

Pohjois-Suomen elinvoimakeskukselle

Pohjois-Suomen elinvoimakeskus on laatinut yleissuunnitelman valtatie 20 parantamisesta ja asettanut sen nähtävillä mm. mahdollisten muistutusten tekemistä varten. Kiimingin - Jäälän vesienhoitoyhdistys on tutustunut huolellisesti nähtävillä olevaan aineistoon ja lausuu muistutuksenaan asiasta seuraavaa.

Rautailmiötä tutkitaan

Kiimingin - Jäälän vesienhoitoyhdistys perustettiin vuonna 2011 erityisesti Jäälänjärven kunnan parantamiseksi. Varsin pian kävi ilmi, että Jäälänjärven vedenlaatuongelmat johtuivat pääasiassa järven tulovesistä, joiden todettiin sisältävän runsaasti rautaa. Yhdistys suunnitteli ja toteutti useita rakenteita humukseen liittyneiden rautapartikkeleiden pidättämiseksi laskeuttamalla, mutta tulos osoittautui vaatimattomaksi. Suurin rakenne on Jäälänjärven perukasta erotettu 3,5 hehtaarin laskeutusallas. Optimaalisissa olosuhteissa rakenne pidättää noin 15 prosenttia tuloveden raudasta. Tämä ei kuitenkaan ratkaisevasti paranna järven veden ominaisuuksia: tummaa väriä ja sameutta.

Yhdistyksen ponnistelut rautakysymyksen selvittämiseksi ja ratkaisemiseksi ovat johtaneet useisiin mittaviin tutkimuksiin. Oulun yliopiston kanssa tehty kolmivuotinen RautaVirta-tutkimus tuotti laajan kokonaiskuvan Jäälänjärven tulovesistä erityisesti raudan osalta. Asiaan vaikuttavista maaperän ja vesistön prosesseista ei kuitenkaan saatu selvyyttä puhumattakaan, että tutkimus olisi tuonut edellytyksiä ongelman ratkaisemiseen. Juuri äsken Jäälänjärven valuma-alueella on käynnistynyt Luonnonvarakeskuksen johdolla RautaTurve-tutkimus, joka pyrkii selvittämään mm. maaperässä tapahtuvia prosesseja. Lisäksi Oulun yliopisto tutkii samalla alueella ns. sammalen mikrobikumppaneiden mahdollisuuksia raudan poistamisessa vedestä (MOREWA-hanke).

Tähänastisten tutkimusten ja käytännön kokemusten perusteella on selvää, että

- raudan kulkeutumisen perussy on pohjaveden pinnan alentaminen
- ilmiö on massiivinen
- ongelman ratkaiseminen on vaikeaa.

Alikulkujen kuivatus on mittava ympäristökysymys

Valtatien 20 parantaminen edellyttää lukuisia alikulkuja, joiden alueella pohjavedenpintaa joudutaan alentamaan. Raudan kulkeutumiseen liittyvät ongelmat kytkeytyvät olennaisesti kohteen suunnitteluun ja toteutukseen.

Yhdistyksemme on tuonut raudan kulkeutumiseen liittyvät ongelmat esiin hankkeen aikaisemmissa vaiheissa niin virallisesti kuin epävirallisestikin. YVA-yhteysviranomaisen

on perustellussa päätelmässään painottanut ilmiön pysyvää luonnetta ja edellyttänyt vaikutusten lieventämistä toimenpiteillä. Asia esiintyykin yleissuunnitelma-aineiston useissa kohdissa. Luvussa 5 on todettu, että viranomaisen perustellusta päätelmästä on tiesuunnitelmavaiheessa huomioitava erityisesti

- pohjaveden alentamistarve
- hulevesien hallintasuunnitelma ja pintavesivaikutusten lieventämistoimenpiteet
- pohja- ja pintavesien laadun seuranta
- happamien sulfaattimaiden ja kallioperän mustaliuskeen esiintyminen pohjatutkimuksissa

Kohdassa 4.16, joka koskee pohjavesisuojuuksia ja pintavesien käsittelyä, on todettu, että alikulkujen pohjavedenhallinta on alustavasti esitetty toteutettavaksi betonikaukalona seitsemällä siltapaikalla. Jatkosuunnittelussa on haitallisten vesistövaikutusten ehkäisemiseksi selvitettävä tarkemmin pintavesien selkiyttämistä esimerkiksi viivytysaltailla ennen hulevesien johtamista vesistöihin.

Kohdassa 6.12.1 (pintavedet) on asianmukaisesti todettu happamien sulfaattimaiden sijainti suunnittelualueella. Tämän on arvioitu aiheuttavan pintavesien happamoitumista. Tässä yhteydessä on jäänyt ottamatta huomioon suurin ympäristöongelma: raudan mobilisoituminen.

Happamien ja rautapitoisten kuivatusvesien käsittelytoimenpiteinä asiakirjoissa mainitaan pintavesien selkeytys, viivästys ja neutralointi. Mainitut vaikutusten lieventämiskeinot ovat raudan aiheuttamien ympäristöhaittojen kannalta jokseenkin merkityksettömiä.

Rautailmiön hallinta on priorisoitava suunnittelussa korkealle

Raudan mobilisoituminen voimistaa yleistä vesien tummumiskehitystä ja vaikuttaa laaja-alaisesti sekä luontoon että vesien käyttökelpoisuuteen. Ilmiön tunnistaminen on ympäristökysymyksenä uutta, eikä sen hallintaan ole toimivia ratkaisuja.

Yleissuunnitelma-asiakirjoissa on todettu, että nämä ratkaisut suunnitellaan tiesuunnitelmavaiheessa. Olennainen ristiriita asiakirjoissa on siinä, että laajoissa ja yksityiskohtaisissa suunnitteluperusteissa rautailmiön hallintaa ei edes mainita. Suunnittelussa asia on priorisoitava korkealle. Muussa tapauksessa toteutusvaiheessa ajaututaan perinteisiin, toimimattomiin ratkaisuihin.

Asian havainnollistamiseksi tähän kirjelmään on liitetty kaksi valokuvaa suunnittelualueelta Ylikiimingintien risteyksestä. Kuvista on todettavissa, että alikulun kuivatusveteen liuennutta rautaa saostuu massiivisesti pumpattaessa vettä valtatie sivuojaan.

Kiimingin – Jäälän vesienhoitoyhdistys

Birger Ylisaukko-oja
hallituksen jäsen, sihteeri
p 045 204 1993
sähköp. birger.ylisaukko-oja@outlook.com

Valokuvat:

Vasemmanpuoleisessa kuvassa Ylikiimingintien liittymän alikulun kuivatusvedestä saostuvaa rautaa. Oikeanpuoleisesta kuvasta näkyy, että saostumaa on levinnyt yli 200 metrin matkalle. Ojaa on jouduttu tyhjentämään useita kertoja.

