

Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry
Sorrantie 51
90480 Hailuoto
info@hsly.info

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry
PL 326
90101 Oulu
044-9290550
pohjois-pohjanmaa@sll.fi

Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry
PL 3000
90014 Oulun yliopisto
esaalto@hotmail.com

24.9.2014

Hailuodon kunta
tekniset palvelut
Luovontie 176
90480 HAILUOTO
kunnanvirasto@hailuoto.fi

Oulun kaupunki
yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut
PL 32
90015 OULUN KAUPUNKI
yleiskaavoitus@ouka.fi

Viite: OUKA/9150/10.02.02/2013

Asia: **Muistutus merialueen osayleiskaavaehdotuksesta**

Luontojärjestöt antoivat kaavaluonnoksesta lausunnon kesäkuussa 2010. Joihinkin esille ottamiimme asioihin on annettu vastine 7.8.2014 päivätyssä ”kaavaluonnoksen palaute, vastineet” -asiakirjassa. Suurimmaksi osaksi lausuntoamme vain referoidaan lyhyesti ja luetellaan kymmeniä esille nostamiimme asioita, joihin ei vastata mitään. Vaatimukseemme sisällyttää meidän ja muiden lausunnonantajien autenttiset lausunnot hankkeen muiden asiakirjojen kanssa samoissa yleisölle avoimissa Internet-hakemistoissa (Hailuodon liikenneyhteyden ja tuulivoiman kehittämisen kanssakäymisportaali ym.) ei ole reagoitu mitenkään.

Kuten olemme osoittaneet aikaisemmissa lausunnoissamme (YVA:n arviointiohjelmasta 10.6.2009, kaavaluonnoksesta 7.6.2010, YVA:n arviointiselostuksesta 16.6.2010), hankkeen ympäristövaikutusten arviointi on osin erittäin epäpätevää ja tarkoitushakuista, ja jopa sen rajaus on virheellinen. Kiinteän tieyhteyden vaikutuksia itse Hailuotoon ei ole arvioitu lainkaan lukuun ottamatta pengertien lähialuetta ja Hailuodon itärantaa. Näin, vaikka koko hankkeen perusteluina ovat kuvitellut

hyödyt, jotka seuraisivat kiinteän yhteyden mukanaan tuomia elinkeinojen ja maankäytön muutoksia, tietenkin syntyisivät itse saarella eivätkä suinkaan lauttaväylällä. Myös julkisuudessa sanomalehti Kalevan johdolla levitetty propaganda on nimeä –”Hailuodon silta” – myöten vääristeltyä. Koska nyt puheena oleva kaavoitushanke nojautuu em. ympäristövaikutusten arviointiin, aikaisemmin esittämämme kritiikki on edelleen pääosin voimassa, vaikka tuulivoima on nyt erotettu hankkeesta. Tihkuneiden tietojen mukaan siihenkin ollaan kuitenkin palaamassa, jos pengertiehanke näyttää toteutuvan.

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

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

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

Vaikutusalue

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Arviointiselostuslausunnossamme 16.6.2010 kirjoitimme tarkastelualueesta yhteenvedossa muun muassa näin:

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

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

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

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

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

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

Selvitykset

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

Liikenneyhteyden kehittämisen tavoitteet

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

– Liikkuminen on mahdollista ympärivuorokautisesti. (Miksi niin tärkeää? On lautallakin mahdollista, jos on hätätilanne.)

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

Lyhenevät ja madaltuvat sillat

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

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

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

Pöyry OY:n selvityksessä ”Oulunsalo-Hailuoto tuulipuistohankkeen ja pengertien vesistövaikutusten mallinnus” ei (27.11.2009, loppuraportti) ei mainita millä silta-aukoilla työ on tehty. Kannattavuuslaskelman (ilman päiväystä, päivitetty yleissuunnitelman 2011 tiedoille) mukaan ”sil-
tapituksia on suunnitelmassa voitu tarkentuneiden pohja- ja virtaustietojen pohjalta lyhentää noin 13 prosenttia aiempiin suunnitelmiin verrattuna”. Mihän tämä ”voiminen” perustuu, ei paljasteta.

Pengertien mitat, turvallisuus ja varmuus

Kaavaselostuksen mukaan ”tien poikkileikkaus on noin 9 metriä, penger on noin 3,5 metriä keskiveden korkeuden yläpuolella. Penger on kestävä suoja aallokon ja jäiden aiheuttamia eroosiovoimia

vastaan. Penkereen korkeus on riittävä tavanomaisissa sääoloissa, mutta voimakkaimmilla tuulilla aallokko huuhtelee tien pintaa ja irtojäiden aikaan myös jäitä saattaa kasautua penkalle ja jopa tielle. Ajoneuvoliikenteen kaistojen leveydet ovat 3,0+3,0 m ja kevyt liikenne käyttää molemmin puolin olevia 1,75 m leveitä pientareita.”

Pengertie on nykyisine satamateineen yhteensä noin 10 kilometrin pituinen. Siinä ei tekosaarta lukuun ottamatta juuri ole turvallisia pysähtymismahdollisuuksia, joten ELY:n ja konsulttien mainostama maisemien ihailu on vaikeaa ja jopa vaarallista. Onnettomuustilanteessa kaide estää väistön sivulle, mikä onnistuu normaalisti maanteillä. Tietä on mainostettu myös kevyen liikenteen mahdollisuuksia parantavana, ja kaavassa se on ”viheryhteys”. Kaikki pyörällä Hailuodossa kulkeneet ovat kuitenkin sitä mieltä, että jo nykyiset lyhyet lauttasataman penkereet ovat kovalla tuulella hyvin hankalia, ja lautta on tervetullut lepopaikka pyöräilijälle. Pengertie siis selvästi huonontaa kevyen liikenteen olosuhteita. Yleisötilaisuudessa 10.9.2014 ELY:n Risto Leppänen myös tunnusti, että pyöräilijöiden on syytä pysytellä poissa pengertieltä kovemmalla tuulella.

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

Kustannukset

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

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

Täydentävät selvitykset

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lieventävät toimenpiteet

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

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

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

Vaikutukset liikenteeseen

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

Päästöt

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

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

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

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

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

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

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

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

Vaikutus maisemaan ja kulttuuriperintöön

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

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

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

Vaikutus kasvillisuuteen

Kohta on täynnä ristiriitaisuuksia, virheitä ja oikaisuja. ”Kiinteän yhteyden rakentamisella ei ole vaikutusta hankealueen vesikasvillisuuteen.” Samassa kappaleessa kuitenkin ”alueen uhanalaisista lajeista upossarpio ja nelilehtivesikuusi häviävät nopeasti kasvupaikkojen hävitessä rantojen

umpeenkasvun myötä”. Nelilehtivesikuusi voidaan tulkita rantakasviksi, mutta upossarpio on kyllä yksiselitteisesti vesikasvi.

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

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

Vaikutus eläimistöön

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

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

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

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

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

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

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

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

Kappaleessa tunnustetaan ja tunnustetaan kuitenkin pelätty mahdollisuus paikallispalveluiden vähenemisestä.

Vaikutukset elinoloihin ja viihtyvyyteen

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

Loppupäätelmä

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

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

Hailuodon luonnonsuojeluyhdistys ry

Kimmo Kaukonen
puheenjohtaja

Asko Heikura
sihteeri

Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri ry

Esko Saari
puheenjohtaja

Merja Ylönen
sihteeri

Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys ry

Esa aalto
puheenjohtaja

Ari-Pekka Auvinen
suojelutoimikunnan puheenjohtaja



Kuva. Liikkuvat kevätjääät ovat etelätuulella nousseet aallonmurtajalle Huikussa 21.4.2014.