lisäksi on osoitettu Hailuodon kiinteä yhteys yhteystarvemerkinällä ja tarkistettu merialueen tuulivoima-alueiden merkintöjä esimerkiksi Suurhiekan tuulivoima-alueen osalta. Satama-alueen laajennus ja uusi rajausta voidaan osoittaa tammikuussa 2016 vireille tullessa 3. vaihemaakuntakaavassa. Se on ollut luonnoksena nähtävillä kesällä 2015.
- Lapin puolella vaihtoehdon 2 mukainen linjaus sijoittuu ympäristöministeriön 19.2.2014 vahvistaman ja 11.9.2015 lainvoiman saaneen Länsi-Lapin maakuntakaavan alueelle. Linjauksen alue on maakuntakaavassa osoitettu vesialueena (W 6900). Linjauksen kanssa risteää kaavassa osoitettu laivaväylä. Ympäristöministeriö jätti kaavasta vahvistamatta linjauksen itäpuolelle osoitetun tuulivoimaloiden alueen (tv 2284). Samalla alueella on kuitenkin voimassa 16.7.2005 lainvoiman saaneessa Lapin meri- ja rannikkoalueen tuulivoimamaakuntakaavassa osoitettu tuulivoimaloiden alue (tv 2284, Pitkämatala). Alue jatkuu Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavassa.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman luvussa 5 'Ympäristön nykytila' on kuvattu voimassa olevat yleiskaavat (Oulun seudun yleiskaava ja Oulun yleiskaava 2020). Oulun kaupungin yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut huomauttaa, että Uuden Oulun yleiskaava, joka tulee korvaamaan ne alueellaan, on parhaillaan hyväksymiskäsittelyssä. Arviointiselostusta laadittaessa yleiskaavatilanne tulee päivittää. Uuden Oulun yleiskaavan ehdotuksessa on esitetty sekä nykyinen kehitettävä syväväylä (vastaa vaihtoehtoa VE 1) että ohjeellinen uusi väylä (vastaa vaihtoehtoa VE 2).

Ympäristövaikutusten arviointiselostukseen tulee lisätä maininta vireillä olevasta **merialuesuunnittelusta**, johon Lapin liitto viittaa lausunnossaan. Samoin tulee lisätä maininta EU:n meristrategiadirektiiviin ja sen pohjalta laadittuun lainsäädäntöön (laki vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä 30.12.2004/1299) perustuvasta **merenhoidosuunnitelmasta** sekä arvioida hankkeen vaikutuksia merenhoidon tavoitteisiin.

Natura-arviointi

Hanke-alueen mahdolliselle vaikutusalueelle sijoittuu useita Natura-alueen Perämeren saaret saaria ja luotoja. Oulun satama-alueen läheisyydessä sijaitsee Natura-alue Oulujoen suisto. Näitä koskien laaditaan luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisen Natura-arvioinnin tarveselvitykset. Varsinainen Natura-arviointi tehdään viimeistään vesilain mukaista lupaa haettaessa, mikäli se katsotaan tarveselvityksissä tarpeelliseksi.

Vaikutusalueen raja

Hankkeen vaikutusalue on arviointiohjelmassa rajattu väljästi ulottumaan satamasta Hailuodon luoteispuolelle aluevesirajalle asti. Toisaalta on tunnistettu eri vaikutustyyppien erilaiset ympäristövaikutukset, mikä johtaa erilaisiin tarkastelualueisiin.

Selostusvaiheessa vaikutusalueet on syytä esittää havainnollistavassa karttaesityksessä, josta saa kokonaiskuvan vaikutusalueiden laajuudesta ja jakautumisesta vaikutustyypeittäin. Eri vaikutustyyppien on hyvä tarkastella samassa yhteydessä, mikä helpottaa myös niiden yhteisvaikutusten arvioimista.

Vaikutusten arviointi

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman tarkoituksena on muun muassa esitellä arvioinnin osa-alueet sekä kertoa menetelmistä, joilla varsinainen arviointi tullaan toteuttamaan. Arviointiohjelmassa tulee kuvata myös hankealueen ympäristön tilaa sellaisella tarkkuudella, että vaikutusten tunnistaminen ja arvioinnin kohdentaminen on mahdollista. Esimerkiksi pohjatutkimuksia uudella väylälinjauksella ei ole tehty ja sedimenttitutkimukset on suunniteltu tehtäväksi vasta lupahakemusvaiheessa, kun meriväylän ruoppauskohteet tarkentuvat. Väylävaihtoehtojen vertailussa sedimenttien mahdollisia haitta-aineita ei siten huomioitaisi. Arviointiohjelman luvussa 6 'Suunnitelma ympäristövaikutusten arvioinnista' on listattu tärkeimmiksi tunnistetut vaikutukset ja arvioinnin osa-alueet. Näihin kuuluvat muun muassa veden samentuminen ja vedenlaatu, vaikutukset pohjasedimenttiin ja pohjaeläimistöön sekä haitalliset aineet. Niiden arviointi suunnitellaan tehtäväksi olemassa olevia aineistoja hyödyntäen asiantuntija-arviona, osin mallintamalla.

YVA-menettelyn tarkoituksena on, että eri osapuolet voivat lausua suunnitelluista selvityksistä ja niissä käytettävistä menetelmistä jo arviointiohjelmavaiheessa ennen selvitysten tekemistä. Kaikissa tapauksissa menetelmiä ei ole ohjelmassa esitelty sillä tarkkuudella, että niihin voisi ottaa kantaa (mm. sedimentti- ja pohjaeläinnäytteiden otaminen ruopattavilta alueilta; määrät, menetelmät ja aineistojen käsittely sekä tulosten tulkinta). Myös metsähallitus kiinnittää lausunnossaan huomiota siihen, että esimerkiksi pohjaeläinnäytteiden otosta ei ole mainintaa YVA-ohjelmassa ja toteaa, että vaihtoehtojen luotettavan vertailtavuuden vuoksi näytteitä tulisi ottaa VE2-linjauksesta.

Ympäristövaikutusten arviointi tulee tehdä huolellisesti ja vaihtoehdot tulee punnita myös väylän rakentamisen ympäristönäkökohtien suhteen. Uusi väylävaihtoehto VE2 kulkee läheltä Natura-alueeseen Perämeren saaret kuuluvia lintuluotoja ja muita saaria, ainakin Suurhiekan ja Hoikkahie- Kintasleton alueella väylän lähituntumassa on tunnistettu tärkeitä kalojen kutualueita ja väylän rakentamisaikaisen vaikutusalueen läheisyydessä sijaitsee linnustollisesti tärkeitä alueita (IBA, FINIBA). On tärkeää, että toteutusvaihtoehdot harkitaan tietoon perustuen, ja että rakentamisen aikaiset haitalliset vaikutukset tunnistetaan ja minimoidaan.

Oulun kaupunki nostaa esille sen, että vaikutuksia olisi hyödyllistä tarkastella myös siltä kannalta, ovatko ne tilapäisiä vai pysyviä.

Yhteysviranomaisen muistuttaa vielä, että ympäristövaikutusten arviointi tulee toteuttaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa esitetyn lisäksi tässä lausunnossa esitetyt näkökohdat sekä täydennykset huomioon ottaen. Menetelmät mahdollisine rajoituksineen ja virhelähteineen on esiteltävä riittävän yksityiskohtaisesti arviointiselostuksessa.

Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Pohjois-Pohjanmaan liitto muistuttaa maakuntakaavoituksen tarpeisiin tehdystä valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaiden maisemien ja kulttuuriympäristöjen inventoinnista sekä tulosten hyödyntämisestä YVA-menettelyssä.

Vesiympäristö, sedimentit ja vesieliöstö

Vedenlaadun taustatiedot on tuotu ilmi pääasiassa hyvin. Ruoppauksen ja läjityksen aiheuttama veden samentuminen ja mahdollisten haitallisten aineiden vapautuminen pohjasedimentistä on tunnistettu yhdeksi hankkeen tärkeimmistä ympäristövaikutuksista. Koska kallioperä on Muhoksen muodostuman siltti- ja savikiveä, voi pohjasedimentin fosforipitoisuus olla korkea. Yhteysviranomaisen korostaa, että ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa tulee arvioida myös hankkeen toteutuksesta aiheutuva fosforin vapautumista sedimentistä ja sen vaikutusta merialueen ekologiseen tilaan. Vaikka suurimmat vaikutukset aiheutuvat ruoppauksesta ja läjityksestä, tulee myös meriväylän käytön aikaisia vaikutuksia arvioida. Lisäksi selostuksessa on esitettävä arvio hankkeen toteutuksen kestosta sekä tieto siitä, mihin vuodenaikaan ruoppaus ja läjitystoiminta ajoittuvat.

Samentumisen leviämistä ja voimakkuutta tullaan arvioimaan vesistömallinnuksen avulla. Yhteysviranomaisen pitää mallinnusta hyvänä keinona saada suuntaa-antava käsitys avovesikauden aikaisesta työvaiheen (ruoppauksen) kiintoainekuormituksen le-

viämisestä ja siten mahdollisesti syntyvistä liettymishaitoista. Mallinnuksen avulla voidaan myös työnaikaista tarkkailua suunnata mahdollisille haitta-alueille. EFDC-mallilla voinee jollain tasolla mallintaa myös haitallisten aineiden käyttäytymistä vesiympäristössä, mutta YVA-ohjelmasta ei käynyt ilmi onko näin tarkoitus tehdä. Ohjelmassa todetaan, että vesistövaikutuksia arvioidaan asiantuntija-arvioina olemassa olevien tietojen ja vesistömallinnuksen tulosten perusteella. Olemassa olevina tietoina tulee hyödyntää myös VELMU- ja alueella tehtyjen muiden kartoitusten tuloksia. Mikäli kiintoainekuormituksen vaikutusalueella on tunnettuja tai potentiaalisia kalojen kutualueita, tulee niihin kohdistuvat vaikutukset käsitellä arviointiselostuksessa. Yhteysviranomaisen korostaa, että asiantuntija-arvioiden perusteet ja mahdolliset laskennalliset arviot tulee selkeästi tuoda esiin arviointiselostuksessa.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri muistuttaa, että Itämereen on kulkeutunut vuosikymmenien mittaan ja kulkeutuu edelleen monia haitallisia aineita, jotka kertyvät pohjan sedimentteihin ja eliöihin. Se näkee heikkoutena sen, että arviointiohjelma ei anna riittävää kuvaa siitä, kuinka paljon mahdollisesti ruopattavat massat sisältävät raskasmetalleja ja soveltuvatko massat meriläjäytykseen. Luonnonsuojelupiirin mielestä erityistä huomiota pitää kiinnittää elohopeaan, jota mobilisoituu valuma-alueen maaperän käsittelyn yhteydessä ja varastoituu lopulta Perämeren sedimentteihin.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa todetaan, että ruopattavilla alueilla tehdään sedimentin haitta-ainetutkimukset ympäristöministeriön uutta ruoppaus- ja läjitysohjetta soveltaen. Satamassa selvitys tehdään YVA-vaiheessa, mutta meriväylän pohjasedimenttitutkimukset on suunniteltu tehtäväksi vasta sitten, kun toteutettava vaihtoehto on YVA-menettelyn jälkeen valittu. Yhteysviranomaisen korostaa sedimenttitutkimusten tarpeellisuutta ja tärkeyttä. Sedimenteistä on aiempiin ruoppauksiin liittyvissä tutkimuksissa löytynyt joitain läjityskelpoisuuden arvioinnissa käytettävien pitoisuustasojen ylityksiä. Yhteysviranomaisen huomauttaa, että ennen sedimenttitutkimuksia ei ole tarkkaa tietoa siitä, kuinka paljon pilaantunutta, mereen läjityskelvotonta ruoppausmassaa hankkeessa syntyy tai kuinka paljon syntyy massoja joissa pitoisuustaso 1B ylittyy, jolloin työnaikaiseen kiintoaineksen leviämisen rajoittamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa tulee arvioida suunnitellun ruoppauksen ja läjityksen vaikutuksia haitallisten aineiden osalta, vaikka niiden esiintymisestä pohjasedimentissä ei ole vielä tarkkaa tietoa, sekä esittää vaikutuksia lieventäviä toimenpiteitä. Jo väylävaihtoehtojen valintaa varten on syytä esittää tarkempaa tietoa mm. vesiympäristölle haitallisten ja vaarallisten aineiden mahdollisesta esiintymisestä. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan väylävaihtoehtojen sedimenttitutkimukset jo YVA-vaiheessa mahdollistaisivat luotettavamman vaikutusten arvioinnin ja vaihtoehtojen vertailun. Samassa yhteydessä on mahdollista kerätä myös pohjaeläinnäytteet.

Metsähallitus kiinnittää huomiota arviointiohjelmaan mainintaan "hyödynnetään alueen aikaisempiin ruoppauksiin liittyviä kokemuksia ja tarkkailutietoa" ja huomauttaa, että VE2-alueella ei ole ruopattu aiemmin, joten aiempia tietoja ei uuden linjauksen osalta ole. Nykyisen väylän ruoppaustietoja ei puolestaan voi suoraan hyödyntää VE2-alueen ruoppauksiin. Myös metsähallituksen mukaan mahdolliset haitta-aineet pitäisi pystyä ottamaan huomioon jo hankevaihtoehtojen vertailussa ja vasta tieto pohjan laadusta mahdollistaa luotettavat samentuma- ja muut vesistömallinnukset. Samentumamallinnukset tulee laatia niin meri- kuin Oulun sataman tuloväylän ruoppaus- sekä meriläjäytyskohteille.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman mukaan arviointiselostuksessa esitetään jokaisen arvioidun ympäristövaikutuksen osalta käyttökelpoiset haittojen ehkäisemis- ja lieventämistoimenpiteet. Ohjelmassa näitä toimenpiteitä on sivuttu vain kevyesti. Yhteysviranomainen toteaa, että kiintoaineen leviämistä voidaan vähentää tai rajoittaa esimerkiksi käyttämällä riskikohteilla ns. siltti- tai kuplaverhoa tai muuta vastaavaa tekniikkaa; huomioimalla sääolot eli rajoittamalla ruoppausta silloin, kun veden virtaus on voimakasta; säätämällä ruoppausnopeus sopivaksi sekä minimoimalla ruopattavat määrät. Myös suojaustoimenpiteisiin varautuminen ennen työn aloittamista on aiheellista. Haitallisia aineita sisältävien sedimenttien tunnistaminen ja oikea käsittely vähentää niistä aiheutuvia haittoja ja yhteysviranomainen odottaa näitä toimenpiteitä käsiteltävän arviointiselostuksessa.

Satama-alueen ruoppausmassoille tehdään uudet läjitys- ja selkeytysaltaat. Niihin sijoitettavien massojen haitta-ainepitoisuuksia ja niiden kynnyksarvoja tarkasteltaessa tulee huomioida haitta-aineiden käyttäytyminen sedimentin olosuhteiden muuttuessa sekä imuruoppausmassoista poistuvan veden suuri määrä ja korkea ainepitoisuus. Myös Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri korostaa satama-alueen altaisiin läjitettävien ruoppausmassojen laadun ja pitoisuuksien erityisen huolellista selvittämistä. Se korostaa, että läjitysaltaasta laskettavan veden laatu ja siitä aiheutuva kuormitus tulee arvioida muutoinkin kuin kiintoaineena ja lisäksi tulee selvittää mahdollisen selkeytymistä tehostavan kemikaloinnin vaikutuksia alapuoliseen veteen. Laskeutus- ja selkeytysaltaiden massat ja vesialueet ovat linnustolle avoimia ja houkuttelevia ympäristöjä.

Kalasto

Kalastoa on käsitelty arviointiohjelmassa lähinnä kalastuskirjanpidon, kalataloustarkkailun sekä kalastustiedustelujen pohjalta. Yhteysviranomainen näkee puutteena sen, että kutualueita ei ole käsitelty. Samentumisella, sedimentaatiolla ja läjityksellä on suurin merkitys paikallisiin kaloihin, jotka kutevat toimenpidealueella tai sen tuntumassa. Näistä tärkeimmät ovat silakka, merikutuinen karisiika ja muikku, jotka vaativat kutualustakseen kovaa sora- tai kivikkopohjaa. Suurhiekkan ja Oulun-Haukiputaan edustan tuulivoimahankkeita varten toteutetuissa selvityksistä käy ilmi, että Suurhiekalla sekä Hoikkahiue-Kintasletossa sekä niiden reuna-alueiden pikkumatalikoilla on suuri merkitys kalojen syönnös- ja kutualueena ja etenkin silakan kudun kannalta alue on todettu merkittäväksi. Alueella kutevat aiempien kalastajahaastatteluiden perusteella lisäksi ainakin karisiika, muikku ja ahven, mahdollisesti myös pikkutuulenkala, härkäsimppu ja harjus.

VE2 meriväylän reitin tuntumassa silakan kutualueita on tunnistettu Suurhiekkan eteläreunan Ulko-Pallosessa ja K-matalassa sekä Hoikkahiue-Kintasletossa. Arviointiohjelman mukaan ruoppaus- ja läjitysalueita tulisi sijoittamaan kohtalaisen lähelle joitakin näitä alueita. Arviointiselostuksessa tuleekin kiinnittää erityistä huomiota siihen, mitkä tulisivat olemaan ruoppausten vaikutukset silakan kutualueisiin, kudun onnistumiseen sekä välillisesti kalojen karkottumisen kautta myös kalastukseen ko. alueella. Kuten Metsähallitus lausunnossaan esittää, tulee meriväylän syventämishankkeen melu- ja samentumamallinnuksissa tarkastella sitä, ulottuvatko vaikutukset kalojen kutualueille asti. Jos ulottuvat, tulee vaikutusten lieventämiskeinona välttää kalojen kutuaikana tehtäviä ruoppauksia. Arviointiohjelmassa on mainittu satamassa tehtävien töiden kestoksi 8 kuukautta, mikä on käytännössä yksi avovesikausi. Sen sijaan väylätöiden mahdollista kestoa ja ajoittumista ei ole esitetty.

Luonnonvarakeskuksen näkemyksen mukaan VE2 eli osittainen uuden väylän linjaus vaikuttaisi ainakin alustavasti kalaston kannalta parhaalta, koska ruoppauksen määrä jäisi siinä vähäisimmäksi. Se toteaa, että suurimmat vaikutukset kalojen kannalta ovat ruoppaustöiden aikainen veden samentuminen, sedimentaatio ja ruoppausmassojen läjitys ja siitä johtuva pohjan peittyminen. Yhteysviranomaisen toteaa, että merkitystä on myös kutualueiden sijoittumisella, mitä ohjelmassa ei ole käsitelty. Kutualueiden sijoittumista ja niihin kohdistuvia vaikutuksia on syytä tarkastella arviointiselostuksessa. Kalojen kutualueiden paikallistamisen tukena voi käyttää olemassa olevien selvitysten lisäksi julkaisuvaiheessa olevaa selvitystä Suomen merialueiden eräiden kalalajien tärkeimmistä kutualueista (Luke, SYKE).

Lähempänä rantaa ja erityisesti satamassa tehtävillä ruoppaustöillä voi olla vaikutusta rannikkolajien kutuun. Taloudellisesti merkittäviä lajeja toimenpidealueella ovat kalastustiedustelujen perusteella ahven ja hauki. Satamaruoppauksella saattaa olla merkittäviä vaikutuksia lisäksi vaelluskalojen eli lohen, meritaimenen, vaellussiian ja nahkiaisen jokeen nousuun mutta myös paikallisten lajien kuten mateen ja hauen liikkumiseen alueella. Lohen ja meritaimenen nousun kannalta alku- ja keskikesä ovat kriittisimmät ajankohdat, vaellussiian ja nahkiaisen vaellusten kannalta syksy elokuusta lähtien. Kriittiset ajankohdat tulee huomioida töiden suunnittelussa.

Arviointiselostuksessa tulee tarkastella myös sedimenteistä mahdollisesti vapautuvien vaarallisten ja haitallisten aineiden mahdollista kalastollista merkitystä.

Kalastus ja kalankasvatus

Oulun edustan merialueen kalastustiedustelun (2006) tulokset antavat suuntaa-antavaa tietoa saaliista ja 10 vuotta sitten vallinneesta tilanteesta makuuriraiden, limoittumisen ja roskaantumisen osalta. Troolikalastusta koskevat tiedot (2010) ovat tuoreempia. Ajantasaisin tieto on Suurhiekkan alueen kalastuksesta (2013 ja 2014). YVA-ohjelmassa esitettyjä kalastustietoja tullaan täydentämään arviointiselostusta varten kalastajainseuran ja osakaskuntien edustajia haastatteleamalla. Yhteysviranomaisen näkee kalastajien haastattelut ja kalastusta koskevien tietojen keruun erittäin tärkeänä.

Luonnonvarakeskus arvioi lausunnossaan, että vaikutukset merialueen kalastukseen lienevät vähäisiä johtuen siitä, että väylää ruopataan vain muutamilta kohdilta ja kohta kerrallaan, jolloin troolarit voivat helposti väistää ruoppaus- ja läjityskohtien työliikenteen. Rysäpyynnin suhteen voi ilmetä ongelmia niillä rysäpaikoilla, jotka sijaitsevat väylätöiden lähistöllä. Ruopattavista kohteista ei vielä tässä vaiheessa ole kuitenkaan tarkkoja tietoja. Samentumishaittaan vaikuttaa suuresti sedimentin laatu, joten tarkempi tieto sedimenteistä mahdollistaa myös vaikutusten arvioinnin etukäteen. Pohjan laadusta johtuen on melko todennäköistä, että Suurhiekkan tuntumassa pyydyksien likaantuminen on vähäistä ja rajoittuu korkeintaan muutaman sadan metrin säteelle ruoppausalueesta. Tilanne lähempänä rannikkoa voi olla toisenlainen. Tunnistettuja verkkokalastusalueita on ainakin Hoikkahiiden-Kintaslehten eteläreunalla ja varsin todennäköisesti niitä on lähempänä rannikkoa.

Yhteysviranomaisen muistuttaa, että kansallisessa kalankasvatuksen sijainninohjaussuunnitelmassa on tunnistettu alueita, joille uutta kalankasvatusta voisi nykytekniikalla sijoittaa. Oulun lähellä tällaiseksi alueeksi on tunnistettu muun muassa VE2 mukaisen uuden väylän syvänteosuudet. Tämä ei luonnollisesti estä syvänteiden hyödyntämistä laivaväylänä, mutta edellyttää vuoropuhelua ja viestintää kalankasvatuksen kanssa.

Luonnon monimuotoisuus

Kasvillisuus ja luontotyytit

Arviointiohjelmassa kuvataan lyhyesti saarten, luotojen ja karien kasvillisuutta. Yhteysviranomaisen toteaa, että selostuksessa on syytä esittää tietoja myös vedenalaisesta kasvillisuudesta ja luontotyypeistä sekä arvioida niihin kohdistuvia vaikutuksia. Muun muassa Suurhiekan ja Oulun-Haukiputaan edustan merituulipuistojen YVA-menettelyjä varten tehtyjä vedenalaiskarttoituksia on syytä hyödyntää Oulun meriväylän syventämisen arviointiselostusta laadittaessa. Lisäksi metsähallituksen VELMU-kartoituksissa tehdyt drop-videoinnit kattavat osin myös hankealueen tai sen lähistön.

Yksityiskohtana todettakoon, että upossarpion tieteellinen nimi on *Alisma wahlenbergii*.

Linnusto

Arviointiohjelman kohdassa 5.8.2 kuvataan melko yleispiirteisesti hankealueen vaikutuspiirissä olevia lintujen pesimäalueita. Niistä nostetaan tarkemmin esiin merkittävimpänä luotona Äijänkumpele ja tärkeänä laajempaan kohteena Oulun kaupungin avoimet satama-alueet. Samassa luvussa todetaan, että väylä sijoittuu Oulun seudun kansainvälisesti tärkeälle muuttolintujen kerääntymisalueelle. Yhteysviranomaisen toteaa, että vaikutusten arvioinnissa tulee tunnistaa hankkeen vaikutuspiirissä olevat lintujen tärkeät pesimäalueet ja tärkeät levähdys-, ruokailu- ja kerääntymisalueet. Olemassa olevaa tietoa voidaan hyödyntää, mutta lisäksi saattaa olla tarvetta tehdä erillisiä selvityksiä tai hankkia tarvittavat tiedot muilla tavoin.

Luvussa 6.4.2 todetaan, että hankkeen vaikutuksia alueen pesimälinnustoon selvitetään alueella esiintyvän lajiston osalta olemassa oleviin tietoihin perustuen asiantuntija-arviona. Arviointiohjelman kuvauksesta ei käy ilmi, mitä nämä olemassa olevat tiedot ovat. Yhteysviranomaisen toteaa, että lajiston lisäksi tulee arvioida hankkeen vaikutuksia alueella pesiviin lintupopulaatioihin, jolloin keskeisiä arvioitavia kohteita ovat uhanalaiset lajit ja muut lajit, joiden populaatioille alue on alueellisesti tai valtakunnallisesti merkittävä. Tärkeät lintuyhdyskuntien pesimäsaaret, luodot ja muut keskittymät on tärkeää tunnistaa ja arvioida hankkeen vaikutukset niihin. Arvioinnissa tulee tarkastella hankkeen lyhyen ja pitkän aikavälin vaikutuksia eri toimintojen osalta.

Oulun seudun kerääntymisalueen osalta vaikutusten arviointi kohdistetaan arviointiohjelman mukaan ns. kriteerilajistoon, ja arviointi tehdään asiantuntija-arviona. Yhteysviranomaisen toteaa, että kansainvälisesti tärkeän kerääntymisalueen osalta ei ole yleisesti saatavissa olevaa tarkkaa paikkakohtaista aineistoa lajien esiintymisestä ja populaatioiden suuruudesta, vaan tiedot koskevat koko laajaa kerääntymisaluetta. Lisäksi yhteysviranomaisen muistuttaa, että kerääntymisalue koostuu useista erillisistä Natura 2000 -verkostoon sisältyvästä kohteesta ja niiden välillä olevista maa- ja vesi-alueista. Hankkeella voi näin olla vaikutuksia myös Natura-alueiden valinnan perusteena oleviin lintupopulaatioihin.

Osa ruoppausmassoista tullaan läjittämään arviointiohjelman mukaan Oritkarin sataman alueelle. Läjittämisen vaikutukset tulee arvioida tarkasti ja toimenpiteet läjittämisen toteuttamisesta tulee suunnitella niin, ettei toimenpiteillä aiheuteta merkittävää

haittaa alueella pesiville tai muutoin aluetta käyttäville uhanalaisille linnuille. Yhteysviranomaisen korostaa, että osalle näistä lajeista alue on yksi maamme tärkeimmistä pesimäalueista ja merkittävä osa koko Suomen kannasta pesii alueella. Läjittämisen osalta arviointiohjelma vaikuttaa riittävältä ja esitetyt toimintatavat oikeansuuntaisilta.

Luonnonsuojelualueet

Arviointiohjelmassa on esitetty hankealueen tuntumassa sijaitsevat Natura 2000 -alueverkoston kohteet sekä luonnonsuojelualueet ja suojeluohjelmien kohteet. Arviointiohjelmasta ei kuitenkaan selkeästi ilmene, kuinka vaikutukset luonnonsuojelualueisiin tullaan arvioimaan.

Metsähallitus huomauttaa, että erityisesti sataman läheisyydessä tapahtuvien ruoppausten ja läjitysten vaikutus läheiseen läheisiin Natura-alueisiin tulee tutkia tarkasti sillä rannat voivat liettyä ja tietyt luontodirektiivin lajit, kuten esimerkiksi lietetatar, kärsiä siitä. YVA-ohjelman mukaan mahdollisesti tarvittavat Natura-arvioinnit laaditaan viimeistään haettaessa ruoppauksille vesilain mukaista lupaa. Metsähallitus katsoo, että mahdolliset vaikutukset Natura-alueisiin tulisi pystyä ottamaan huomioon jo vaihtoehtoja vertailtaessa. Yhteysviranomaisen yhtyy näkemykseen.

Vaihtoehdossa VE2 varsinainen ruoppaus ja läjitys tapahtuvat syvän veden alueella, mutta niistä voi koitua vaikutuksia lähialueen matalan veden vedenalaisille ja muille kasviyhdyskunnille. Luontovaikutuksia tulee arviointiselostuksessa havainnollistaa yhdistämällä väylien muokkaus- ja luontotieto samaan karttaan.

Luonnonsuojelualueet on syytä ottaa huomioon myös melumallinnuksessa.

Elinolot ja viihtyisyys, virkistyskäyttö ja terveys

Museovirasto on nostanut esille muinaisjäännöskohteiden käytön virkistyskäyttökohteina. Arviointiselostuksessa on syytä ottaa tämä huomioon ja todeta estääkö alusliikenne kohteilla – esimerkiksi Sofia Marialla - sukeltamisen.

Elinkeinot ja työllisyys

Vaikutukset kalastuselinkeinon harjoittamiseen on syytä tuoda selkeästi esille arviointiselostuksessa. Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiirin lausunnossa korostetaan lisäksi hankkeen tarpeellisuuden huomioon ottamista, kun arvioidaan elinkeinoihin kohdistuvia vaikutuksia.

Liikenne

Finnpilot Pilotage Oy pitää erittäin tärkeänä tarkemman jäätutkimuksen tekemistä uuden väylälinjauksen (VE2) alueella, koska alueelta ei ole riittävästi talvimerenkulullista kokemusta. Lisäksi se toteaa että vaikka uusi väylälinjaus (VE2), toteutuisi, olisi tarvetta ja perusteita säilyttää nykyinen väyläverkosto käyttökelpoisena palvelemaan Oulun kasvavaa liikennettä. Uuden linjauksen toteutumisessa vaarana on kaikkien pohjoisten satamien sulkeutuminen useiksi päiviksi, mikäli Kemi I ympäristö ahtautuu. Vaihtelevien talvien ja alituisesti muuttuvien jääolosuhteiden vuoksi vanha väyläverkosto antaisi useamman vaihtoehdon niin jäänmurrolle kuin luotsaukselle.

Liikennejärjestelmänäkökulmasta liikenteen vaikutuksia arvioitaessa on hyvä tuoda esille syväväylän mahdollistama merikuljetusten tehostuminen ja sen vaikutukset, kuten myös hankkeen mahdolliset merkittävät vaikutukset muihin liikennemuotoihin ja sitä kautta liikenteen ympäristövaikutuksiin.

Yhteysviranomaisen muistuttaa, että mikäli hankkeella on merkittäviä vaikutuksia maanteiden, lähinnä Poikkimaantien (yhdystie 8155) liikenteeseen, tulee vaikutukset arvioida. Poikkimaantie on kokonaisuudessaan muuttumassa maantiekseksi. Poikkimaantiestä on laadittu kehittämissuunnitelma Poikkimaantie välillä Terminaalitie - valtatie ja tiesuunnitelman laatiminen on käynnistymässä.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa voisi tarkastella nykyistä laajemmin väylän syventämisen vaikutuksia alusliikenteeseen. Syventäminen mahdollistaa suurempien alusten liikennöimisen satamassa, millä Pohjois-Pohjanmaan liiton mukaan voidaan arvioida olevan paitsi taloudellisia myös välillisiä ympäristövaikutuksia. Tätä näkökulmaa olisi hyvä avata. Samoin selostuksessa tulee todeta laadittavana oleva Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategia.

Melu

Meluvaikutusten arviointia vaikeuttaa se, että ruoppausmenetelmää ei ole tarkoitus päättää vielä YVA-vaiheessa. Myöskään ruopattavista kohteista ei ole vielä tarkkaa tietoa. Mallinnukset onkin syytä tehdä potentiaalisille alueille kattavasti.

Hankkeen välillisinä vaikutuksina tulee tarkastella lisääntyvän laivaliikenteen aiheuttamia meluvaikutuksia. Meluvaikutukset tulee arvioida melun leviämismallitarkastelulla. Tarkastelu tulee tehdä kaikille tarkasteltaville hankevaihtoehdoille. Mallintamalla on syytä tarkastella erityisesti sataman osalta myös erilaisista melulähteistä (liikenne, teollisuus) aiheutuvan melun yhteisvaikutusta. Huomioon tulee ottaa kaikki alueella olevat melua aiheuttavat laitokset ja toiminnot, väylävaihtoehdon VE2 osalta myös mahdollinen tuulivoimarakentaminen. Arviointiselostuksessa tulee kuvata alueen nykyinen melutilanne, tiedot nykytilassa melulle altistuvien asukkaiden määrästä ja sen muutoksesta hankkeen vaikutuksesta.

Melumallinnukset tulee ulottaa koskemaan linnuston pesimäalueita sekä muutonaikaisia kerääntymis- ja levähdysalueita. Tärkeää on analysoida myös kalastovaikutuksia. Vedenalaista melua on käsitelty yhtenä meren tilan osatekijänä Suomen merenhoitosuunnitelman vuonna 2015 hyväksytyssä toimenpideohjelmassa.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Tiedot maisema- ja kulttuuriympäristökohteista tulee päivittää vastaamaan Pohjois-Pohjanmaan liiton tekemiä uusia inventointeja.

Muinaisjäännökset

YVA-ohjelmassa todetaan, että nykyisen väylän kunnossapitoruoppausten yhteydessä on selvitetty arkeologiset kohteet väylän alueelta. Museovirasto toteaa, että olisi syytä mainita selvityksen lähde, kenen toimesta ja milloin selvitys tehtiin sekä se, onko selvityksistä saatavilla julkista raporttia.

Vaihtoehto VE0:lla ei Museoviraston mukaan ole vaikutuksia vedenalaiseen kulttuuriperintöön, ellei kunnostusruoppauksissa löydy uusia kohteita. Vaihtoehtoilla VE1 ja VE2 voi se sijaan olla merkittäviä vaikutuksia ja kohteita voi tuhoutua ruoppauksissa, muissa väylätöissä, vesiläjitelyksissä sekä alusliikenteen vaikutuksesta. Todellisten vaikutusten sekä hankkeen toteuttamisvaihtoehtojen välinen arviointi voidaan kuitenkin tehdä vasta ajantasaisen ja kattavan tiedon pohjalta.

Museovirasto toteaa, että YVA-arviointiohjelman karttamateriaali ei mahdollista vaikutusten arviointia tunnettuihin kohteisiin koska se ei ole riittävän tarkka eikä jo tunnettuja vedenalaisia kohteita ole merkitty riittävän selkeästi väyläkartalle. Täten on mahdollista arvioida onko väylävaihtoehdolla VE1 vaikutuksia Sofia Maria ja Telma -hylkyihin, joista ainakin Sofia Maria vaikuttaa sijoittuvan uudistettavan väylän Oulun puoleiseen päähän tai sen lähistölle. Vaihtoehdon VE1 osalta tulee arvioida vaikutukset tunnettuihin kohteisiin. Lisäksi ennen syvennysruoppauksia tulee teettää arkeologinen vedenalaisinventointi/selvitys niillä alueilla, joita ei ole aikaisempien hankkeiden tai kunnostusten yhteydessä ruopattu.

Vaihtoehdon VE2 alueelta ei tunneta muinaismuistolain rauhoittamia kiinteitä vedenalaisia muinaisjäänneksiä tai muita kulttuuriperintökohteita. Löydöttömyyttä voi museoviraston mukaan selittää se, että alueella ei ole tehty systemaattisia arkeologisia vedenalaisinventointeja eikä aiempia ruoppauksia. Museovirasto korostaa, että uuden väylän (VE2) kaikilla meren pohjaa muuttavilla kohteilla (muun muassa ruoppaus- ja vesiläjitelyalueet) tulee tehdä arkeologinen vedenalaisinventointi/selvitys, jotta ennestään tuntemattomat kohteet löydetään. Vasta inventoinnin jälkeen voidaan arvioida vaikutuksia vedenalaiseen kulttuuriperintöön. Museovirasto suosittelee, että vedenalaiseen kulttuuriperintöön liittyvät selvitykset on tehty ennen vesilain mukaisen lupaprosessin käynnistymistä ja että selvitysten arkeologinen raportti on toimitettu virastoon. Museovirasto on lausunnossaan listannut seikat, joita se edellyttää selvitettäväksi yhteistyössä meriarkeologian ammattilaisen kanssa.

Lisäksi museovirasto toivoo, että hankealueen nykytilan kuvaukseen lisätään tarkempaa kuvausta hankealueen vedenalaisesta kulttuuriperinnöstä sekä yleistietoa vedenalaisen kulttuuriperinnön huomioimisesta hankkeessa.

Maa- ja kallioperä sekä pohjavedet

Hankealueella ei ole pohjavesialueita. Maa- ja kallioperää koskevat kommentit on esitetty aiemmin tässä lausunnossa.

Turvallisuus ja onnettomuusriskit

Metsähallituksen näkemyksen mukaan Oulun meriväylän syventämisen yhteydessä tapahtuva väylän suoristaminen, mikäli VE2-vaihtoehto toteutuu, on meriturvallisuuden ja öljyntorjunnan kannalta tärkeää. Vanha väylä on hankalasti navigoitava ja Perämeren öljyntorjunnan kehittämishankkeessa siitä on tunnistettu useita selkeitä riskikohtia. Väylän saattaminen helpommin navigoitavaan kuntoon on ensiarvoisen tärkeää tulevaisuudessa, erityisesti kun laivaliikenne tulee lisääntymään.

Finnpilot Pilotage Oy toteaa kuitenkin, että luotsauspalvelun järjestämistä talviaikana väyläalueelle Kattilakalla–Kemi1 (VE2) ei voida taata Finnpiilot Pilotage Oy:n nykyisellä kalustolla, mikä vaarantaa merkittävästi alus- ja ympäristöturvallisuutta. Talvuluotsauksen järjestäminen Kemi I:n läheisyyteen tulisi järjestää joko tukialuksella tai helikopteripalveluna, mikä nostaisi luotsauksen kustannuksia huomattavasti. Finnpiilot Pilotage Oy huomauttaa myös voimakkaiden pohjavirtausten mukana liikkuvista suurista hiekkamassoista, jotka voivat aiheuttaa turvallisuusriskin uuden väylävaihtoehdon VE2 tietyillä alueilla.

Yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa

Yhteisvaikutusten arviointi on keskeinen osa ympäristövaikutusten arviointia. Arviointiohjelman luvun 6.12 'Yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa' tarkastelu on melko suppea. Yhteisvaikutuksia mahdollisesti aiheuttaviksi hankkeiksi on tunnistettu Hailuodon kiinteä yhteys, Oulunsalo-Hailuoto -tuulipuistohanke sekä Suurhiekan merituulipuistohanke. Yhteysviranomaisen on aiemmin tässä lausunnossa tuonut esille myös Oulun-Haukiputaan edustan tuulivoimahankkeen.

Ohjelmassa todetaan, että yhteisvaikutuksia tarkastellaan tapauskohtaisesti eri ympäristövaikutusten osalta, mikäli selvitystyössä arvioidaan vaikutusalueiden olevan päällekkäisiä tiedossa olevan toisen hankkeen kanssa. Yhteysviranomaisen painottaa, että vaikutukset myös vierekkäisillä tai lähekkäisillä vaikutusalueilla voi olla yhteisvaikutuksia. Yhteysviranomaisen yhtyy Metsähallituksen toteamukseen siitä, että yhteisvaikutukset samentumaan, meluun, pohjaeläimiin ja lintuihin tulee ottaa huomioon esimerkiksi Suurhiekan sekä Hoikkahiue-Kintasleton tuulivoima-alueiden kanssa. Metsähallitus on tuonut lausunnossaan esille seikkoja, jotka on syytä ottaa huomioon yhteisvaikutusten arvioinnissa.

Uusi väylälinjaus vaihtoehdossa VE2 kulkee välittömästi Suurhiekan alueen eteläpuolelta. Lainvoimaisen vesiluvan saaneesta Suurhiekan merituulipuistosta tehtiin ympäristövaikutusten arviointi vuosina 2007–2009. Meriväylähankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa on syytä ottaa huomioon erityisesti Suurhiekan tuulivoimapuiston mahdollinen rakentaminen yhtä aikaisesti meriväylän ruoppauksen kanssa vesieliöstöön ja kutualueisiin kohdistuvien samentuma- ja liettymävaikutusten, sedimenteistä vapautuvien aineiden sekä liikenteen ja toimintojen aiheuttaman melun osalta. Sama koskee Oulun-Hailuodon edustan tuulivoimapuiston Hoikkahiue-Kintasletto -vaihtoehtoa.

Törmäysvaaraa voimaloihin ei ilmeisesti missään tilanteessa synny. Kuten wpd-Finland Oy lausunnossaan toteaa, on tuulipuisto huomioitava osana myös toiminnan aikaisten vaikutusten arviointia ja arvioitava, onko hankkeilla keskinäisiä turvallisuusvaikutuksia, vaikutuksia esimerkiksi tutkien toimintaan tai muita yhteisvaikutuksia.

Vaikutusten merkittävyys ja arvioinnin epävarmuustekijät

Ympäristövaikutukset on arvioitava kattavasti YVA-menettelyn aikana. Yhteysviranomaisen tulee arviointiselostuksesta antamassaan lausunnossa ottaa huomioon kantaa arvioinnin riittävyys ja hankkeen toteuttamiskelpoisuuteen. Jälkimmäisen arvioinnille

on edellytyksenä, että selvityksistä ja hankkeen vaikutuksista on olemassa riittävät tiedot.

Tulokset on tuotava arviointiselostuksessa esiin ja arvioitava vaikutusten merkittävyyttä. Oletukset ja yleistyksiset on tuotava selostuksessa selkeästi esiin ja arvioitava niiden merkitys vaikutusarvioinnin luotettavuudelle. **Mikäli tuloksia ei ole tai todetaan, että ne voidaan tarkemmin esittää vasta luvanhakuvaiheessa, on kyse suu- resta epävarmuustekijästä, joka on analysoitava ja tuotava esiin.** Epävarmuustekijöillä voi olla oma vaikutuksensa hankkeen etenemiselle ja luvanmyöntämisen edellytyksiin.

Vaikutusten merkittävyyttä ja arvioinnin epävarmuustekijöitä tulee arvioida vaikutustyypeittäin. Epävarmuustekijöistä mainittakoon esimerkkinä tiedon puute uudelta väylälinjaukselta, mikä koskee jää- ja toisaalta pohjahiekkamassojen liikkumista sekä sedimenttien mahdollista pilaantumista.

Hankkeen vaikutusten seuranta

Luonnonvarakeskus korostaa lausunnossaan seurannan merkitystä. Sen mukaan ohjelmassa on huomioitu monipuolisesti väylähankkeen mahdolliset vaikutukset ympäröivään luontoon ja esitetty tarpeelliset tarkkailu- ja seurantatoimenpiteet hankkeen toteutuessa. Toisaalta perinpohjaisen arvion esittäminen eri toimenpiteistä on vaikeaa, koska toteutusvaihtoehtoa ei ole vielä valittu eikä siten myöskään siihen liittyvien tarkkailumenetelmien yksityiskohtia. Tärkeää on, että seuranta aloitetaan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa jo ennen varsinaisten töiden aloitusta ja että se jatkuu riittävän monta vuotta töiden päättymisen jälkeen.

Ehdotus toimiksi, joilla ehkäistään ja rajoitetaan haitallisia ympäristövaikutuksia

YVA-asetuksen (713/2006) 10 §:n mukaisesti arviointiselostuksessa on oltava ehdotus toimiksi, joilla ehkäistään ja rajoitetaan haitallisia ympäristövaikutuksia. Mikäli hanke toteutuu, haitallisten vaikutusten lieventämiskeinojen käyttöönotto nousee keskeiseksi.

Eri toimintojen haitallisten ympäristövaikutusten lieventämistä on syytä arvioida selostuksessa omana lukunaan sekä jokaisen vaikutustyyppin yhteydessä. Haittojen ehkäisyn ja lieventämisen tarkastelun tulee kohdentua ainakin kalastoon ja kalastukseen, linnustoon, virkistyskäyttöön ja luonnon monimuotoisuuteen. Arviointiselostuksessa on tuotava selkeästi esille, mitkä keinoista on suunnittelussa jo otettu käyttöön ja mitkä ovat vasta harkinnassa ja/tai suunnitteilla.

Ruoppaustöiden ajoittaminen on haitallisten vaikutusten kannalta avainasemassa. Arviointiselostuksessa on syytä kertoa miten sillä voidaan muiden toimenpiteiden lisäksi vähentää haitallisia vaikutuksia.

Osallistuminen

Yhteysviranomaisen muistuttaa, että osallistuminen ja kuuleminen ovat YVA-menettelyn keskeisimpiä osa-alueita. Kaikkia asianosaisia rohkaistaan ottamaan hankkeeseen kantaa ja tuomaan mielipiteensä esille.

Raportointi

Arviointiohjelma on ulkoasultaan ja sisällöltään selkeä ja helppolukuinen. Tekstiä on havainnollistettu useilla karttaesityksillä. Arviointiohjelman kartat sekä liitteessä 2 oleva Oulun 12 m väylän yleissuunnitelman kartta poikkeavat kuitenkin yksityiskohdiltaan siinä määrin, että epäselvyyttä jäi esimerkiksi uuden väylän reitistä ja ruopattavista kohteista. Yhtenä esimerkkinä liitteessä 2 (Oulun 12 m väylän yleissuunnitelma) olevan yleiskartan mukaan väylä puhkaisee Suurhiekkan eteläpuolella kaksi matalikkoaluetta, joista vain toiseen oli merkitty ruoppauskohde. Arviointiohjelman ja sen liitteenä olevan yleissuunnitelman kartoissa oli myös muita eroja ja etenkin liitekartan selitteet olivat hyvin puutteelliset. Myös metsähallitus kiinnitti huomiota siihen, että arviointiohjelman kartat ovat varsin suuntaa-antavia ja erojen takia jopa harhaanjohtavia, mikä teki vaihtoehtojen tarkastelusta mahdotonta. Väylävaihtoehdon tarkan sijainnin paljastavan tiedoston lähettäminen YVA-ohjelman mukana olisi selkeyttänyt tarkastelua huomattavasti.

Yhteysviranomaisen huomauttaa, että arviointiselostuksessa karttojen luotettavuus ja riittävä tarkkuus on erittäin tärkeää. Väylälinjausten, ruoppausalueiden ja läjitysalueiden lisäksi samalla kartalla tulee esittää myös Natura-rajaukset. Lisäksi karttojen riittäviin selitteisiin on syytä kiinnittää huomiota. Tiedot (ruoppausalueet, läjitysalueet, väylän linjaus) on syytä toimittaa yhteysviranomaiselle selostusvaiheessa myös shape-muodossa.

Arviointiselostuksesta tulee selkeästi käydä ilmi eriteltynä eri vaihtoehtojen vaikutukset ja vaikutusalueet on syytä esittää myös karttamuodossa. Vaikutusten merkittävyyttä, arvioinnin epävarmuustekijöitä ja haitallisten vaikutusten vähentämiskeinoja tulee arvioida ja raportoida vaikutustyypeittäin ja raportoida kunkin vaikutustyyppin yhteydessä. Myös kokonaisarviointi näistä on tarpeen.

Ehdotus seurantaohjelmaksi

Arviointiselostuksessa tulee esittää riittävän yksityiskohtainen ehdotus seurannan kohteista ja menetelmistä. Vaikutusten seurannassa tulee ottaa huomioon niin ihmisiin kuin luontoonkin kohdistuvat vaikutukset.

Yhteysviranomaisen lausunnon huomioon ottaminen

Arviointiselostuksessa on esitettävä YVA-asetuksen (713/2006) 10 §:n mukaan selvitys siitä, miten yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on otettu huomioon.

Yleistajuinen ja havainnollinen yhteenveto arviointiselostuksesta

Arviointiselostuksessa on oltava yhteenveto valtioneuvoston asetuksen (713/2006) 10 §:n mukaisesti. Yhteenvedon on tarkoitus auttaa hahmottamaan asiakokonaisuus ja löytää hankkeen arvioidut ympäristövaikutukset helpommin kuin ilman sitä olisi mahdollista.

Yhteysviranomaisen johtopäätökset ja tiivistelmä

Arviointiohjelma sisältää pääpiirteissään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen (713/2006) 9 §:n mukaiset asiat. Yhteysviranomaisen edellyttää kuitenkin arviointia täydennettäväksi lausunnosta ilmenevin osin.

Arviointiohjelman yhtenä tarkoituksena on esitellä arvioinnin osa-alueet sekä kertoa menetelmistä, joilla varsinainen arviointi tullaan toteuttamaan. Ohjelmassa tulee kuvata myös hankealueen ympäristön tila sellaisella tarkkuudella, että vaikutusten tunnistaminen ja arvioinnin kohdentaminen on mahdollista. Kaikissa tapauksissa aineistoja ja menetelmiä ei ollut esitelty sillä tarkkuudella, että niihin voi ottaa kantaa.

Uusi väylävaihtoehto VE2 kulkee läheltä Natura-alueeseen Perämeren saaret kuuluvia lintuluotoja ja muita saaria, ainakin Suurhiekan sekä mahdollisesti Hoikkahie-Kintaseton alueella väylän lähituntumassa tunnetaan kalojen kutualueita ja väylän rakentamisaikaisen vaikutusalueen läheisyydessä on linnustollisesti tärkeitä alueita. On tärkeää, että vaihtoehdot harkitaan tietoon perustuen ja rakentamisen aikaiset negatiiviset vaikutukset tunnistetaan ja minimoidaan.

Meriväylän pohjasedimenttitutkimukset on suunniteltu tehtäväksi vasta sitten, kun toteutettava vaihtoehto on YVA-menettelyn jälkeen valittu. Jo väylävaihtoehtojen valintaa varten on syytä esittää tietoa mm. vesiympäristölle haitallisten ja vaarallisten aineiden mahdollisesta esiintymisestä sekä sedimenttien laadusta, joka mahdollistaa luotettavat samentumamallinnukset. Haitallisia aineita sisältävien sedimenttien tunnistaminen ja oikea käsittely vähentää niistä aiheutuvia haittoja ja yhteysviranomaisen odottaa näitä toimenpiteitä käsiteltävän arviointiselostuksessa.

Yhteysviranomaisen näkee puutteena sen, että kalojen kutualueista ei ollut tietoja. Samentumisella, sedimentaatiolla ja läjityksellä on suurin merkitys paikallisiin kaloihin, jotka kutevat toimenpidealueella tai sen tuntumassa. Arviointiselostuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, mitkä tulisivat olemaan ruoppausten vaikutukset kutualueisiin, kudun onnistumiseen sekä kalojen karkottumisen kautta myös kalastukseen. Satamaruoppauksella saattaa lisäksi olla merkittäviä vaikutuksia vaelluskalojen jokeen nousuun, mutta myös paikallisten lajien liikkumiseen alueella. Vaellusten kannalta kriittiset ajankohdat tulee huomioida töiden suunnittelussa. Kalastajien haastattelut ja kalastusta sekä kutualueita koskevien tietojen keruu ovat tärkeä osa ympäristövaikutusten arviointia.

Arviointiselostuksessa tulee esittää tietoja vedenalaisesta kasvillisuudesta ja luontotyypeistä sekä arvioida niihin kohdistuvia vaikutuksia. Lisäksi tulee tunnistaa hankkeen vaikutuspiirissä olevat lintujen tärkeät pesimäalueet ja tärkeät levähdys-, ruokailu- ja kerääntymisalueet.

Osa ruoppausmassoista tullaan läjittämään Oritkarin sataman alueelle. Läjittämisen vaikutukset tulee arvioida tarkasti ja toimenpiteet läjittämisen toteuttamisesta tulee suunnitella niin, ettei toimenpiteillä aiheuteta merkittävää haittaa alueella pesiville tai muutoin aluetta käyttäville uhanalaisille linnuille.

Melua koskevat mallinnukset on syytä tehdä potentiaalisille alueille kattavasti ja myös luonnonsuojelualueet on syytä ottaa huomioon. Hankkeen välillisinä vaikutuksina tulee tarkastella lisääntyvän laivaliikenteen aiheuttamia meluvaikutuksia.

Oulun meriväylän syventämisen yhteydessä tapahtuva väylän suoristaminen, mikäli VE2-vaihtoehto toteutuu, on meriturvallisuuden ja öljyntorjunnan kannalta tärkeää. Vanha väylä on hankalasti navigoitava ja Perämeren öljyntorjunnan kehittämishankkeessa siitä on tunnistettu selkeitä riskikohtia. Tarkemman jäätutkimuksen tekeminen uuden väylälinjauksen alueella on kuitenkin tärkeää, koska alueelta ei ole riittävästi talvimerenkulullista kokemusta. Lisäksi luotsauspalvelun järjestämistä talviaikana väyläalueelle Kattilakalla–Kemi 1 ei voida taata nykyisellä kalustolla, mikä vaarantaisi alus- ja ympäristöturvallisuutta. Esille on nostettu myös voimakkaiden pohjavirtausten mukana liikkuvat suuret hiekkamassat, jotka voivat aiheuttaa turvallisuusriskin uuden väylävaihtoehdon tietyillä alueilla.

Ruoppauksilla voi olla merkittäviä vaikutuksia vedenalaiseen kulttuuriperintöön. Ennen syvennysruoppauksia on syytä teettää arkeologinen vedenalaisinventointi tai -selvitys niillä alueilla, joita ei ole aiemmin ruopattu.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on syytä ottaa huomioon hankealueen tuntumaan suunniteltujen tuulivoimapuistojen mahdollinen rakentaminen yhtä aikaa meriväylän ruoppauksen kanssa. Samentumien, sedimenteistä vapautuvien aineiden sekä toiminnoista ja liikenteestä aiheutuvan melun yhteisvaikutukset voivat kohdistua vesieliöstöön ja kutualueisiin. Arviointiselostuksessa on syytä kertoa miten ruoppausten ajoittamisella ja muilla toimenpiteillä voidaan vähentää haitallisia vaikutuksia.

Ympäristövaikutukset on arvioitava kattavasti YVA-menettelyn aikana. Yhteysviranomaisen tulee arviointiselostuksesta antamassaan lausunnossa ottamaan kantaa arvioinnin riittävyteen ja hankkeen toteuttamiskelpoisuuteen. Jälkimmäisen arvioinnille on edellytyksenä, että selvityksistä ja hankkeen vaikutuksista on olemassa riittävät tiedot. Mikäli tuloksia ei ole tai todetaan, että ne voidaan tarkemmin esittää vasta luvanhakuvaiheessa, on kyse suuresta epävarmuustekijästä.

Vaikutusten seuranta on syytä aloittaa mahdollisimman aikaisessa vaiheessa jo ennen varsinaisten töiden aloitusta ja sitä on jatkettava riittävän monta vuotta töiden päättymisen jälkeen.

Ympäristövaikutusten arviointi tulee toteuttaa arviointiohjelmassa esitetyn lisäksi tässä lausunnossa esitetyt näkökohdat sekä täydennykset huomioon ottaen.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNNOSTA TIEDOTTAMINEN

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus lähettää yhteysviranomaisen lausunnon hankkeesta vastaavalle. Kopiot arviointiselostuksesta annetuista lausunnoista ja mielipiteistä yhteysviranomaisen on toimittanut jo aiemmin hankevastaavalle. Alkuperäiset lausunnot säilytetään ja arkistoidaan sähköisesti Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa.

Yhteysviranomaisen lausunto lähetetään tiedoksi lausunnonantajille ja mielipiteen esittäjille. Lausunto on nähtävillä Oulun, Hailuodon, Iin ja Simon kaupungin- ja kunnantaloilla sekä pää- ja kunnankirjastoissa, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksessa, Vete-
raaninkatu 1, Oulu sekä sähköisesti osoitteessa www.ymparisto.fi/oulunmerivaylayva.

SUORITEMAKSU

13,72 henkilötyöpäivää, 8 000 euroa

Maksun määräytymisen perusteet

Maksu määräytyy Valtioneuvoston asetukseen 1397/2014 ja sen 1.1.2016 voimaan tulleeseen liitteeseen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten maksullisista suoritteista.

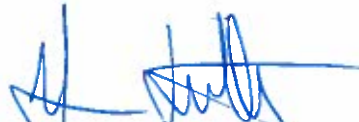
Laskun lähettäminen

Lasku lähetetään myöhemmin Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksesta.

Oikaisun hakeminen maksuun

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että lausunnosta perittävän maksun määrittämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua ELY-keskukselta. Lausunnon liitteenä ovat ohjeet maksua koskevan oikaisuvaatimuksen tekemiseen.

Johtaja



Jonas Liimatta

Ylitarkastaja



Anne Laine

LIITTEET Liite 1: Maksua koskeva oikaisuvaatimusosoitus

Liite 2: Lausunnot ja mielipiteet

TIEDOKSI Finnpiilot Pilotage Oy
Hailuodon kunta
lin kunta
Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Lapin liitto
Luonnonvarakeskus
Oulun kaupunki
Pohjois-Pohjanmaan liitto
Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri
Metsähallitus, Pohjanmaan luontopalvelut
Museovirasto, meriarkeologian yksikkö
Rajavartiolaitos, Länsi-Suomen Merivartiosto
Simon kunta
wpd-Finland
Suomen Ympäristökeskus

LIITE 1. MAKSUA KOSKEVA OIKAISUVAATIMUSOSOITUS

Oikaisuvaatimusviranomainen

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että maksun määrittämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia oikaisua **Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta**.

Oikaisuvaatimusaika

Oikaisuvaatimus on toimitettava Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle **kuuden (6) kuukauden kuluessa** lausunnon antamispäivästä, jolloin lausunnosta perittävä maksu on määrätty.

Oikaisuvaatimuskirjelmän sisältö ja allekirjoittaminen

Oikaisuvaatimuskirjelmässä on ilmoitettava:

- oikaisua vaativan nimi, kotikunta ja postiosoite
- lausunto, jonka maksua vaaditaan muutettavaksi, alkuperäisenä tai kopiona
- oikaisu, joka maksuun vaaditaan
- oikaisuvaatimuksen perustelut.

Oikaisuvaatimuskirjelmä on oikaisua vaativan, laillisen edustajan tai asiamiehen allekirjoitettava. Jos oikaisua vaativan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä taikka jos oikaisuvaatimuksen laatija on joku muu henkilö, oikaisuvaatimuskirjelmässä on ilmoitettava myös tämän nimi, postiosoite ja kotikunta.

Oikaisuvaatimuskirjelmän perille toimittaminen

Oikaisuvaatimuskirjelmä on toimitettava Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kirjaamoon. Oikaisuvaatimuskirjelmän voi toimittaa henkilökohtaisesti tai valtuutetun asiamiehen välityksellä. Sen voi omalla vastuulla lähettää myös postitse, lähetin välityksellä, telekopiona tai sähköpostina. Oikaisuvaatimuskirjelmä on toimitettava niin ajoissa, että se on perillä viimeistään oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä ennen Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen aukioloajan päättymistä.

Oikaisuvaatimuskirjelmän toimittamisesta telekopiona tai sähköpostina säädetään tarkemmin sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003)

Yhteystiedot

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
 postiosoite PL 86, 90101 Oulu
 käyntiosoite Veteraanikatu 1, 90100 Oulu
 puhelin 0295 038 000
 telekopio 08 8162 869
 sähköposti kirjaamo.pohjois-pohjanmaa@ely-keskus.fi
 virka-aika 8.00 - 16.15

LIITE 2. LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Oulun kaupunki

Oulun kaupungin yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut toteaa, että ympäristövaikutusten arviointiohjelman luvussa 5 'Ympäristön nykytila' on kuvattu voimassa olevat yleiskaavat (Oulun seudun yleiskaava ja Oulun yleiskaava 2020). Uuden Oulun yleiskaava, joka tulee korvaamaan ne alueellaan, on parhaillaan hyväksymiskäsittelyssä ja siksi yleiskaavatilanne tulee päivittää arviointiselostusta laadittaessa. Uuden Oulun yleiskaavan ehdotuksessa, joka oli nähtävillä elosyyskuussa 2015, on esitetty sekä nykyinen kehitettävä syväväylä (vastaa VE 1) että ohjeellinen uusi väylä (vastaa VE 2).

Arviointiohjelman luvussa 6 Suunnitelma ympäristövaikutusten arvioinnista on kerrottu tärkeimmiksi tunnistetut vaikutukset ja arvioinnin osa-alueet. Ohjelman mukaan selostuksessa tullaan esittämään eri vaihtoehtojen vaikutukset mm. pintavesiin, kalastoon ja kalastukseen, kasvillisuuteen ja luonnonarvoihin, linnustoon, ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, terveyteen ja virkistysmahdollisuuksiin, elinkeinoihin ja työllisyyteen, maankäyttöön, asutukseen ja rakennettuun ympäristöön, maisemaan ja kulttuuriympäristöön sekä liikenteen ja melun vaikutuksia. Yhdyskuntasuunnittelun kannalta olisi hyödyllistä tarkastella vaikutuksia myös siitä näkökulmasta, ovatko ne tilapäisiä vai pysyviä. Pysyvien haittojen arviointi sekä niiden ehkäisy ja lieventäminen tulisi nostaa tärkeämmäksi näkökulmaksi.

Rajavartiolaitos, Länsi-Suomen merivartiosto

Länsi-Suomen merivartiostolla ei ole arviointiohjelmasta lausuttavaa.

wpd-Finland

YVA-ohjelmassa mainitaan wpd Finland Oy:n suunnittelema Suurhiekan merituulipuisto. Yleiskartasta ilmenee, että osittain uusi väylälinjaus vaihtoehdossa VE2 kulkee välittömästi Suurhiekan alueen eteläpuolelta. Suurhiekan merituulipuistosta suoritettiin ympäristövaikutusten arviointi 2007–2009 ja sittemmin Suurhiekan tuulipuisto on mm. saanut lainvoimaisen vesiluvan. Uusi alustava väylälinjaus oli tiedossa jo Suurhiekan WA-vaiheessa, ja silloin arvioitiin, että voimaloiden ja meriväylän välillä on noin 2 kilometrin välimatka, jolloin merkittävää törmäysvaaraa voimaloihin synny. wpd Finland Oy pyytää kuitenkin huomioimaan Suurhiekan tuulipuiston osana vaikutusten arviointia ja arvioimaan, onko hankkeilla keskinäisiä turvallisuusvaikutuksia, tai esimerkiksi vaikutuksia tutkien toimintaan tai yhteisvaikutuksia.

Finnpilot Pilotage Oy

Ymmärtäen, kuinka tärkeä meriväylän syventämishanke on Oulun Satama Oy:lle, pyrimme myös luotsausyrityksenä kehittämään ja edistämään kyseistä hanketta. Luotsaus on tärkeä osa alus- ja ympäristöturvallisuutta ja sen vuoksi haluaisimme kiinnittää huomiotanne muutamiin seikkoihin, mikäli hanke toteutetaan.

Jääolosuhteet

Liikenneviraston 2013 tekemä jääselvitys on pääosiltaan kattava, joka perustuu asiantuntijalauseuntoihin. Kuitenkin pidämme erittäin tärkeänä tarkemman jäätutkimuksen tekemistä uuden väylälinjauksen (VE2) alueella, koska alueelta ei ole riittävästi talvimerenkulullista kokemusta. Luotsauspalvelun järjestäminen (VE2) talviaikana väyläalueelle Kattilakalla – Kemi 1, ei voida taata Finnpiilot Pilotage Oy:n nykyisellä kalustolla ja tämä vaarantaa merkittävästi alus- ja ympäristöturvallisuutta. Talvuluotsauksen järjestäminen Kemi I läheisyyteen (VE2) löytyy kaksi vaihtoehtoa, tukialus ja helikopteripalvelu. Tukialuksen kustannukset muodostuvat päivävuokrista, jotka ovat 7000 - 10 000 €/pv tai helikopteripalvelu, joka ostetaan ulkopuoliselta ulkopuoliselta ja tehtävään käytetään ns. jokasään helikopteria. Helikopterin tuntihinta noin 3000 -5000 €/h (Perämeren luotsausalueen kehittämistyöryhmän loppuraportti 2008), yhteen luotsaukseen kuluva lentoaika on noin 1-1,5 h. Molemmat vaihtoehdot nostavat luotsauskustannuksia yli 1 000 000 €/vuosi ja koska nykyisen lainsäädännön mukaan emme voi kattaa kustannuksia paikallisen taksankorotuksen kautta, syntyy valtakunnalliseen luotsaustakseen 3-4% korotus-

paine. Luotsauspalvelun järjestäminen avovesiaikana Finnpiilot Pilotage Oy:n nykyisellä avovesikalustolla hoidettuna, nostavat luotsauksen kustannuksia noin 200 000 €/vuosi. Tämä muodostuu lisääntyvistä polttoainekustannuksista sekä HTV lisäyksestä. Uuden väylälinjauksen (VE2) myötä lisääntyvät luotsaustulot ovat noin 160 000 €/vuosi, joilla ei katettaisi edes avovesikauden lisäkustannuksia.

Liikkuvat hiekkamassat

Vaikka hankkeen yleiskuvauksessa toisin todetaan, olisi kuitenkin huomioitava mahdollisessa ympäristövaikutuksen arvioinnissa, Suurhiekan ja Hailuodon pohjoisrannan välisen alueen liikkuvat hiekkamassat. Alueelle on ominaista, että virtaukset kuljettavat suuria hiekkamassoja, siirtäen niitä alueella pitkiä matkoja suurina määrinä. Yhtenä esimerkkinä todettakoon, Arctica aluksen pohjakosketus 1990-luvun puolella välissä, keskiväylällä Pallosen eteläpuolella. Väyläalue oli rakennettu Hyypänlinjalle, yli 20 m syvään syvänteeseen, josta hiekkamassoja liikumisen vuoksi syvänte siirtyi useita kymmeniä metrejä pohjoiseen, madaltaen varsinaisen väyläalueen. Virtaustutkimuksien mukaan uuden väylälinjauksen alueella on voimakkaita pohjanläheisiä virtauksia, jotka voivat kuljettaa suuria hiekkakertymiä ja täten olisi selvitettävä, missä ja missä määrin hiekkaa liikkuu väyläalueella.

Mahdollisten haittojen ehkäisemiseksi

Vaikka uusi väylälinjaus toteutuisi (VE2), näkisimme tarpeellisenä säilyttää nykyinen väyläverkosto käyttökelpoisena vaihtoehtona palvelemaan Oulun kasvavaa liikennettä. Lähes vuosittain olemme joutuneet tilanteeseen, jolloin Kemi I ympäristö tai Oulu I lähistö tukkeutuu ahtojäiden vuoksi ja koko Perämeren pohjoinen liikenne on siirretty sisäväylälle. Uudessa linjauksessa on vaarana, että kaikki pohjoiset sataman sulkeutuvat useiksi päiviksi, mikäli Kemi I ympäristö ahtautuu. Vaihtelevien talvien ja alituisesti muuttuvien jääolosuhteiden vuoksi antaisi vanha väyläverkosto useamman vaihtoehdon niin jäänmurrolle kuin luotsaukselle, avustaa aluksia pohjoisen satamiin aina Tornioista Ouluun.

Museovirasto

Vesilain mukainen lupa ja vedenalainen kulttuuriperintö

Arviointiohjelman mukaan hankkeen ruoppauksille haetaan vesilain mukaista lupaa Pohjois-Suomen aluehallintovirastolta (sivu 16). Tässä lupaprosessissa tulee pyytää lausunto myös Museovirastolta koskien vedenalaista kulttuuriperintöä. Museovirasto suosittelee, että vedenalaiseen kulttuuriperintöön liittyvät selvitykset on tehty hyvissä ajoin etukäteen ennen lupaprosessin käynnistymistä.

Vedenalaisen kulttuuriperinnön huomioiminen ja selvitystarpeet eri vaihtoehtoissa

YVA-ohjelmassa on arvioitu lyhyesti vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriperintöön (sivu 28–29), jossa todetaan että nykyisen väylän kunnossapitoruoppausten yhteydessä on selvitetty arkeologiset kohteet väylän alueelta. Tässä kohtaa olisi hyvä mainita selvityksen lähde, kenen toimesta ja milloin selvitys tehtiin sekä se että onko selvityksistä saatavilla julkisesti raporttia.

Muinaisjäännöksistä YVA-ohjelmassa todetaan, että nykyisen väylälinjauksen lähellä sijaitsee Museoviraston muinaisjäännösrekisterin mukaan neljä hylkyä. Kartan (kuva 5-5) mukaan hylkyt ovat Sofia Maria, Telma, Deux Celina sekä Laitakari. Edellä mainituista neljästä hylystä muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä ovat Sofia Maria (muinaisjäännösrekisterin nro.1865, vuonna 1859 uponnut hollantilainen alus), Deux Celina (nro.1862, 1800-luvun puoliväliin ajoitetun ranskalaisen kuunarin hylky) sekä Laitakari (nro.1863, kiinteä muinaisjäännös, 1800-luvun puoliväliin ajoitetun aluksen hylky). Telma (nro 1864, uponnut 1939) ei ole vielä ikänsä puolesta muinaismuistolain rauhoittama.

YVA-ohjelmassa todetaan uudesta väylälinjauksesta, että linjauksella ei ole tiedossa muinaisjäännöksiä ja että arkeologisia selvityksiä uudelta väyläosuudelta ei ole tehty. Museoviraston mielestä on positiivista on, että luvussa 6 ”Suunnitelma ympäristövaikutusten arvioinnista” (sivut 59–60) todetaan ”Kulttuuriympäristökohteisiin tulevia vaikutuksia arvioidaan ruoppaus- ja läjitystoiminnan aiheuttamien vesistövaikutusten sekä laivaliikenteen muutosten kautta. Uuden väylälinjauksen alueelta tulee selvittää vedenalaiset arkeologiset kohteet viimeistään lupahakemusvaiheessa ennen ruoppaustöiden aloittamista.” Museovirasto yhtyy toteamukseen.

Museoviraston arvion mukaan vaihtoehtojilla VE1 ja VE2 voi olla merkittäviä vaikutuksia vedenalaiseen kulttuuriperintöön ja kohteita voi tuhoutua ruoppauksissa, muissa väylätöissä, vesiläji-tyksissä sekä alusliikenteen vaikutuksesta. Todellisten vaikutusten sekä hankkeen toteuttamis- vaihtoehtojen välinen arviointi voidaan kuitenkin tehdä vasta ajantasaisen ja kattavan tiedon pohjalta, joka tässä väylähankkeessa merkitsee lisäselvitysten tekemistä. Myös muinaismuis- tolain 13 § edellyttää, että yleistä työhanketta taikka kaavoitusta suunniteltaessa on hyvissä ajoin otettava selvää, saattaako hanke taikka kaavoituksen toimeenpaneminen koskea kiinteää muinaisjäännettä.

Vaihtoehto VE1 osalta Museovirasto toteaa seuraavan. YVA-arviointiohjelman karttamateriaali ei mahdollista vaikutusten arviointia tunnettuihin kohteisiin koska se ei ole riittävän tarkka eikä jo tunnettuja vedenalaisia kohteita ole merkitty riittävän selkeästi väyläkartalle. Täten on mah- dotonta arvioida onko VE1 vaihtoehdolla vaikutuksia edellä mainittuihin Sofia Maria ja Telma hylkyihin, joista ainakin Sofia Maria vaikuttaa sijoittuvan uudistettavan väylän Oulun puoleiseen päähän tai sen lähistölle. Asiakirjojen mukaan Deux Celina ja Laitakari jäävät kauemmaksi väy- läalueesta. Vaihtoehto VE1 osalta tulee arvioida vaikutukset tunnettuihin kohteisiin. Lisäksi en- nen syvennysruoppauksia tulee teettää arkeologinen vedenalaisinventointi/selvitys niillä alu- eilla, joita ei ole aikaisempien hankkeiden tai kunnostusten yhteydessä ruopattu. Kokemuksesta tiedetään, että jopa käytössä olevilta väyliltä voi edelleen löytyä uusia kohteita, esimerkiksi hyl- kyjä.

Vaihtoehto VE2 osalta Museovirasto toteaa seuraavan. VE 2-alueelta ei tunneta Museoviraston muinaisjäännesrekisterin mukaan muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä veden- alaisia muinaisjäänneksiä tai muita kulttuuriperintökohteita. Löydöttömyyttä voi selittää se, että alueella ei ole tehty systemaattisia arkeologisia vedenalaisinventointeja. Vaihtoehto VE2- alu- eella ei ole ruopattu aiemmin. Vaihtoehto VE2 osalta tulee tehdä arkeologinen vedenalaisin- ventointi/selvitys uuden väylän kaikilla meren pohjaa muuttavilla vaikutusalueella (muun mu- assa ruoppaus- ja vesiläjitäysalueet), jotta ennestään tuntemattomat kohteet löydetään. Vasta inventoinnin jälkeen voidaan arvioida vaikutuksia vedenalaiseen kulttuuriperintöön.

Ottaen huomioon yllä esitetyt kommentit vaihtoehtojen VE1 ja VE2 osalta, tulee väylähankkeen yhteydessä hankkeesta vastaavan toimesta ja kustannuksella teettää alueilla vedenalaisen kulttuuriperinnön kartoittamiseksi arkeologinen vedenalaisinventointi/selvitys hyvissä ajoin en- nen väylätöiden aloittamista. Museovirasto suosittelee, että vedenalaiseen kulttuuriperintöön liittyvät selvitykset on tehty ennen vesilain mukaisen lupaprosessin käynnistymistä ja että selvi- tysten arkeologinen raportti on toimitettu virastoon.

Vaihtoehtojen VE1 ja VE2 osalta vaikutusten arvioinnissa tulee lisäksi selvittää yhteistyössä meriarkeologian ammattilaisen kanssa seuraavat asiat:

1. Kuinka lähelle muuttuva vesialueiden käyttö (muun muassa ruoppausalueet, läjitysalueet, rakennettavat uudet merenkulun turvalaitteet) tulee sijoittumaan suhteessa vedenalaisiin muinaisjäänneksiin. Kohteet ja muuttuvan vesialueen käytön alueet sekä varoalueet tulee esittää selkeästi kartalla/kuvissa, joihin on merkitty hylyn/muun kohteen sijainti, sijoittu- minen sekä etäisyydet muinaisjäänneksien ja muuttuvan käytön alueiden välillä. Mikäli "väyläalueeseen kuuluva erityisalue" ja "varmistettu lisäalue" sisältävät muuttuvaa käyt- tää, tulee selvittää myös näiden vaikutukset.
2. Tunnettujen kohteiden tarkastaminen.
3. Vaikuttaako väylähanke haitallisesti muinaisjäännekohteiden käyttöön virkistyskellus- kohteina (muun muassa estääkö alusliikenne kohteilla – esimerkiksi Sofia Marialla - su- keltamisen).
4. Yleispiirteisesti se, että vaikuttavatko potkurivirtaukset sekä alusliikenteen aiheuttama tä- rinä haitallisesti muinaisjäänneksiin (muun muassa voivatko kohteet vaurioitua alusliiken- teen vaikutuksesta).

Vaihtoehto VE0:lla ei Museoviraston mukaan ole vaikutuksia vedenalaiseen kulttuuriperintöön ellei kunnostusruoppauksissa löydy uusia kohteita.

Merialueen yleiskuvaus ja vedenalainen kulttuuriperintö

Hankealueen nykytilan kuvaukseen (tai muuhun sopivaan kohtaan) olisi hyvä lisätä tarkempi kuvaus hankealueen vedenalaisesta kulttuuriperinnöstä sekä yleistietoa vedenalaisen kulttuu- riperinnön huomioimisesta hankkeessa. Museovirasto ehdottaa, että alla olevaa tekstiä voi käyttää sopivissa kohdin ja sopivalla tavalla.

Vedenalaisia muinaisjäännöksiä ovat sellaiset alusten hylät, joiden voidaan olettaa olleen uponneena yli sadan vuoden ajan, sekä muut ihmisen tekemät Suomen aikaisemmasta asutuksesta ja historiasta kertovat vedenalaisrakenteet kuten kalastuslaitteet ja laiturit. Kiinteät muinaisjäännökset ovat automaattisesti rauhoitettuja muinaismuistolain 1 §:n nojalla. Mikäli hankealueella havaitaan muinaisjäännos tai muinaisjäännöksiä, niiden suojelutoimista/haitallisten vaikutusten lieventämisestä sovitaan hankkeen ja Museoviraston välillä erikseen. Suojelutoimet voivat olla esim. kohteiden välttäminen/kiertäminen, tai tuhoutuvan kohteen arkeologinen tutkiminen.

Vedenalaisen kulttuuriperinnön inventoinnilla voidaan välttää myös se tilanne, että väylähankkeen rakennustyöt joudutaan keskeyttämään uusien muinaisjäännosten löytymisen takia. Muinaismuistolaki (14 §) edellyttää hankkeesta vastaavaa keskeyttämään työt, jos maata kaivettaessa, järven pintaa laskettaessa, vesistön pohjaa ruopatessa tai muuta työtä suorittaessa tavaataan kiinteä muinaisjäännos tai esine sekä ilmoittamaan löydöstä välittömästi Museovirastoon. Tietoa vedenalaisista muinaisjäännoksista on saatavilla Museoviraston ylläpitämästä kaikille avoimesta "Kulttuuriympäristön rekisteriportaali" – palvelusta, josta löytyy tietoa arkeologisista (muinaisjäännosrekisteri) ja rakennetun ympäristön kulttuuriperintökohteista. Rekisteriportaali tarjoaa tietoa tunnetuista kohteista Suomen alueella ja aluevesillä. Palvelusta löytyy myös digitoituja tutkimusraportteja. Lisäksi asiantuntijoille on tarjolla erikseen Museoverkko-palvelu (muun muassa karttapalvelu). Museovirastossa on käynnistynyt hanke, jossa Kulttuuriympäristön tietojärjestelmän karttapalvelua uudistetaan ja luodaan yksi ja yhtenäinen karttakäyttöliittymä kaikille käyttäjille. Uusi karttapalvelu otetaan käyttöön syksyllä 2016. Yhteyshenkilö Museovirastossa on intendentti Sallamaria Tikkanen (puh. 0295 33 6312, sähköposti: sallamaria.tikkanen@museovirasto.fi).

Metsähallitus, Pohjanmaan luontopalvelut

Metsähallituksen näkemyksen mukaan Oulun meriväylän syventämisen YVA-ohjelma on varsin suuntaa-antava ja alustava. Mitään konkreettisia suunnitelmia tai tarkastuksia ei ole toteuttamiskelpoisimpana vaihtoehtona pidetylle VE2:lle tehty. Vaihtoehtoja VE0 ja VE1 ei tutkita lainkaan eikä VE2-vaihtoehdon vertailuun anneta mitään keinoja, kuten sedimenttinäytteitä, pohjaeläinnäytteitä, samentumamallinnuksia tms. Näin ollen vaihtoehtoja ei pysty vertailemaan keskenään.

Myös YVA-ohjelman kartat ovat varsin suuntaa-antavia tai jopa harhaanjohtavia, mikä tekee vaihtoehtojen tarkastelusta mahdotonta. Sivujen 20, 21, 22, 29, 38 ja liitteen 1 kartassa on eri pohjakartta kuin liitteen 2 kartassa. Liitteen 2 kartassa, joka on ainoa vaihtoehto ruoppaus- ja läjitysvaihtoehtojen tarkasteluun, on päädytty käyttämään epätarkkaa pohjakarttaa, jonka mukaan näyttää siltä, että Suurhiekkan matalikko ylitetään kahdessa kohtaa alle 10 m vesisyvyyden kohdalta (vaaleansininen vesialue, linjat 4 ja 6), mutta vain toiseen kohtaan on merkitty ruoppauksia ja toiseenkin vain hyvin vähän. Koska YVA-ohjelman mukana ei seurannut tiedostoa (esim. shapefile) uudesta väylävaihtoehdosta VE2, jää raportin lukijalle täysin epäselväksi, miten alle 10 m matalikot pystytään ylittämään tekemättä ruoppauksia väylällä, jonka haraustasoksi suunnitellaan 14 metriä. Samasta kartasta puuttuvat kaikki muut selitteet paitsi "ruopattava alue", joita ei juurikaan ole kartalta nähtävissä. Kartasta puuttuvat myös Natura-alueet, joiden sijaintia suhteessa väylään ei näin ollen pysty tarkastelemaan. Ruoppausalueiden koosta kertovat mustat suorakaiteet jäävät erityisesti RK2:n ja laajan RK5:n kohdalla muiden väylämerkintöjen alle. Väylävaihtoehdon tarkan sijainnin paljastavan tiedoston lähettäminen YVA-ohjelman mukana olisi selkeyttänyt tarkastelua huomattavasti.

Suunnitelma ympäristövaikutusten arvioinnista (raportin luku 6) ottaa huomioon muun muassa veden samentumisen ja vedenlaadun, vaikutukset pohjasedimenttiin ja pohjaeläimistöön ja haitalliset aineet. Mitään uusia tietoja ei kuitenkaan aiota hankkia, vaan kaikki suunnitellaan tehtäväksi asiantuntija-arvion perusteella hyödyntäen olemassa olevia aineistoja. Esimerkiksi ruoppauksien osalta "hyödynnetään alueen aikaisempiin ruoppauksiin liittyviä kokemuksia ja tarkkailutietoa". Metsähallitus huomauttaa, että VE2-alueella ei ole ruopattu aiemmin, joten aiempia tietoja ei uuden linjauksen osalta ole. Nykyisen väylän ruoppaustietoja ei puolestaan voi suoraan hyödyntää VE2-alueen ruoppauksiin, koska tietoa VE2-alueen pohjanlaadusta ei ole. Sivulla 56 sanotaan että "Väylän sedimenttitutkimukset tehdään vasta lupahakemusvaiheessa kun meriväylän ruoppauskohteet tarkentuvat, jotta saadaan mahdollisimman tarkkaa tietoa ruopattavien sedimenttien laadusta ja läjityskelpoisuudesta. Väylävaihtoehtojen vertailussa sedimenttien mahdollisia haitta-aineita ei siten huomioida." Metsähallituksen näkemyksen mukaan

myös mahdolliset haitta-aineet pitäisi pystyä arvioimaan vaihtoehtoja tarkastellessa. Samentuma- ja muut vesistömallinnukset aiotaan kuitenkin tehdä ennen kuin sedimenttinäytteitä otetaan vaikka se on käytännössä mahdotonta. Myöskään ruoppausmenetelmää ei ole tarkoitus päättää vielä YVA-vaiheessa, jolloin meluvaikutusten arvioinnista tulee erityisen haastavaa.

Pohjaeläinnäytteitä ei ilmeisesti ole tarkoitus ottaa, koska asiaa ei mainita YVA-ohjelmassa. Ruopattavien alueiden lähistöllä on kuitenkin myös matalampia alueita (ainakin liitteen 2 kartan mukaan), joten pohjaeläinnäytteenotto VE2-linjauksella tulisi suorittaa vaihtoehtojen luotettavan vertailtavuuden vuoksi.

Metsähallitus huomauttaa, että erityisesti sataman läheisyydessä tapahtuvien ruoppausten ja läjitysten vaikutus läheiseen läheisiin Natura-alueisiin tulee tutkia tarkasti sillä rannat voivat liettyä ja tietyt luontodirektiivin lajit (mm. lietetatar) kärsiä siitä. YVA-ohjelman mukaan (s. 58) "Mahdollisesti tarvittavat Natura-arvioinnit laaditaan viimeistään haettaessa ruoppauksille vesilain mukaista lupaa." Metsähallitus katsoo, että mahdolliset vaikutukset Natura-alueisiin tulisi pystyä ottamaan huomioon jo vaihtoehtoja vertailtaessa.

Kalastovaikutusten arvioinnista ohjelmassa todetaan (s. 59): "Kalastovaikutusten arvioinnin yhteydessä arvioidaan myös, voiko kalastolle aiheuta häiriötä melun kautta". Metsähallitus haluaa tuoda esille, että Suurhiekkan merituulivoimapuiston YVA-vaiheessa kävi ilmi, että Suurhiekalla on kalojen kutualueita, jotka sijoittuvat suhteellisen lähelle VE2-väylän ruoppauksia ja läjityksiä. Täten meriväylän syventämishankkeen melu- ja samentumamallinnuksissa täytyy tarkastella tarkoin, ulottuvatko vaikutukset kalojen kutualueille asti ja jos ulottuvat, tulisi vaikutusten lieventämiskeinona välttää kalojen kutuaikana tehtäviä ruoppauksia.

YVA-ohjelman mukaan (luku 6.3 Vaikutukset kalastoon ja kalastukseen) kalastustietoja täydennetään kalastajainseuran ja osakaskuntien edustajia haastattelemalla. Metsähallitus toteaa, että lisäksi pitäisi haastatella vaikutusalueella toimivia kaupallisia kalastajia (entisiä ammattikalastajia).

Yhteisvaikutuksia muiden hankkeiden kanssa aiotaan tarkastella tapauskohtaisesti vain, mikäli hankkeiden vaikutusalueiden oletetaan olevan päällekkäisiä. Metsähallitus huomauttaa, että hankkeiden yhteisvaikutukset tulisi tutkia vaikka vaikutusalueet eivät olisikaan päällekkäiset. Esimerkiksi Suurhiekkan tuulivoima-alue ja Hoikkahie-Kintasleton tuulivoima-alue ovat päällekkäin tai lähes päällekkäin VE2-vaihtoehdon kanssa, joten esimerkiksi yhteisvaikutukset samentumaan, meluun, pohjaeläimiin ja lintuihin tulisi ottaa huomioon.

Metsähallituksen näkemyksen mukaan Oulun meriväylän syventämisen yhteydessä tapahtuva väylän suoristaminen, mikäli VE2-vaihtoehto toteutuu, on meriturvallisuuden ja öljyntorjunnan kannalta tärkeää. Vanha väylä on hankalasti navigoitava ja Perämeren öljyntorjunnan kehittämishankkeessa (PÖK) siitä tunnistettiin useita selkeitä riskikohtia. Väylän saattaminen helpommin navigoitavaan kuntoon on ensiarvoisen tärkeää tulevaisuudessa, erityisesti kun laivaliikenne tulee lisääntymään. Asian tärkeydestä huolimatta Metsähallitus painottaa, että ympäristövaikutusten arviointi tulee tehdä huolellisesti ja vaihtoehdot on punnittava myös väylän rakentamisen ympäristönäkökohtien suhteen. Uudeksi väyläksi ehdotettu VE2 kulkee läheltä Natura-alueeseen Perämeren saaret kuuluvia lintuluotoja ja muita saaria, välittömästi väylän pohjoispuolella on kalojen kutualueita ja väylän rakentamisaikaisen vaikutusalueen läheisyydessä on tärkeitä lintualueita (IBA, FINIBA), joten kaikki vaihtoehdot tulee harkita tarkoin ja soveltaa rakentamiseen negatiivisten vaikutusten minimointikeinoja.

Luonnonvarakeskus

Luonnonvarakeskuksen näkemyksen mukaan ympäristövaikutusohjelmassa on huomioitu monipuolisesti väylähankkeen mahdolliset vaikutukset ympäröivään luontoon ja esitetty tarpeelliset tarkkailu- ja seurantatoimenpiteet hankkeen toteutuessa. Tosin perin-pohjaisen arvion esittäminen eri toimenpiteistä on vaikeaa, koska toteutusvaihtoehtoa ei ole vielä valittu eikä siten myöskään siihen liittyvien tarkkailumenetelmien yksityiskohtia.

Eri vaihtoehdoista VE2 eli osittainen uuden väylän linjaus vaikuttaisi kalaston kannalta parhaalta, koska ruoppauksen määrä jää siinä vähäisimmäksi. Sinänsä väylän syventäminen ei ole vaikutuksiltaan kovin suuri, koska ruoppaukset kohdistuvat jo olemassa olevaan väylään

vaihtoehdossa VE1, tai ruopattavien kohtien pituus ja siirrettävien maamassojen määrä jää pieneksi vaihtoehdossa VE2. Suurimmat vaikutukset kalojen kannalta ovat ruoppaustöiden aikainen veden samentuminen, sedimentaatio ja ruoppausmassojen läjitys ja siitä johtuva pohjan peittyminen. Voidaan kuitenkin olettaa, että vaikutukset jäävät väliaikaisiksi ja kalasto pystyy hyödyntämään myöhemmin myös läjitysalueita elinalueinaan. Ruoppausmassojen koostumus ratkaisee, missä määrin kalat käyttävät myöhemmin hyväkseen näitä alueita. Kutua ajatellen läjitykset tehdään kuitenkin niin syväälle, etteivät ne oletettavasti sovellu kutupaikoiksi.

Suurin merkitys samentumisella, sedimentaatiolla ja läjityksellä on paikallisiin kaloihin, jotka kutevat toimenpidealueella. Näistä tärkeimmät lajit ovat silakka, merikutuinen kari-siika ja muikku, jotka kutevat eri väylävaihtoehtojen liepeillä. Kyseiset kalalajit vaativat kutualustakseen kovaa sora- tai kivikkopohjaa. Rannempaan ja erityisesti satamassa tehtävät ruoppaustyöt vaikuttavat rannikkolajien kutuun. Taloudellisesti merkittäviä lajeja toimenpidealueella ovat kalastustiedustelujen perusteella ahven ja hauki. Satamaruoppauksella saattaa olla merkittäviä vaikutuksia vaelluslajien eli lohen, meritaimenen, vaellussiian ja nahkiaisen jokeen nousuun mutta myös paikallisten lajien kuten mateen ja hauen liikkeisiin. Lähinnä vaikutuksia voi olla töiden ollessa käynnissä, jolloin melu ja samentuma ovat suurimmillaan. Muutoin vaikutukset ovat tilapäisiä, koska sinänsä mitään uutta eivät satamatoiminta ja laivojen aiheuttama häiriö Oritkarissa ole eikä satama ole kalojen varsinaista oleskelu- tai elinaluetta.

Erityisesti satama-altaan ruoppaus jokisuussa voi vaikuttaa vaelluskalojen nousuun. Sinällään nousulla ei ole kovin suurta merkitystä lajien lisääntymisen kannalta, koska Merikosken voimalaitoksen alapuolella ei ole lisääntymisalueita muille kalalajeille kuin vaellussiialle ja nahkaiselle. Sen sijaan Merikosken kalatien toimivuuteen vaelluksen mahdollisilla häiriöillä on vaikutusta samoin kuin paikalliseen virkistyskalastukseen. Merikosken alapuolinen jokialue on suosittua lohen, meritaimenen ja vaellussiian kalastusaluetta, ja osa vaellussiiista otetaan vuosittain emokaloiksi. Nahkiaisen osalta Oulujoella on ylsiirtovelvoite. Lohen ja meritaimenen nousun kannalta alku- ja keskikesä ovat kriittisimmät ajankohdat, vaellussiian ja nahkiaisen osalta syksy elokuusta lähtien. Nämä ajankohdat pitää huomioida töiden suunnittelussa. YVAssa on mainittu töiden kestoksi 8 kk mutta ei kuitenkaan sitä, mihin aikaan vuodesta väylätyöt on tarkoitus tehdä, ja tehdäänkö ne yhtenä vuonna vai jaetaan useammalle vuodelle.

Kalaston ohella ruoppauksella voi olla vaikutuksia merialueen kalastukseen, mutta vaikutukset lienevät vähäisiä. Näin siksi, että väylää ruopataan vain muutamilla kohdilla ja kohta kerrallaan, jolloin troolarit voivat helposti väistää ruoppaus- ja läjityskohtien työliikenteen. Rysäpyynnin suhteen voi ilmetä ongelmia niillä rysäpaikoilla, jotka sijaitsevat väylätöiden lähistöllä. Kuten YVAssa on mainittu, toteutusvaihtoehdon varmistuessa tiedetään tarkemmin, millaisia vaikutuksia kalastukselle syvennystöistä syntyy. Alustavasti voidaan arvioida, että samentuma voi tilapäisesti muuttaa kalojen liikkumisalueita ja voi lisätä pyydysten limoittumista ja likaantumista. Alueella kaavailut kaksi suurta tuulivoimapuistoa sijoittuvat väylävaihtoehtojen pohjoispuolelle, VE2 noudatellen puistojen eteläreunaa VE1:n ollessa selvästi etelämpänä. Niiden toiminnalle ruoppauksilla ei Luonnonvarakeskuksen näkemyksen mukaan ole merkitystä.

Kuten yleensä luontoon kohdistuvien töiden yhteydessä, Luonnonvarakeskus korostaa seurannan merkitystä. Tärkeää on, että seuranta aloitettaisiin mahdollisimman aikaisessa vaiheessa jo ennen varsinaisten töiden aloitusta ja että ne jatkuisivat riittävän monta vuotta töiden päättymisen jälkeen.

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri

Liikennevirasto suunnittelee Oulun meriväylän syventämistä nykyisestä 10,0 metrin kulkusyvytydestä 12,0 metrin kulkusyvytyteen. Meriväylän syventämiseen liittyy myös Oulun sataman tuloväylän ja satama-altaan syventäminen. YVA-menettelyssä tarkastellaan meriväylän syventämistä nykyisellä väylälinjauksella (vaihtoehto VE1), osittain uudella väylälinjauksella (VE2) sekä väylän syventämättä jättämistä (nollavaihtoehto VE0). Sataman ruoppaukselle on yksi toteutusvaihtoehto, johon sisältyvät satamaan rakennettavat uudet ruoppausmassojen läjitys- ja selkeytysaltaat satama-alueen merenpuoleiseen kärkeen.

Nykyisen meriväylän syventäminen (VE1) edellyttäisi melko suurta ruoppausmäärää useissa ruoppauskohteissa pitkin väylää. Niin ikään nykyinen syväväylä on mutkainen ja liikkuvien massojen vuoksi herkästi mataloituva. Vaihtoehtoisena suunnitelmassa FCG Finnish Consulting Group Oy on tutkinut 'Oulun 12 M yleissuunnitelma' -suunnitelmaselostuksessa nykyisen väylän

pohjoispuolelle uutta väylälinjausta (VE2), joka kulkee pääosin luonnonsyväällä alueella ja jossa kokonaan uutta linjausta on noin 55 kilometriä.

Kuten arviointiohjelmassa todetaan, hankealueen läheisyydessä rannikolla sijaitsee useita Natura 2000 -alueita ja muita luonnonsuojelukohteita. Oulun edusta myös kuuluu linnuston kannalta tärkeään Oulun seudun kerääntymisalueeseen (IBA, FINIBA) ja alueella sekä pesii että ruokailee runsaasti lintuja. Tämä koskee sekä VE1- että VE2-vaihtoehtoa. Natura-alueet sijaitsevat lähimmillään 400-500 metrin etäisyydellä kummastakin väylävaihtoehdosta. Mielipiteen esittäjä haluaa korostaa Natura-arvioinnin tarpeen huolellista puntarointia.

VE2-vaihtoehdon ruoppaus- ja läjityspisteet on esitetty liitteenä olevassa Oulun 12 M meri-väylän yleissuunnitelman kartassa. Luontovaikutuksia tulee arviointiselostuksessa havainnollistaa yhdistämällä väyliä muokkaus- ja luontotieto samaan karttaan. VE2:ssa varsinainen ruoppaus ja läjitys tapahtuu syvän veden alueella, mutta niistä voi koitua vaikutuksia, kuten kiintoaineen leviämistä ja muuta vastaavaa lähialueen matalan veden vedenalaisille ja muille kasviyhdyskunnille.

Itämereen on kulkeutunut vuosikymmenien mittaan ja kulkeutuu edelleen monia haitallisia aineita, jotka kertyvät pohjan sedimentteihin ja eliöihin. Tällaisia ovat muun muassa DDT, PCB, kadmium, lyijy ja elohopea. Suurimmat raskasmetallimäärät on mitattu Perämeren sedimenteistä. Korkeita pitoisuuksia todetaan myös Suomenlahden itäosissa. Myös Oulun edustan merialueen sedimentit saattavat sisältää korkeita raskasmetallipitoisuuksia, josta antaa viitteitä ohjelman sivun 40 taulukko 5-1 (Sedimentin laatu sataman ja väylän alueella ...). Erityinen huomio pitää kiinnittää elohopean esiintymiseen. Takavuosisikymmeninä Oulussa joutui suuria määriä elohopeaa suoraan vesistöihin puunjalostusteollisuuden (Toppilan tehdas ja Oulu Oy) käyttämien orgaanisten elohopeayhdisteiden ja kloorialkalitehtaan (Oulu Oy, myöh. muun muassa Arizona Chemical Oy) alkuaine-elohopeapäästöjen mukana. Alkuaineena nestemäinen, mutta ilmakehään haihtuvana se voi kulkeutua pitkiä matkoja. Ihmisen toiminnan tuloksena ja luonnollisista lähteistä (tulivuoritoiminta, metsäpalot) vapautunutta elohopeaa on varastoitunut suuria määriä orgaaniseen maahan, humukseen ja turpeeseen. Elohopea ja eräät muut raskasmetallit voivat mobilisoiua maaperän fysikaalis-kemiallisen käsittelyn yhteydessä, kuten metsämaan muokkaus, vettyneiden maiden ojitus, pellonraivaus, vesistöjärjestelyt, tekoaltaiden rakentaminen, energiaturpeen kaivu. Jotakin edellä luetellusta on tapahtunut Pohjois-Suomen jokaisella neliökilometrillä vaihtelevassa määrin pohjoisinta Lappia lukuunottamatta. Osa mobilisointeesta elohopeasta päättyy ja varastoituu Perämeren sedimentteihin. Kuinka paljon mahdollisesti ruopattavat massat sisältävät raskasmetalleja, ylittyykö se kynnyksen, että massat ovat meriläjitykseen soveltumattomia, ohjelma ei anna riittävää kuvaa.

Satama-alueen altaisiin läjitettävien ruoppausmassojen laatu ja pitoisuudet on erityisen huolellisesti selvitettävä. Selostuksessa on myös arvioitava läjitysaltaasta laskettavan veden laatu ja kuormitus muutoinkin kuin vain kiintoaineena. Lisäksi on selvitettävä mahdollisen selkeytymistä tehostavan kemikaloinnin vaikutuksia alapuoliseen veteen. Laskeutus- ja selkeytysaltaiden massojen ja veden pitoisuudet ovat siksikin tärkeitä, että ne ovat linnustolle avoimia ja houkuttelevia ympäristöjä, mikä todetaan ohjelmassakin (>läjitysmassoista voi syntyä uusia pesimäkenttiä).

Mielipiteen esittäjä on saanut suullisen tiedonannon, että Syke ja Luke (sen entinen RKTL) ovat saamassa julkaisuvaiheeseen selvityksen Suomen merialueiden eräiden kalalajien tärkeimmistä kutualueista. Tästä varmaankin on saatavissa kollegiaalista tietoa YVA-selostukseen. Meren pohjan eliöyhteisöt, suuri Terra incognita on saanut viimeinkin VELMU-hankkeen myötä valaistusta, joka on syytä hyödyntää arviointiselostuksessa.

Elinkeinoiniin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa on otettava huomioon hankkeen tarpeellisuus. Liikenneviraston edustaja totesi yhteistyöryhmän kokouksessa varsin selkeästi, että nykyiset liikennemäärät eivät anna edellytyksiä hankkeen toteuttamiselle. Ohjelmassa hankkeen perusteluksi esitetään kasvuodotukset, joita kohdistuu muun muassa energia- ja kaivosteollisuuteen ja biotalouden nousuun. Meriväylähankkeella ei ole mitään rahoitusohjelmaa tai suunnitelmaa, vaan ympäristövaikutustenarviointimenettely on vain varautumista siihen, että JOS edellytyksiä ilmaantuu, niin hanketta voidaan nopeammin edistää. Toisaalta ruoppaamaan joudutaan ennemmin tai myöhemmin (parikymmenen vuoden välein?) nykyisen syväväylän mataltuessa meren tuomista massoista. Silläkin on oma merkityksensä niin ympäristölle kuin taloudelle.

Pohjois-Pohjanmaan liitto

Oulun sataman sisääntuloväylänä toimii nykyään syväväylä, joka kulkusyvyyks on 10,0 metriä. Väylän nykyinen kulkusyvyyks on sataman kasvavien toimintojen ja aluskoon kasvun vuoksi todettu liian matalaksi. Liikennevirastossa suunnitellaan meriväylän syventämistä 12,0 metrin kulkusyvyyteen. Väylä on nykyisellä linjauksellaan mutkainen ja herkästi mataloituva, minkä johdosta hankkeessa tarkastellaan vaihtoehtona osittain uutta väylälinjausta, joka helpottaisi sekä liikennöintiä että väylän kunnossapitoa. Meriväylän syventämiseen liittyy myös Oulun sataman tuloväylän ja satama-altaan syventäminen.

Meriväylän ja sataman syventämisen muodostamalle hankekokonaisuudelle on käynnistetty syksyllä 2015 ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA). YVA-menettelyssä tarkastellaan meriväylän syventämistä nykyisellä väylälinjauksella (VE1), osittain uudella väylälinjauksella (VE2) sekä väylän syventämättä jättämistä (VE0). Sataman osalta tarkastellaan syventämistä vaihtoehtoa sekä toteuttamatta jättämistä. Hankkeen YVA-menettely on ohjelmoitu päättyämään vuoden 2016 loppuun mennessä, mikä jälkeen haetaan vesilain mukaiset luvat ruoppaus- ja läjitystoille.

YVA-ohjelmassa kuvataan prosessin tiedot (mm. osallistuminen ja tiedottaminen) sekä hankkeen yleistiedot ja arvioitavat vaihtoehdot pääosin riittävän tarkasti. Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää YVA-ohjelmaa kuitenkin puutteellisena seuraavilta osin:

1. Maankäyttöä kuvaavassa kappaleessa maakuntakaava on kuvattu hyvin yleispiirteisesti. Maakuntakaava on ylin maankäytön suunnittelua ohjaava oikeusvaikutteinen kaavataso, joka ohjaa hankealueella esim. uuden Oulun yleiskaavan laadintaa. Pohjois-Pohjanmaalla maakuntakaava uudistetaan kolmen vaihemaakuntakaavan avulla. Ympäristöministeriö vahvisti Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaavan 23.11.2015. Siinä on osoitettu satama-alue ja siihen kuuluva logistiikka-alue sekä Oulun uusi meriväylä ohjeellisenä laivaväylänä. Lisäksi vaihekaavassa on osoitettu Hailuodon kiinteä yhteys yhteystarvemerkinällä ja tarkistettu merialueen tuulivoima-alueiden merkintöjä esimerkiksi Suurhiekkan tuulivoima-alueen osalta. Satama-alueen laajennus ja uusi rajausta voidaan osoittaa tammi-kuussa 2016 vireille tullessa 3. vaihemaakuntakaavassa.
2. Maisema- ja kulttuuriarvojen osalta on tarpeen tuoda esiin ja ottaa tarpeen mukaan huomioon arvokkaat maisema-alueet ja rakennetun kulttuuriympäristön kohteet. Pohjois-Pohjanmaan liitossa on inventoitu valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat maisemat ja kulttuuriympäristöt maakuntakaavoituksen tarpeisiin. Alueita koskevat selvitykset on saatavissa Pohjois-Pohjanmaan liitosta. Maisema-alueita käsittelevä selvitys myös liiton verkkosivuilta (Pohjois-Pohjanmaan liiton julkaisu B:86, 2016).

Vaikutusten arvioinnissa olisi mahdollista tarkastella laajemminkin väylän syventämisen vaikutuksia alusliikenteeseen. Syventäminen mahdollistaa suurempien alusten liikennöimisen satamassa, millä voidaan arvioida olevan paitsi taloudellisia myös välillisiä ympäristövaikutuksia. Tätä näkökulmaa voisi YVA:ssa laajentaa.

Maakunnan liittojen lakisääteinen tehtävä on liikennejärjestelmäsuunnittelu. Pohjois-Pohjanmaalla liikennejärjestelmä on laadittu ylimaakunnallisesti yhteistyössä Kainuun ja Keski-Pohjanmaan kanssa. Suunnitelma ja siinä linjatut kärkitehtävät on mainittu YVA-ohjelmassa. Parhailaan on käynnissä Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategian laatiminen, jonka yhteydessä on tarkoitus tarkastella myös satamia ja niiden tarvitsemaan infrastruktuuria.

Lapin liitto

Oulun meriväylän syventämisen YVA-menettelyssä tarkastellaan vaihtoehdon 0 lisäksi kahta hankevaihtoehtoa, jotka eroavat toisistaan meriväylän linjauksen suhteen. Molemmista vaihtoehdoissa on mukana Oulun sataman sisääntuloväylän sekä satama-altaiden syventäminen 12,0 m kulkusyvyyteen. Vaihtoehdossa 1 tarkastellaan nykyisen, Hailuodon pohjoispuolella kulkevan väylän syventämistä 12,0 m kulkusyvyyteen. Ruoppauskohteita on useita pitkin väylää. Vaihtoehdossa 2 tarkastellaan nykyisen väylän sataman puoleisen osan syventämistä (15 km) ruoppausta kulkusyvyyteen 12,0 m sekä ulkomeren puolella uuden väylän linjausta jonkin verran nykyisen väylän pohjoispuolella luontaisia syvänteitä hyödyntäen 55 km matkalla. Noin 5 km pituinen väylän osuus sijoittuisi Lapin puolelle Simon kunnan vesialueelle.

Vaihtoehdon 2 mukainen linjaus sijoittuu Lapin puolella ympäristöministeriön 19.2.2014 vahvistaman ja 11.9.2015 lainvoiman saaneen Länsi-Lapin maakuntakaavan alueelle. Linjauksen alue on maakuntakaavassa osoitettu vesialueena (W 6900). Linjauksen kanssa risteää kaavassa osoitettu laivaväylä. Ympäristöministeriö jätti kaavasta vahvistamatta linjauksen itäpuolelle osoitetun tuulivoimaloiden alueen (tv 2284). Samalla alueella on kuitenkin voimassa 16.7.2005 lainvoiman saaneessa Lapin meri- ja rannikkoalueen tuulivoimamaakuntakaavassa osoitettu tuulivoimaloiden alue (tv 2284, Pitkämatala). Alue jatkuu Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavassa.

Ympäristövaikutusten arviointiselostukseen tulisi lisätä maakuntakaavoitusta käsittelevä osio, jossa olisi kuvaukset ja karttaotteet alueella voimassa olevista maakuntakaavoista. Lapin osalta osiossa tulisi olla käsitelty Länsi-Lapin maakuntakaava ja Lapin meri- ja rannikkoalueen tuulivoimamaakuntakaava.

Maankäyttö- ja rakennuslakia ollaan muuttamassa lisäämällä lakiin merialuesuunnittelua koskevat säännökset. Merialuesuunnitelman laatiminen on tulossa maakuntien liittojen tehtäväksi. Merialuesuunnittelua koskevan valtioneuvoston asetusehdotuksen mukaan Lappi, Pohjois-Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa ja Pohjanmaa laatisivat yhteisen merialuesuunnitelman. Ensimmäiset merialuesuunnitelmat laadittaisiin vuoteen 2021 mennessä. Ympäristövaikutusten arviointiselostukseen voisi lisätä maininnan vireillä olevasta merialuesuunnittelusta.

Lapin liiton virastolla ei ole muuta huomautettavaa Oulun meriväylän syventämisen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Esitetty YVA-ohjelma antaa hyvän pohjan arviointiselostuksen laatimiselle.

