



LÄNSI-SUOMEN
YMPÄRISTÖKESKUS
VÄSTRA FINLANDS
MILJÖCENTRAL

Paikka/Plats
Vaasa

Päiväys
Datum
16.6.2006

Dnro
Dnr
LSU-2004-J-142

Ratahallintokeskus
Keskuskatu 8
PL 85, 00101 Helsinki

Viite
Hänvisning

Ympäristövaikutusten arviointimenettely, Seinäjoki- Oulu radan palvelutason parantamishanke

Asia
Ärende

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO ARVIOINTISELOSTUKSESTA

HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Ratahallintokeskus on 31.1.2006 toimittanut Länsi-Suomen ympäristökeskukseen ympäristövaikutusten arvioinnista (YVA) annetun lain (468/1994, muutos 267/1999) mukaisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (suomenkielinen) hankkeesta, jonka tarkoituksena on Seinäjoki- Oulu radan palvelutason parantaminen. Ruotsinkielinen arviointiselostus on toimitettu 8.2.2006. Lausuntopyyntökirje arviointiselostuksesta on lisäksi saapunut ympäristökeskukseen 16.2.2006.

Hankkeen nimi

Seinäjoki- Oulu rataosuuden palvelutason parantaminen

Hankkeesta vastaava

Ratahallintokeskus
Keskuskatu 8
PL 185, 00101 HELSINKI

Hankkeesta vastaavan YVA- koordinaattori

Sito- yhtiöt
Tiina Kähö
Tietäjäntie 14, 02130 ESPOO

Hankkeesta vastaavan käyttämät konsultit

Suunnitteluosuus Seinäjoki- Eskola (Kannus):
WSP LT- konsultit Oy
Veli- Markku Uski
Heikkiläntie 7, 00210 HELSINKI

Ympäristötalo
Miljöhuset
PL/PB 262, 65101 VAASA/VASA
Koulukatu/Skolhusgatan 19
Faksi/Fax 020 490 5251

Kokkolan toimipaikka
Kontoret i Karleby
PL/PB 77, 67101 KOKKOLA/KARLEBY
Torikatu/Torggatan 40
Faksi/Fax 020 490 5610

Seinäjoen toimipaikka
Kontoret i Seinäjoki
PL/PB 156, 60101 SEINÄJOKI
Torikatu 16
Faksi/Fax 020 490 5531

020 490 109

kirjaamo.lsu@ymparisto.fi
www.ymparisto.fi/lsu

Suunnitteluosuus Eskola (Kannus)- Vihanti:
Sito Oy
Tiina Kähö
Tietäjäntie 14, 02130 ESPOO

Suunnitteluosuus Vihanti- Oulu:
Ramboll Finland Oy
Jari Mannila
Piispanmäentie 5, 02240 ESPOO

Yhteysviranomainen
Länsi-Suomen ympäristökeskus
PL 262, 65101 VAASA

Hanke ulottuu kahden ympäristökeskuksen; Länsi-Suomen ja Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskusten alueille. Ympäristöministeriö päätti viranomaisten kesken sovitusti päätöksessään YM9/553/2004 1.12.2004 Länsi-Suomen ympäristökeskuksen toimivan hankkeen yhteysviranomaisena (YVA- asetus 10§).

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn peruste

Ympäristöministeriön päätös YM9/553/2004 1.12.2004.

YVA- menettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVA) tarkoituksena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumista.

Arviointiselostus on hankkeesta vastaavan laatima selvitys hankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista. Selostus laaditaan arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella. Länsi-Suomen ympäristökeskus antoi 15.6.2005 / LSU-2004-J-142 lausuntonsa Ratahallintokeskuksen vuonna 2005 laatimasta arviointiohjelmasta.

Arviointimenettely päättyy, kun yhteysviranomainen antaa lausuntonsa arviointiselostuksesta.

Hanke, sen tarkoitus ja sijainti sekä esitetyt vaihtoehdot

Rataosuus on yksiraiteinen, 335 km pitkä ja se kulkee 20 kunnan läpi.

Seinäjoen ja Oulun välinen rata on osa valtakunnallista päärataa ja yleiseurooppalaista TEN- rautatieverkkoa. Se on avattu liikenteelle yli sata vuotta sitten. Rataosa on vilkas henkilö- ja tavaraliikenteen yksiraiteinen, sähköistetty, kauko-ohjattu ja junien kulunvalvonnalla varustettu rata.

Rataosalla on 31 liikennepaikkaa, joista 13:lla on kaupallista toimintaa ja loput 18 toimivat vain kohtaupaikkoina. Tasoristeyksiä on 105 kappaletta. Nykyinen junien maksiminopeus on 140 km /h ja suurin sallittu akselipaino 22,5 tonnia, erikoisluvilla osuudella kulkee myös 24 tonnin akselipainon venäläisiä tavarajunia.

Rataosa on perusparannettu 1960- ja 1970- luvuilla. Päälysrakenne on taloudellisen käyttöikänsä lopussa, mikä näkyy runsaana kunnossapitotarpeena. Kapasiteetti on erityisesti öisin täysmittaisessa käytössä ja myöhästymiset yleisiä. Liikenteen on ennustettu lisääntyvän voimakkaasti, erityisesti tavaraliikenteen. Seinäjoki- Kokkola osuus on ruuhkainen ja häiriöherkkä. Radan kunto ei enää vastaa vaatimuksia, siksi Ratahallintokeskus teki vuonna 2004 suunnittelupäätöksen rataosan tasonnoston suunnittelusta. Ratahallintokeskus arvioi, että hanke parantaa rautatieliikenteen kilpailukykyä ja luo samalla edellytykset Seinäjoen ja Oulun välisen alueen maankäytön ja elinkeinoelämän kehittämiseksi.

Hankkeen vaihtoehtoina ovat arviointiselostuksessa:

- VE 0+ -vaihtoehto; hankkeen toteutumatta jättäminen, nykyisen radan kunnossapito nykyisen kunnan ylläpitämiseksi
- VE 1-vaihtoehto; palvelutason parantaminen Seinäjoki-Oulu, joka sisältää noin 68 km kaksoisraidetta
- VE 2-vaihtoehto; palvelutason parantaminen Seinäjoki-Oulu, joka sisältää kaksoisraiteen koko rataosalle vaihteittain toteutettuna sekä rataoikaisuja.

Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset

Hankkeen toteuttaminen edellyttää tämän YVA- menettelyn jälkeen yleissuunnitelman laadintaa valitusta vaihtoehdosta, eduskunnan talousarviopäätöstä ja valtioneuvoston lunastus- ja ennakkohaltuunottopäätöstä. Hankkeen yhteydessä tehtäviin toimenpiteisiin on asian laadusta riippuen hankittava esimerkiksi maankäyttö- ja rakennuslain, vesilain ja ympäristönsuojelulain mukainen lupa.

Ennen rakentamisen aloittamista laaditaan projekti-, rata- ja rakentamissuunnitelmat.

Jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa on otettava huomioon myös uuden valmisteilla olevan ratalain mahdollinen voimaantulo.

Menettelyn sovittaminen yhteen muiden lakien mukaisiin menettelyihin

Samanaikaisesti YVA- menettelyn kanssa on tehty Seinäjoki- Oulu- radan palvelutason parantamisen yleissuunnitelmaa, joka koskee akselipainon korottamista koko rataosuudelle ja osittaista nopeudennostoa.

YVA- menettely käynnistyi alustavassa yleissuunnitelmavaiheessa.

Ympäristövaikutusten arviointia varten on tehty erillinen kaksoisraideselvitys koko rataosuudelle. Suunnittelu tehtiin alustavan yleissuunnitelman mukaisia suunnitteluperiaatteita ja käytäntöjä soveltaen, kuitenkin tarveselvitystasoisena eli hieman yleissuunnitelmaa yleisemmällä tasolla. Yleissuunnitelma valmistuneen heinäkuussa 2006.

Natura- alueita on tarkasteltu, sen perusteella erillistä Natura- arviointia ei katsottu tarvittavan.

ARVIOINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiselostus on ollut virallisesti nähtävillä hankkeen vaikutusalueen kuntien ja kaupunkien (Seinäjoki, Nurmo, Lapua, Kauhava, Alahärmä, Uusikaarlepyy, Pedersöre, Kruunupyö, Kokkola, Kälviä, Lohtaja, Kannus, Sievi, Ylivieska, Oulainen, Vihanti, Ruukki, Liminka, Kempele, Oulu) virallisilla ilmoitustauluilla 16.2.2006- 18.4.2006. Lisäksi se on toimitettu kuntien pääkirjastoihin ja pyydetty asettamaan nähtäville samaan aikaan.

Kuulutus arviointiselostuksen nähtävillä olosta on lisäksi julkaistu sanomalehdissä Ilkka, Keski-Pohjanmaa, Kaleva ja Jakobstads Tidning.

Kirjalliset kannanotot ja lausunnot on pyydetty toimittamaan Länsi-Suomen ympäristökeskukseen viimeistään 19.4.2006.

Kaikille kiinnostuneille avoimia tiedotus- ja keskustelutilaisuuksia on pidetty arviointiselostusvaiheen osalta syksyllä 2005; Kokkolassa 25.10., Pedersöressä 26.10., Lapualla 27.10., Ylivieskassa 1.11. ja Vihannissa 2.11. Tilaisuuksien yhteydessä jaettiin asukaskyselyä.

Ratahallintokeskus julkaisi tiedotteen YVA- menettelyn käynnistymisestä arviointiohjelmavaiheessa, sekä asukaskyselystä 19.5.2005 suomeksi ja ruotsiksi laajalla alueellisella jakelulla. YVA- selostuksen luonnosvaiheessa lähetettiin lisäksi kutsut radan lähialueen maanomistajille. Oulun ja Kempeleen alueen radanvarren asukasyhdistyksille ja urheiluseuroille lähetettiin sähköpostitiedote asukaskyselystä ja puhelinhaastattelusta. Tietoa hankkeen valmistelusta on levinnyt aiemmin myös jo vireillä olleen alustavan yleissuunnittelun ja yleissuunnittelun yhteydessä; teknisiä suunnitelmaratkaisuja on esitelty lähes kahdessakymmenessä tilaisuudessa vuosien 2004-2005 aikana. Hankkeesta on myös ollut tietoa sekä ratahallintokeskuksen että ympäristöhallinnon internet-sivuilla. Ratahallintokeskuksen sivujen kautta on ollut mahdollista antaa palautetta hankkeesta.

Lausunnot arviointiselostuksesta pyydettiin seuraavilta tahoilta:

Seinäjoen kaupunki, Nurmon kunta, Lapuan kaupunki, Kauhavan kaupunki, Alahärmän kunta, Uudenkaarlepyyn kaupunki, Pedersören kunta, Kruunupyyn kunta, Kokkolan kaupunki, Kälviän kunta, Lohtajan kun-

ta, Kannuksen kaupunki, Sievin kunta, Ylivieskan kaupunki, Oulaisten kaupunki, Vihannin kunta, Ruukin kunta, Limingan kunta, Kempeleen kunta, Oulun kaupunki, jotka kaikki ovat rataosuuden välittömällä vaikutusalueella, Seinäjoen seudun terveysyhtymä/ ympäristölautakunta sekä lisäksi Pietarsaaren kaupunki, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus, Pirkanmaan ympäristökeskus, VR-yhtymä Oy, Länsi-Suomi ja Pohjois-Suomi, Etelä-Pohjanmaan liitto, Österbottens förbund- Pohjanmaan liitto, Keski-Pohjanmaan liitto, Pohjois-Pohjanmaan liitto, Museovirasto/ rakennushistorian osasto, Museovirasto/ arkeologian osasto, Länsi-Suomen lääninhallituksen sosiaali- ja terveysosasto/ Vaasan yksikkö, Oulun lääninhallituksen sosiaali- ja terveysosasto, Pohjanmaan TE- keskuksen kalatalousyksikkö, Pohjois-Pohjanmaan TE- keskus, Kainuun TE- keskus, Tiehallinnon Vaasan tiepiiri, Tiehallinnon Oulun tiepiiri, Pohjanmaan riistanhoitopiiri, Oulun riistanhoitopiiri, Svenska Österbottens jaktvårdsdistrikt/ Ruotsinkielisen Pohjanmaan riistanhoitopiiri, Oulun yliopisto, Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan piiri, Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri, Luonto- Liitto ry Pohjanmaan piiri, Luonto- Liitto ry Pohjois-Suomen piiri, Natur och Miljö rf., Pohjanmaan museo Vaasassa, K.H. Renlundin museo Kokkolassa, Etelä-Pohjanmaan maakuntamuseo Seinäjoella, Pohjois-Pohjanmaan museo Oulussa, Pohjanmaan Matkailu ry, Etelä-Pohjanmaan Matkailu Oy, Kokkolan Matkailu Oy, Oulun kaupunki matkailupalvelut, Pohjanmaan kauppakamari, Etelä-Pohjanmaan kauppakamari ja Oulun kauppakamari.

YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Yhteenveto

Lausuntoja on pyydetty 59 taholta ja saatu 41. Mielipiteitä ja kannanottoja on tullut 6 kappaletta. Lausunnoissa pidetään arviointiselostusta pääasiassa hyvin tehtynä ja riittävän laajana, ja sen esitystavan selkeys saa kiitosta. Hankkeen vaikutusalueen laajuuteen nähden sisältöä pidetään yleensä riittävänä. Usea olisi mm. kuitenkin toivonut, että tasoristeysten poistoa ja siitä aiheutuvia järjestelyjä olisi käsitelty enemmän, ihmisten elinolosuhteisiin ja viihtyvyyteen vaikuttavana tekijänä. Lausunnoissa on ehdotuksia täydennyksiksi, jatkotyöhön ja seurantaan sekä täsmennyksiä.

Vaihtoehto 2 ja nopeat päätökset kaksoisraiteen toteuttamisesta saa tukea useimmilta. Toteuttamisjärjestyksen osalta toivotaan pohjoisen suunnalla hankkeen aloittamisesta Oulu- Seinäjoki suuntaisesti ja etelämpänä päinvastoin. On myös esitetty, että toteutus aloitettaisiin melu- ja värinäälteimmilta alueilta.

Osallistumisen järjestäminen saa positiivista palautetta, joskin asukaskyselyä olisi voitu laajentaa.

Kannanotoissa puututaan melu- ja värinäöngelmiin.

Lausunnot ja kannanotot on toimitettu hankkeesta vastaavalle.

Lausunnot (osin lyhenneltynä):

Pohjois- Pohjanmaan ympäristökeskus 19.4.

Arviointiselostus koskee huomattavan pitkää ratajaksoa. Tämä on heijastunut raportin laajuuteen. Laaja-alaisuuden vuoksi yksityiskohtaiseen vaikutustarkasteluun ei ole ollut mahdollisuutta. Selvityksessä on keskitytty lähinnä valtakunnallisesti merkittäviin alueisiin ja kohteisiin, vaikka hankkeella saattaa olla paikallisesti suuriakin vaikutuksia. Paikalliset vaikutukset on ohitettu mainintoina ja siltä osin tarkastelu on jäänyt pintapuoliseksi – näin on erityisesti tasoristeysten poistojen kohdalla. Uusilla tie- ja alikulkuratkaisuilla saattaa kuitenkin olla merkittäviä vaikutuksia maisema- ja kyläkuvaan.

Selostuksessa tuodaan yleispiirteisyydestään huolimatta verraten objektiivisesti esiin hankkeen haitalliset vaikutukset. Teksti on asiantuntevaa, kielellisesti hyvin laadittua ja asiat esitetään riittävän ymmärrettävästi. Selostuksessa on aivan oikein korostettu laadukkaan jatkosuunnittelun ja varsinaisen rakentamisen merkitystä haitallisten vaikutusten ehkäisyssä.

Meneillään oleva VE 1:n mukainen yleissuunnittelu ei ole vinouttanut arviointiselostuksen laadintaa. Kaikkia käsiteltyjä vaihtoehtoja arvioidaan ja vertaillaan riittävällä tavalla ja uskottavasti. Hankkeen

vaikutusalue vaihtelee vaikutustyypeittäin. Tämä tulee arviointiselostuksessa pääasiassa riittävällä tavalla esiin. Tosin laaja-alaisuudesta johtuva yleispiirteisyys leimaa myös vaikutusalue tarkastelua.

Tärinä. Melua ja tärinää analysoidaan selostuksessa seikkaperäisesti. Melu ja tärinä ovat hankkeen ja sen eri vaihtoehtojen merkittävimpiä ympäristövaikutuksia. Tuodaan esiin, ettei tärinän arviointiin ole vakiintunutta menetelmää ja että laskelmien epävarmuus on huomattavasti suurempi kuin esim. melulaskelmien, minkä vuoksi tärinää kuvaavia käyriä ei esitetä kartoilla. Selostuksessa arvioidaan olemassa olevan tiedon valossa tärinävaikutuksia verraten hyvin – on jopa pystytty esittämään taulukossa kussakin vaihtoehdossa tärinälle altistuvien asukkaiden määrä tietyillä ratajaksoilla. Jatkosuunnittelussa on tarvetta arvioida tärinävaikutuksia yksityiskohtaisemmin ja paneutua haitallisten vaikutusten lieventämiseen. Arviointiselostus antaa myös arvokasta tietoa maankäytön suunnitteluun. Tärinän ja melun lisääntyminen on otettava huomioon maankäytön suunnittelussa - varsinkin suunniteltaessa uusia asuinalueita. Ratahallinnon edustajat on syytä saada kaavojen viranomaisneuvotteluihin ja antamaan lausunnot kaavoista, joihin ratamelu ja -tärinä saattaa kohdistua. Jo rakennetuilla alueilla on tarve tutkia rakenteellisia mahdollisuuksia lisääntyvän tärinän ehkäisemiseksi.

Melu. Melun arviointi on havainnollista ja laadukasta. Kartoissa esitetään meluvyöhykkeet ja tekstissä arvioidaan vaikutuksia. Monessa taajamassa melualueen sisälle jää paljon asutusta. Asutusta on melualueen sisällä myös taajamien ulkopuolella. Melun torjumiseksi esitetään käyttökelpoisia menetelmiä. Melusuojaus edellyttäviä kohteita luetellaan. Kuten tärinän kohdalla, myös meluntorjunta tulee ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa, mikä edellyttää hyvää yhteistyötä kuntien kanssa. Melusuojaus tulisi tehdä tapauskohtaisesti ja siten, että vain tiiviin asutuksen alueilla käytetään meluesteitä (melumuuri tai -valli). Haja-asutusalueilla esteitä tarkoituksenmukaisempaa on käyttää rakennuspaikkakohtaista suojausta, mikä on myös maiseman kannalta parempi vaihtoehto. Sisämelua voidaan ehkäistä rakenteellisin ratkaisuin, lähinnä ikkunoiden ääneneristävyyttä lisäten. Pihojen ulkomelua vastaan taas kannattaisi suojautua rakennusten oikealla sijoittelulla ja kasvillisuudella. Jopa olemassa olevilla rakennuspaikoilla voidaan rakentaa uusia piharakennuksia melusuojaustarkoituksessa.

Pilaantuneista maista esitetään arviointiselostuksessa riittävät tiedot. Esitetään myös lisäselvitystarpeet.

Pohjavedet. Ratajaksolla sijaitsevat pohjavesialueet luetellaan ja arvioidaan vaihtoehtojen vaikutuksia pohjavesialueisiin. Tuodaan esiin myös lisäselvitystarpeet. Hankkeen vaikutukset pohjavesiin esitetään verraten hyvin. Vaikutuksia tarkastellaan asiallisesti olemassa olevien tietojen perusteella. Hankkeen eri vaihtoehtoja voitaneen pohjavesivaikutusten osalta tarkastella ja vertailla riittävästi keskenään esitettyjen tietojen valossa.

Vaihtoehtojen välillä on eroja pohjavesivaikutusten suhteen. Pohjavesialueet ja niiden käyttö vedenhankintaan eivät kuitenkaan näytä muodostuvan kriittisiksi tekijöiksi lopullisen parantamisvaihtoehdon valinnassa, haitalliset vaikutukset ympäristöön (ja luontoon) näyttäisivät kasvavan siirryttäessä VE 0:sta VE 2:n suuntaan. VE 2:ssa tarvitaan kiviaineksia enemmän kuin kahdessa muussa vaihtoehdossa ja tämän seurauksena otettavien kiviainemäärien kasvaessa myös haitalliset vaikutukset ympäristöön (ml. pohjavedet) mitä ilmeisimmin kasvat.

Täydentävien maastoselvitysten perusteella hankkeen pohjavesiin kohdistuvat toimenpiteet ja mahdolliset haitat selviävät tarkemmin. Niinpä yksityiskohtaisemman hanke- ja rakennussuunnittelun yhteydessä on selvittettävä tarkemmin mm. mahdollinen tarve pohjavesialueiden kuivattamiseen pumppauksin ja vesilain mukainen luvantarve.

Kulttuuriympäristö ja maisema. Tasoristeyksien poistamisen vuoksi järjestetään uusia tieyhteyksiä ja rakennetaan uusia ali- ja ylikulkuja. Jatkosuunnittelussa tulee riittävällä tavalla selvittää uusien tiejärjestelyjen sekä ali- ja ylikulkujen vaikutusta maisemaan ja kulttuuriympäristöön sekä ihmisten liikumismahdollisuuksiin. Alikäytäviä on oltava riittävästi.

Arviointiselostuksessa luetellaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat ympäristöt. Näitä ovat mm. useat asemapiistot. Hanke eri vaihtoehtoineen vaikuttaa asemapiistoihin. Arvokkaat asemapiistot tulee

ottaa korostetusti huomioon jatkosuunnittelussa. Haitallisten vaikutusten lieventäminen tulee harkita huolella. Näihin seikkoihin arviointiselostus tarjoaa hyviä näkökohtia, joita on tarpeen syventää ja harkita yksityiskohdissaan tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Rataoikaisujen haitalliset ympäristövaikutukset tuodaan arviointiselostuksessa esille. Haitallisten vaikutusten lieventämiset nousevat tärkeiksi suunnittelun edetessä.

Luontoarvot. Luontovaikutukset arvioidaan samalla yleisellä tasolla kuin muutkin vaikutukset. Natura-vaikutuksia sekä laji- ja luontotyyppivaikutuksia arvioidaan hankkeen laajuuteen nähden pääasias-
sa riittävällä tavalla. Arviointiselostuksessa todetaan mm. etteivät hankkeen välittömät vaikutukset ulottuisi Natura-alueille. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kuitenkin paikoin tarvetta täsmentää vaikutusarviointia.

Nykyisen ratakiinteistön ja Ruonnevan Natura-ajan välillä on etäisyyttä noin 10 metriä. Arviointiselostuksen mukaan vaihtoehdossa 2 kaksoisraide on suunniteltu siten, että se voidaan toteuttaa kokonaan nykyisellä rautatiealueella. Selostuksessa todetaan, että "linnustollisesti radan parantamisella ei ole suurta merkitystä, koska Natura-alueen tärkein linnustoalue sijaitsee kaukana nykyisestä radasta sen vaikutusalueen ulkopuolella". Ympäristökeskus huomauttaa kuitenkin, että Revonnevan Ruonnevan Natura-alueella melu tulee huomattavasti lisääntymään junaliikenteen ja nopeuksien kasvun myötä, jolloin jatkosuunnittelussa on tarvetta tarkentaa arviota suojelualueen linnustolle.

Arviointiselostuksessa tuodaan esiin uhanalaisen perämerenmarunan esiintyminen radan varrella. Laji sisältyy luontodirektiivin liitteen IV tiukkaa suojelua edellyttäviin lajeihin. Jatkosuunnittelussa on tarvetta toimia selostuksessa esitetyllä tavalla: perämerenmarunan esiintymien lajistollinen puhtaus ja tarvittavat toimenpiteet selvitetään alueellisen ympäristökeskuksen kanssa.

Yksityiskohdista. Ympäristökeskuksen arviointiohjelmasta 13.5.2005 antama lausunto Vihannin rautapihan ylitysongelmista on huomioitu kohtuullisen lähelle asetetulla yli- tai alikäytävämerkinnällä. Sen sijaan Vihannin välilaiturista ei löydy mainintaa. Melualueen merkintätapa, josta lausunnossa huomautettiin, on nyt havainnollisempi. Arviointiselostuksessa mainitaan ratajakson olleen käytössä sata vuotta. Rataa on kuitenkin käytetty 120 vuotta.

Maakuntakaavaan on merkitty ylikunnalliset moottorikelkkailureitit: jokaiseen kuntaa ulottuu reitti, joko olemassa oleva tai yhteystarve. Maakuntakaavaan merkityt moottorikelkkailureitit kohtaavat rautatien joissakin kohdissa. YVA- menettelyssä ei arvioida hankkeen vaikutuksia reittisuunnitteluun. On tarpeen arvioida ratahankkeen ja kelkkailureittien yhteensovittamismahdollisuutta jatkosuunnittelussa.

Johtopäätökset

Raideliikenteen kehittäminen on tärkeää. Ympäristölle koituvien haitallisten vaikutusten lieventämiseksi tavaraliikennettä voitaisiin ohjata rautateille entistä enemmän. Hanke tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Tällöin tulee arvioida vaikutuksia lausunnolla olevaa laaja-alaista arviointiselostusta seikkaperäisemmin. Vaihtoehto 1:n mukaiseen yleissuunnitteluun ympäristökeskus on jo antanut useita lausuntoja koskien siltoja ja rumpuja.

Vaihtoehdon 2 toteutumisesta joskus kaukaisessa tulevaisuudessa ei ole tietoa. Selostuksessa analysoidaan aivan oikein, että VE 2 turvaisi raideliikenteen kilpailukyvyn pitkällä aikavälillä ja tukisi isompien paikkakuntien kehitystä ja toisaalta tuottaisi suurimmat häiriöt ja haitat radan lähialueen asukkaille. Näihin haittoihin on syytä varautua maankäytön suunnittelussa.

Museovirasto, Arkeologian osasto 13.4.

Lausunnossa todetaan, että arviointiselostuksessa on otettu huomioon ja merkitty kartoille yhtä lukuun ottamatta (599 01 0002, Pedersöre Högbäck) ne muinaismuistolain rauhoittamat kiinteät muinaisjäännökset, jotka tällä hetkellä sen piiristä tunnetaan. Lähdetiedot muinaisjäännöskohteista kuitenkin puuttuvat. siksi museovirasto huomauttaa toistamiseen, että lähdeluetteluun (selostus, s. 73,74) tulee lisätä Museoviraston ylläpitämä muinaisjäännösrekisteri sekä julkaisut:

- Esihistorialliset kiinteät muinaisjäännökset Etelä-Pohjanmaalla, Keski-Pohjanmaalla ja Pohjanmaalla, Museovirasto, Etelä-Pohjanmaan liitto, Keski-Pohjanmaan liitto, Pohjanmaan liitto. 1998
- Pohjois-Pohjanmaan kiinteät muinaisjäännökset. Osa 1. Pohjois-Pohjanmaan liitto. Julkaisu A:6. 1995
- Pohjois-Pohjanmaan kiinteät muinaisjäännökset. Osa 3. Pohjois-Pohjanmaan liitto. Julkaisu A:21. 2000

Ratahankkeen välittömässä vaikutuspiirissä on tällä hetkellä vain yksi muinaisjäännöskohde, Lukusbergen-niminen röykkiöryhmä Uudessakaarlepyyssä siinä vaiheessa, kun Museovirasto antaa lausunnon hankkeen suunnitelmista se tulee arvioimaan kohteelle aiheutuvaa tutkimustarvetta ja samassa yhteydessä myös hankkeesta mahdollisesti aiheutuvia muita arkeologisia toimenpiteitä, kuten muinaisjäännösinventointeja. Museovirasto on mainittava selostuksen luvun 11 "Maisema ja kulttuuriympäristö" kappaleessa 11.1 "Lähtötiedot ja käytetyt menetelmät" s.45, koska se muinaismuistolain mukaisesti valvoo kiinteiden muinaisjäännösten suojelua. Selostuksen piiriin kuuluvalla alueella toimii vain yksi maakuntamuseo, Pohjanmaan museo Vaasassa, jonka kanssa Museovirasto on solminut yhteistyösopimuksen. Pohjanmaan museon vastuualueeseen kuuluu vain maantieteellisesti pieni osa ratahankkeesta. Museovirasto on lisäksi toimittanut hankkeelle tietoa muinaisjäännösrekisteristään lausuntonsa 13.5.2005 yhteydessä.

Museovirasto, Rakennushistorian osasto 3.5.

Ympäristövaikutusten arviointiselostus sisältää sivumäärältään laajan luvun (9 tekstisivua + liite 2 jossa 48 sivua) kulttuuriympäristöstä ja maisemasta. Esitys painottuu nykytilanteen kuvaamiseen, muutosten suunnalliseen luonnehdintaan ja toimenpiteiden luettelointiin. Vaikka selostus on tunnistanut olennaisia vaikutuksia, jäävät niiden konkreettinen merkitys ja laajuus usein epäselviksi. Museovirasto kaipaa aineistosta havainnollistavia kuvia, jotka osoittaisivat mitä *konkreettisia vaikutuksia toimenpiteillä on ja miten ne näkyvät maisemassa*. Esimerkkinä voi mainita, että laajimmillaan (vaihtoehto 2) toimenpiteet kohdistuvat 19 rautatiesiltaan, mutta selostuksessa ei ole yhtään kuvallista esitystä muutoksista.

Luvusta käy ilmi, että nykyisen tilanteen kuvaamiseksi on tehty paljon asiantuntijatyötä sen lisäksi, että seudullista ja paikallista viranomais tietoa on hyödynnetty kattavasti. Asiantuntijoiden joukosta näyttää kuitenkin puuttuneen varsinainen kulttuurihistorian ja kulttuuriympäristön tuntija.

Maiseman ja maiseman muutoksen arvioinnin kannalta hankalaa on rautatiesiltoja koskevan konkreettisemmän tausta- ja kohdetiedon puuttuminen. Millaisia ja koska rakennettuja siltoja rataosalla on, miten ne sijoittuvat rautatiesiltojen historiassa, mitkä ovat erityisiä suojelukohteita? Kuten selostuksessakin tuodaan esiin, Seinäjoki – Oulu –rataosa kulkee jokimaisemien leimaamassa maisemassa, jossa jokien, teiden ja rautatien risteyskohdat ovat maiseman historiallisia, visuaalisia ja toiminnallisia solmukohtia, usein maiseman keskeisiä ja herkimpiä osia. Rautatiesiltoja on käsiteltävä esitettyä perusteellisemmin, jotta vaikutuksia kyettäisiin riittävästi arvioimaan. Virasto esittää, että rautatiesilloista tuotetaan erillinen luku tai liite, jossa myös havainnollistetaan tärkeimpiin siltoihin tai jokien ylityksiin kohdistuvia toimenpiteitä.

Havaintoaineistoa on syytä esittää myös joistakin tärkeimmistä asemanseuduista ja taajamista. Havainnekuvia tehtäessä on aiheellista muistaa, että asemapuistolla on suuri merkitys asema-alueen yleisilmeen säilymisessä sen kulttuurihistoriallista arvoa vaalien.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Virasto esitti lausunnossaan hankkeen arviointiohjelmasta 28.4.2005 (91/304/2005) sopimusta valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta yhdeksi hankesuunnittelua ohjaavaksi asiakirjaksi. Sopimus mainitaan kulttuuriympäristöä käsittelevässä luvussa kohdassa 11.6 "Vaikutukset liikennepaikoilla ja taajamien asemanseuduilla", mutta ei luvun lähtöiedoissa eikä koko selostuksen lähdeluettelossa. Selostuksessa todetaan yleisesti, että kulttuuri-perintöön on kiinnitettävä erityishuomiota, mutta siitä ei käy ilmi miten sopimusta on tulkittu kohdealueiden muutosten arvioinnissa.

Luvun ”Maisema ja kulttuuriympäristö” lähtötiedoista (sivu 45) puuttuvat muutkin maankäyttöä ohjaavat *valtakunnalliset* asiakirjat, vaikka ne onkin mainittu lähdeluettelossa (sivut 73-4). Yleisen käytännön mukaisesti ja selvyyden vuoksi on lähtötiedoissa syytä *ensin mainita* maankäyttöä ohjaavat valtakunnalliset asiakirjat ja niiden ohella myös täydentävät seudulliset ja paikalliset tiedot.

Monet rautatiesilloista ovat valtakunnallisesti merkittävässä kulttuuriympäristöissä (RKY1993) ja ne on merkitty asianmukaisesti karttoihin. Kyseistä luetteloa - Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt, 1993 - tarkistetaan parhaillaan Museovirastossa. Osa alueista supistuu niissä tapahtuneiden muutosten vaikutuksesta, osa saattaa laajentua käsittämään myös uudempiä kohteita. Hankkeen jatkuessa on aiheellista selvittää Museoviraston rakennushistorian osastolta tarkistusprosessin kulloinenkin vaihe.

Rataosan kunnissa ei ole tehty historiallisen ajan muinaisjäännösten perusinventointeja ja niiden kohteet ovat huonosti tiedossa. Tässä yhteydessä merkittävimpiä ovat todennäköisesti elinkeino- ja teollisuushistoriaan liittyvät kohteet sekä historialliset kulkureitit. Muinaisjäännöksiä saattaa olla erityisesti vanhojen kylätaajamien alueella. Museovirasto tulee arvioimaan inventointien ja arkeologisen tutkimustarpeen siinä yhteydessä, kun virasto antaa lausunnon hankkeen alustavista toteutussuunnitelmista; tähän on varauduttava myös toteutuksen budjetoinnissa.

Museovirasto katsoo, että ilman edellä todettuja täydennyksiä on vaikea ottaa kantaa vaihtoehtojen 1 ja 2 välillä. Vaihtoehtojen vaikutuksia kulttuuriympäristöön, erityisesti vesistöihin ja siltoihin, sekä maisemaan on syytä konkretisoida edellä todetusti ennen kuin ympäristövaikutusten arviointia voidaan pitää riittävänä.

Oulun lääninhallitus, Sosiaali- ja terveysosasto 13.4.

Sosiaali- ja terveysosaston arviointiohjelmasta esittämät asiat on otettu arvioinnissa ja arviointiselostuksessa huomioon. Selostuksessa on selkeästi esitetty merkittävimmät vaihtoehtojen ihmisiin kohdistuvat terveysvaikutukset, niiden arvioitu voimakkuus sekä vaihtoehtojen erot eri vaikutusten suhteen.

Osasto toteaa terveydensuojelun lähtökohtana olevan sen, että elinympäristöön vaikuttavat toiminnot toteutetaan siten, että sekä väestön että yksilön terveyttä ylläpidetään. Selostuksessa mainitaan meluntorjuntatoimenpiteinä muun muassa julkisivujen ääneneristävyyden parantaminen. Tämän tyyppinen meluntorjunnan tarve tarkastellaan suunnitelman mukaan suunnittelun edetessä. sosiaali- ja terveysosasto katsoo, että yksilön terveydensuojelun näkökulmasta yksittäisten radan varrella sijaisevien asuinkiinteistöjen osalta voi tulla kysymykseen juuri tällainen rakenteiden ääneneristävyyden parantaminen, jossa yhteydessä myös mahdolliset tärinävaikutukset huomioidaan, esimerkiksi tärinän mahdollinen vaikutus yöaikaiseen unenhäirtään.

Merkittävimmät suorat kielteiset vaikutukset ovat vaihtoehtoissa 1 ja 2 melun ja tärinän lisääntyminen lähiasutukselle. Jatkotyössä näihin asiakokonaisuuksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Arviointiselostuksen perusteella vaihtoehdossa 2 haittoja voitaneen kuitenkin paremmin hallita. Tasoristeysten vähenemisen myötä ihmisten liikkumismahdollisuuksien vaikeutuminen on tekijä, joka vaatinee tarkempaa huomioon ottamista ja suunnittelua.

Länsi- Suomen lääninhallitus, Sosiaali- ja terveysosasto 13.4.

Lausunnossa todetaan, että hankkeen perusteet ja toteutusvaihtoehdot on esitetty selkeästi ja on keskitytty merkittävimpiin vaikutuksiin, mitä voidaan hankkeen laajuus huomioon ottaen pitää jossain määrin ymmärrettävänä. Ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa keskeinen aineisto on asukkailta ja maanomistajilta kerätty tieto. Yleisötilaisuuksia on järjestetty kiitettävästi, ja kyselyin hankittu suora palaute on tehokas keino lisätä asukkaiden mahdollisuuksia vaikuttaa suunnitteluun. Melun häiritse-

vyyttä koskevassa haastattelussa olisi tullut selvittää ympäristövaikutuksista tärkeintä eli unesta he-
räämisen määrää ja tiheyttä.

Nykytilanteen arvioinnista puuttuu tietoja lähistöllä asuvista, heidän olosuhteistaan ja tarpeistaan. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten osuus jää siksi varsin suppeaksi. Riittävien tietojen keräämisen jälkeen voidaan vasta arvioida mahdolliset ihmisiin kohdistuvat vaikutukset ja myös sosiaalisten vaikutusten merkitys eri väestöryhmiin ja erityisryhmiin kuten vanhukset, vammaiset, lapset. Ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen ei ole asetettu selkeitä tavoitteita, joihin vaihtoehtojen vaikutuksia myöhemmin verrataan.

Arviointiselostuksen pohjalta lääninhallitus pitää ilmeisenä, ettei kuntien sosiaali- ja (ympäris-
tö)terveysviranomaisia ole hyödynnetty paikallisina asiantuntijoina sosiaalisten ja terveydellisten vaikutus-
ten rajoituksissa ja arvioinnissa kuten lääninhallitus oli lausunnossaan arviointiohjelmasta esittänyt. Tar-
kemmat tiedot muun muassa radan läheisyydessä mahdollisesti sijaitsevista erityiskohteista kuten terveys-
keskukset, vanhainkodit, muut hoitolaitokset, koulut ja päiväkodit, löytyvät vain teemakartasta.

Lääninhallitus toteaa, että kaiken kaikkiaan hankkeen ympäristövaikutusten arviointi on tehty varsin asian-
mukaisesti ja selkeillä asiakirjoilla. Lääninhallitus esittää jälkiseurantaan unen häirinnän nykytilan ja muu-
tokset radan lähialueilla.

Pohjanmaan TE- keskus 13.4.

Arviointiselostuksesta ilmenee, että kalatalouden näkökulmasta tarkasteltuna ei esitettyjen vaihtoehtojen
VE 1 ja VE 2 välillä ole merkittäviä eroja. Vaihtoehdossa VE 2 rakennetaan kuitenkin uudet sillat kaikkiin
vesistöihin. TE- keskus katsoo, että arviointiselostuksessa teemakarttoineen on riittävästi huomioitu vesis-
törakentamiseen liittyvät kalataloudelliset seikat. TE- keskus esittää kuitenkin yksittäisiä huomioita selos-
tukseen liittyen.

Monet pienet purot ja ojat voivat toimia merkittävinä kalojen elin- ja lisääntymisalueina, näissä siltarummut
voivat toimia kalojen kulkuesteenä. siltarummuissa vesi kulkee tasaisena "massana", jossa kalat eivät vält-
tämättä kykene etenemään. Luontaisessa joen-/puronpohjassa on aina elementtejä, jotka rikkovat tasaisen
virtauksen ja muodostavat akanvirtoja helpottaen kalojen etenemistä.

Teemakartoissa on esitetty, että siltojen korjaus ja rakentaminen tulee ajoittaa keskitalveen. Tämä ei vält-
tämättä ole kaikissa tapauksissa paras mahdollinen vaihtoehto, sillä taimenen ja nahkiaisen mäti kehitty-
talven aikana joen pohjassa ennen keväistä kuoriutumista. Työnaikainen samentuminen ja kiintoaineksen
sedimentoituminen saattaa haitata mädin kehittymistä. Joissa, joissa taimenta ja nahkiaista esiintyy, on pa-
ras työn toteuttamisajankohta loppukesä vähän veden aikana. Vesistöissä, jossa esiintyy pääasiassa vain
kevätkutuisia kaloja, on talvella tehtävä työ paras vaihtoehto.

Teemakartoissa ja tekstiosiossa luku 12 on eräitä ristiriitaisuuksia. Takaluomanpuroon tulee tekstiosan s. 57
mukaan siltarumpu, teemakartan mukaan puron yli tulee uusi silta. Tekstiosiesta puuttuu maininta Ohenne-
vanojan ja Vaenmaan ratasiltojen korvaamisesta siltarummuilla. Siltojen ja rumpujen numerointiteemakar-
toissa ja tekstiosiossa olisi helpottanut kalataloudesta kiinnostuneen lukijan perehtymistä asiaan.

Kainuun TE- keskus kalatalousyksikkö 19.4.

Ratahankkeeseen liittyy useita siltojen ja rumpujen rakentamisia, joilla on vaikutusta kohdealueen veden-
laatuun ja sitä kautta kalastoon a kalastukseen. Arviointiselostuksessa on selvitetty hankealueen kalatalou-
dellista tilaa yleispiirteisesti, mutta tuleviin vesistörakentamiskohteisiin ei syvennyt lähemmin. Lupaha-
kemuksessa on tarvittavien vesistötöiden selvittyä kuvattava kohdealueiden kalataloudellinen tila arvioin-
tiselostusta tarkemmin. Kalataloudellisten vaikutusten arvioimiseksi on esitettävä arvio rakennustöiden
vesistövaikutuksista (laatu, kesto, laajuus) sekä kuvattava vaikutusalueen alueen kalasto ja kalastus. Erityi-
sesti on kiinnitettävä huomiota ravun esiintymiseen ja virtakutuisten lohikalojen poikastuotantoalueisiin.
Mikäli tietoja ei ole valmiiksi saatavilla, ne on hankittava erikseen lupahakemusta varten.

Pohjois- Pohjanmaan TE- keskus 25.4.

Arviointiselostus on kattava esitys hankkeen vaikutuksista sekä yksityisille kansalaisille ja yrityksille että
julkiselle taholle. TE- keskus näkee kuitenkin lisäselvitysten olevan perusteltuja eräisiin selostusten kohtiin.
Arviointiselostuksessa esitetty näkemys palvelutason noususta ja junien nopeuden kasvun myönteisistä

vaikutuksista on yrityselämän kannalta oikea. tarkemmat tiedot palvelutason konkreettisista muutoksista parantaisivat selostuksen ymmärrettävyyttä ja auttaisivat yrityksiä suunnittelemaan tulevaisuuttaan paremmin. Selostuksen perusteella ei ole myöskään mahdollista arvioida aikasäästöjä europerusteisesti tavarankuljetus- ja henkilösäästöjen osalta. Elinkeinoelämälle kyseisen arvioinnin mahdollisuus on kynnyskysymys varsinkin myönteisen kannanoton kyseessä ollessa. Elinkeinoelämän toiminta on pitkäjänteistä ja varmuus hintatason pysyvyydestä tai mahdollisesta laskusta on ennakkotietona tärkeä.

Suurimmat paikkakunnat tulisivat selostuksen näkemyksen mukaan kehittymään pieniä nopeammin. Näin tulee käymään sillä lisääntyvä nopea junaliikenne mahdollistaa luonnostaan suuremman aktiivikäytön sekä työ- että vapaa-ajan matkustajille, mikä tekee radan varressa olevat paikkakunnat houkuttelevammiksi. Selostuksessa ei esitetä näkemystä siitä, kuinka kauas rataverkosta mahdolliset positiiviset vaikutukset ulottuvat, joka olisi hyödyllinen tieto tässä vaiheessa.

YVA- menettelyn osalta keskus korostaa menettelyyn kuuluvaa kansalaisten, yritysten ja maatalojen tiedon- saantia sekä osallistumista. Ympäristövaikutuksista negatiivisimpiin kuuluvat tärinä ja melu. Tärinän torjunta on mm. liike- elämälle ja eläinten hyvinvoinnille tärkeä asia. Äärimmäisissä tapauksissa kiinteistön käyttö voi tulla mahdottomaksi sekä lisätä eläinten häiriökäyttäytymistä. Lisäselvitysten teko tärinästä on tarpeen. Melun torjuntaan selostuksessa on otettu selkeä kanta torjuntatoimenpiteiden kohdistamisesta alueille joilla melutason muutos on suuri ja melusuojaus on teknisesti ja taloudellisesti järkevä toteuttaa.

Pohjois- Pohjanmaan TE- keskus katsoo että erityisesti kuntien osallistumisen, lausuntojen kautta tulleiden ympäristövaikutusten arviointi ei ole riittävä. Erityisesti radan oikomispaikkojen ja tasoristeysmuutosten osalta tulisi yksilöidymmin selvittää kohteista aiheutuvat haitat kansalaisille, yritystoiminnalle, maataloille ja maanomistajille. Kulkuhaitat on mainittu yleisellä tasolla, mutta viitaten esimerkiksi Ruukin kunnan lausuntoon, maataloudelle aiheutuvia haittoja ei raportissa ole yksilöity. Se ei myöskään ota kantaa sievin kunnan esittämiin huomioihin inventoitujen rakennusten osalta.

Kokonaisuudessaan arviointiselostus on kuitenkin varsin perusteellinen ja erinomainen selvitys hankkeen ympäristövaikutuksista. Selostuksen monet kartat antavat hyödyllistä lisäinformaatiota Vaihtoehto 2 yhtäältä varmistaa kilpailukyvyyn pitkällä aikavälillä ja toisaalta helpottaa sekä yritysten että yksityishenkilöiden toiminnan suunnittelua ja sitä voidaan pitää huomattavasti vaihtoehtoa 1 parempana. ennen lopullista päätöksentekoa tulee kuitenkin lähestyä lausunnossa mainittuja tahoja ja tehdä johtopäätökset esitettyjen huomioiden osalta oikean ratkaisun varmistamiseksi yhdistämällä ympäristövaikutusten arviointi ja työllisyysvaikutukset yhteissummaltaan laajaksi kokonaisvaikutusten arvioinniksi.

Tiehallinto Vaasan tiepiiri 20.4.

Vaasan tiepiirin mielestä arviointiselostuksessa on kattavasti kuvattu hankkeen tarkoitus, käsitellyt vaihtoehdot ja niiden keskeiset vaikutukset. Rataosuuden parantaminen on merkittävä valtakunnallinen yhteishanke, jonka toteuttaminen vaikuttaa koko liikennejärjestelmään positiivisella tavalla. Parhaimmillaan hanke siirtää tieverkolta raskasta tavaraliikennettä rataverkolle ja vähentää tiestön ja ympäristön kuormitusta. tasoristeysten poistaminen parantaa liikenneturvallisuutta. Rataosuuden nopeustason nosto johtanee henkilöjunien harvempiin pysähtymispaikkoihin, mikä saattaa lisätä tieliikennettä tieverkolla jonkin verran. Tasoristeysten poisto edellyttää pääsääntöisesti korvaavien tieyhteyksien rakentamista, jotka toteutetaan yleensä alikulkuratkaisuin. Rataosuuden yleisten teiden tasoristeyskorvaavat yhteydet on mitoitettu vähintään 4.6 metrin alikulkukorkeudella. Tapauskohtaisesti vaatimus alikulkukorkeudeksi saattaa olla suurempikin, mikä on huomioitava detaljisuunnittelussa. Yleisten teiden muutoksissa (sillat) on huomioitava myös kuntien maankäytöstä aiheutuvat kulkutarpeet kuten esimerkiksi kevyen liikenteen reittien muutosten vaikutukset siltojen ja alikulkujen leveyksiin.

Arviointiselostuksessa on esitetty arvio meluvaikutuksista, jotka suurimmalta osalta syntyvät radan liikennemäärien ja nopeustason nostosta. Vaasan tiepiirin alueella vajaa kymmenen risteysjärjestelyä toteutetaan ylikulkusiltana. Radan yli kulkevasta ajoneuvoliikenteestä aiheutuva melu kantautuu nykytilannetta (tasoristeys) laajemmalle alueelle. Ylikulkusillat toteutuvat pääosin vähäliikenteisille yksityisteille ja harvaan asutuille alueille, joten tieliikenteen asutukselle aiheuttama meluvaikutus jäänee näissä kohdin junaliikenteen aiheuttamaa kokonaismelumuutosta pienemmäksi.

Mikäli vaihtoehto 2 kaksoisraiteen rakentamisesta koko välille toteutuu, joudutaan useita nykyisiä yleisten teiden siltoja uusimaan. Myös vaihtoehdon 1 osalta toteutettavien kaksoisraiteiden kohdalla joudutaan muuttamaan nykyisiä yleisten teiden siltoja uusimaan. Toimenpiteitä ei ole kaikilta osin esitetty arviointisuunni-

telmassa, mutta ne tulevat luonnollisesti huomioitavaksi jatkosuunnittelussa. Siltojen uusimisella on merkittävä kustannusvaikutus.

Vaasan tiepiirillä on yksityiskohtaiset kommentit yleisten teiden järjestelyjä koskien yhdessätoista kohdassa.

Seinäjoki- Oulu ratakäytävän kehittämisstrategiasta (Soul) on laadittu aiesopimus vuonna 2005. Vaasan tiepiiri on omalta osaltaan sitoutunut aiesopimukseen ja edistämään liikennejärjestelmän kehittämistä oman toimivaltansa ja rahoitusraamiensa puitteissa. Aiesopimuksen mukaan kärkitehtäviin liittyvät radan palvelutason noston (fyysiset rakenteet) lisäksi myös liikennetarjonnan ja matkustajapalvelun kehittämiseen liittyvät tehtävät, joita tulee edistää kokonaisuutena.

Kokkolan, Pietarsaaren ja Kaustisen seutukuntien alueelle on valmistumassa liikennejärjestelmäsuunnitelma (KOPIKALI 2030). Vaasan tiepiiri on ollut suunnitelman laadinnassa tiiviisti mukana ja sitoutuu omalta osaltaan myös sen osalta solmittuun aiesopimukseen, jossa on mainittu tärkeimpiä rataosuuden palvelutason nostoon ja kehittämisstrategiaan liittyviä toimenpiteitä.

Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (SESELI 2015) on valmistunut 2004, mutta sen osalta ei ole vielä solmittu aiesopimusta. SESELI liittyy rataosuuden palvelutason nostoon ja kehittämisstrategiaan liittyviin toimenpiteisiin samalla periaatteella kuin KOPIKALI.

Tiehallinto, Oulun tiepiiri 12.4.

Radan rakentamiseen liittyy olennaisesti uusien teiden järjestelyjä, koska kaikki tasoristeykset tullaan poistamaan joko ali- tai ylikulkevilla silloilla ja tietyillä kohdoin on useampikin tasoristeys korvattu yhdellä eritasojärjestelyllä. Tasoristeysten poisto tulee lisäämään tie- ja kevyen liikenteen turvallisuutta, tosin rakentamisen aikana saattavat työmaaliikenne sekä poikkeukselliset liikennejärjestelyt heikentää liikenneturvallisuutta. Tasoristeysten poisto aiheuttaa myös pidentyviä matkoja ellei uusi ali- tai ylikulku sijaitse lähellä entistä tasoristeystä. Oulun tiepiirin alueen yleisiltä teiltä tulee selostuksen mukaan poistumaan yhteys radan yli vain Ylivieskassa Korkeakalliolla. Kuusi Oulun tiepiirin alueen yleisen tien tasoristeystä tullaan korvaamaan ali- tai ylikululla.

Hankkeen eri vaihtoehtoista on tehty melulaskennat ottaen huomioon liikennemäärien muutokset, mahdolliset junatyypit sekä nopeustasojen muutokset. Epäselväksi jäi, onko rakennettavilla tieliikenteen ylikuilla vaikutusta melualueisiin tieliikenteen siirtyessä ylittämään rata tason sijasta siltaa pitkin.

Pohjois- Pohjanmaan liiton Seinäjoki- Oulu –ratakäytävän kehittämisstrategiassa on esitetty liityntäliikenteen laatukäytäviä, joista käytävä Oulainen- Ylivieska sijoittuu Oulun tiepiiriin alueelle. Tiepiiri on allekirjoittanut kehittämisstrategian yhteydessä laaditun aiesopimuksen, jolla on määritelty eri osallistujatahojen yhteinen tahtotila.

Arviointiselostuksessa on kuvattu kattavasti hankkeen eri vaihtoehtojen keskeiset vaikutukset. Tiepiiri pitää hyvänä hankkeen eteenpäin viemistä. Ratayhteys tulee vähentämään kuormitusta tieverkosta erityisesti raskaan liikenteen osalta. Tiepiiri on antanut ratahallintokeskukselle suunnitteluluvan yleisten teiden tasoristeysten poistoa varten tehtävään suunnitteluun. Toteutuksen osalta lähtökohtana on, että hanke toteutetaan valtion budjetissa nimettynä kehittämishankkeena. Tiepiiriin mahdollinen osallistuminen kustannuksiin on tapauskohtaisesti sovittava.

Oulun kaupunki 24.4.

Kaupunginhallitus antaa lausuntonaan teknisen keskuksen valmisteleman ja lautakunnan hyväksymän lausunnon, jossa yhteenvedona todetaan, että vaihtoehtojen vaikutusten arviointi on yleissuunnitelman tarkkuus huomioiden riittävä. Edullisinta olisi toteuttaa kaksoisraide siihen liittyvine järjestelyineen koko välille Oulu- Seinäjoki (VE 2), jolloin voidaan minimoida myös rakentamistyön aikaiset haitat. kaksoisraiteen toteuttaminen tulisi aloittaa ympäristöhaittojen minimoinnin ja liikennöitävyyden kannalta parhaan hyödyn antavista jaksoista, joita yleissuunnitelmassa tulisi vielä tarkemmin selvittää ja priorisoida.

Radan parantaminen liikennetarvetta vastaavalle ja valtakunnallisen runkoverkon edellyttämälle tasolle edellyttää vähintään VE 1:n toteuttamista ensimmäisessä vaiheessa.

Liikenne vaikutukset ovat ympäristövaikutuksiltaan kaksitasoisia. Valtakunnalliset ja seudulliset vaikutukset kohdistuvat liikennejärjestelmätasolla koko Pohjois- Suomen yritystoiminnan kehittämiseen. Mikäli

radan parantaminen (VE1 ja VE 2) ei toteutuisi, vaikeutuisi tavaraliikenne Etelä- Suomeen ja sen satamiin nopeasti ruuhkautuvien rataosien vuoksi. Rantarata on Oulun ja Pohjois- Suomen kannalta kriittinen tekijä mm. kuljetusten energiariippuvuudesta johtuen. Öljypohjaisten polttoaineiden hintavaihtelut näkyvät jo tällä hetkellä voimakkaasti Pohjois- Suomen kuljetuskustannuksissa. Tämä vaikuttaa ihmisten elinoloihin ympäristöarvioinnissa esitettyä huomattavasti laajemmin erityisesti perinteisen teollisuuden aloilla.

Tavaraliikenteen tarkoituksenmukaista työnjakoa on tavoiteltu myös Oulun Oritkarin yhdistettyjen kuljetusten terminaalilla, jonka mittavat investoinnit jäävät täysmääräisesti toteutumatta, ellei radan perusteellista parantamista toteuteta. Mikäli matkustajajunien nopeutta ei saada nykyisestä merkittävästi nostetuksi, junaliikenteen kilpailukyky laskee, oltaisiin enemmän lentoliikenteen varassa, mikä ei ole kestävä kehityksen mukaista.

Paikalliset ympäristövaikutukset kohdistuvat radan lähialueille. Oulussa vaikutukset kohdistuvat asumiseen (ihmisiin kohdistuvat vaikutukset) ja rakennuksiin. Oulu on tärinäaltista aluetta Vasaraperän ja Oulunportin kohdalla. Melu- ja tärinäalueet ulottuvat laajalle kaikissa vaihtoehtoissa, ja varsinkin yöllä tapahtuvan raskaan junaliikenteen osalta pyrkivät lisääntymään.

Junapainojen kasvaminen lisää tärinähaittoja. Sille alttiiden alueiden kohdalla olisi tarkoituksenmukaista. Kuten selostuksessa on todettu rakentaa uusi raide nykyistä laadukkaammin, jolloin heikosti kantavan maapohjan stabilointi, massanvaihto tai paaluttaminen alentaa uudella raiteella ja samalla todennäköisesti myös vanhalla peruskorjattavalla radalla liikennöivien junien tärinää merkittävästi. kaksoisraide mahdollistaa myös raskaan liikenteen ohjaamisen uudelle raiteelle ja/tai raskaan liikenteen nopeuden alentamisen asutuksen kohdalla. Tämä puoltaisi sitä, että kaksoisraide rakennettaisiin ensiksi juuri tärinäalttiille alueille taajamissa. Samalla tulisi varmistua myös melusuojausten riittävydestä.

Uudet järjestelyt eivät saa lisätä ympäristöhaittoja, vaan parantamistoimenpiteillä nykyisiä haittoja voitaisiin vähentää. Arviointiselostuksessa todettu vähäinen kuntalaispalautteen määrä on ristiriidassa sekä tärinäaluekarttojen että asukkaiden kaupungille vuosien mittaan antaman palautteen kanssa. Internet- kyselyllä tavoitetaan vain pieni osa osallisista.

Parantamistoimet tulisi voida toteuttaa nykyisen asemakaavan puitteissa missä se suinkin on mahdollista. Oulun alueella tarve on lähinnä Palokankaantiestä pohjoiseen, jossa ei toiselle raiteelle ole tällä hetkellä tilavarausta.

Radan parantamisen vaikutuksia on vaikea saada yhteismitallisiksi. Pitkällä aikavälillä alueelliset myönteiset ympäristövaikutukset pohjoisen Suomen elinkeinoja ja elinoloja tarkastellen ovat kuitenkin välittömiä radan lähialueelle kohdistuvia haittoja suuremmat. Haittavaikutuksia on mahdollista vähentää teknisillä ja liikenteellisillä toimenpiteillä.

Oulun seudun ympäristölautakunta 11.4.

Ympäristölautakunta yhtyy ympäristöviraston lausuntoehdotukseen, jossa todetaan, että selostuksen mukaan vaikutukset maankäyttöön ovat kaikissa vaihtoehtoissa vähäiset. Sen sijaan palvelutason nostolla katsotaan olevan huomattava positiivinen vaikutus ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen.

Melutilanne huononee selvästi vaihtoehtoissa 1 ja 2. Melua voidaan torjua erityisesti tiiviin asutuksen kohdalla rakenteellisesti sekä liikenteen ajoituksella, kalustolla ja ajonopeudella. Selostuksen mukaan melusuojauksia tulisi rakentaa niin Limingan, Kempeleen kuin Oulunkin asemakaavoitetuille alueille.

Tärinähaitat lisääntyvät vaihtoehtoissa 1 ja 2 nopeuksien ja massojen kasvaessa. vaihtoehdossa 1 tärinähaitat ovat suurimmat, sillä vaihtoehdossa 2 haittoja voidaan liikenteen joustavuudella laskea. Vähentää haittoja voidaan myös nopeusrajoituksilla ja perusparannuksella. Hanketta toteutettaessa on tärkeää käyttää kaikkia mahdollisia torjuntakeinoja, jotta tärinä- ja meluhaitat asutukselle eivät ole kohtuuttomat.

Hankkeella ei juurikaan ole maisemallisia tai kulttuuriympäristöön kohdistuvia vaikutuksia. Samoin vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin tai pohjavesiin jäävät pieniksi. Vaihtoehdot parantavat radan liikennöitävyyttä ja vähentävät sitä kautta pohjavesi- ja maaperän pilaantumisriskiä.

Selostukseen on merkitty ekologiset käytävät (Limingan rajalla Ruonevan- Revonnevan alueella sekä Limingassa Tyrnävän- Limingan peltoaukealta Liminganlahdelle). Miten tämä vaikuttaa radan toteutukseen, ei kuitenkaan käy selostuksesta ilmi. Kuntien maankäytön mukaisia reittejä (esim. ulkoilureitit, moottorikelkkareitit) ei selostuksessa ole huomioitu. Ne tulisi ottaa huomioon tasoristeyksiä korvaavien eritasoristeyksien suunnittelussa.

Rakentamisen aikaisia haittoja ovat melu ja pöly sekä liikenteen väliaikainen lisääntyminen. Välillisiä vaikutuksia ovat mm. turvallisuuden ja asemapaikkakuntien vetovoimaisuuden lisääntyminen sekä rautatieliikenteen kuljetusosuuden kasvaminen, mikä vähentää kuljetusten ympäristöhaittoja. Lautakunnan aiemman lausunnon mukaan tulisi kiinnittää huomiota radan jo nykyisellään aiheuttamiin riskeihin ja haittoihin, erityisesti tärinähaittoihin ja niiden vähentämiseen. Samoin tulisi kiinnittää huomiota niihin riskeihin, joita liikenteen kasvava nopeus ja määrä saattavat aiheuttaa mm. kemikaalikuljetuksille. Suunniteltu tason nosto ei ilmeisesti ole ristiriidassa alueen maankäytön suunnitelmien kanssa. Tasoristeykset poistuvat, mikä lisää liikenteen turvallisuutta. Tämä vähentää vastaavasti mm. kemikaalionettomuusriskiä. Lautakunnan käsityksen mukaan hankkeen vaikutukset on arvioitu lain edellyttämässä laajuudessa ja hankkeen toteutusta voidaan jatkaa esitettyjen suunnitelmien mukaisesti. Erityisesti tärinähaittojen takia järkevintä olisi valita tasonnoston pohjaksi vaihtoehto 2.

Kempeleen kunta 15.3.

Kunnanhallituksen lausunnon mukaan kunta pitää parhaana vaihtoehtona vaihtoehtoa 2; kaksoisraide koko rataosalle Seinäjoki- Oulu. Ellei osuutta voida toteuttaa yhtenä hankkeena, voitaisiin rakentaminen aloittaa Oulun puoleisesta päästä esim. väliltä Oulu- Kempele- Liminka. Kempeleen kunnalla on kaavallinen valmius kaksoisraiteen rakentamiseen nykyisen radan itäpuolelle sekä tasoristeysten poistamiseen korvaavilla poikittaisyhteyksillä.

Raskaat junat aiheuttavat tärinäongelmia Kempeleen kohdalla. Vanhan radan peruskorjauksella ja kaksoisraiteen rakentamisella voitaisiin vähentää tärinästä aiheutuvia haittoja.

Suunnitelmasta puuttuu yksi tärkeä alikulkukäytävä Kempeleen taajaman kohdalla. Kunnan tieverkkosuunnitelman mukaan Kokkokankaan kevyen liikenteen pääväylä johdetaan kuntakeskukseen Kempeleen rata-
pihan pohjoispään kohdalla. Asemakaavassa on varaus alikulkukäytävän rakentamiselle. Kunta esittää varauksen merkitsemistä paalulle 741,55.

Ruukin kunta 19.4.

Kunnanhallitus yhtyy valvontalautakunnan ja aluearkkitehdin lausuntoihin joissa todetaan, että arviointiselostus on selostustavaltaan ja asultaan hyvin tehty ja perusteltu. Arvioinnissa on puututtu hyvin asioiden hyviin ja huonoihin puoliin. Melun ja tärinän osalta katsotaan, että niihin tulee kiinnittää erittäin suurta huomiota niiden minimoimiseksi oli toteutusmalli mikä hyvänsä.

Kaavoituksen tarkistuksessa tullaan tutkimaan rautatieuudistusten tarvitsema maankäyttö Ruukin kaava-
alueilla. Henkilöturvallisuus Ruukin rautatieasemalla tulee huomioida rautatien uudistamisen kaksiraiteiseksi yhteydessä (VE 1 ja VE 2). Tämä toteutuu parhaiten rautatie alikulun kautta, josta olisi myös pääsy laitureille. Alikulun rakentaminen olisi helpoimmin toteutettavissa ratauudistuksen rakennustöiden yhteydessä.

Vihannin kunnan ympäristölautakunta, 21.4.

Liitteessä 5 on tarkasteltu radan suhdetta pohjavesialueeseen. Tarkastelussa on jäänyt huomiotta mm. Ohinmaan vedenottamo ja Ojastin vedenottamo, jotka sijaitsevat lähempänä kuin tekstissä mainittu Vihanninkankaan vedenottamo. Viittauksessa kaivosmurskeiden käytön mahdollisuudesta muillakin rataosilla ympäristölautakunta toistaa näkemyksensä siitä, että murskeita on käytetty hyvin laajalti rautateiden ja asemien rakenteissa.

Melu- ja tärinäalueiden laajenemisen osalta lautakunta katsoo, että torjuntatoimet tulee toteuttaa siinä laajuudessa, että melulle altistuvien määrä ei lisäännä vaan altistuvien määrä tulee saada vähentymään. Maankäytön suunnittelua ja rakentamista varten tulee laatia selkeät ohjeet melun ja tärinän huomioimisesta. Ratahallinnon tulee aiheuttajana kantaa päävastuu lisääntyvästä suunnittelun ja melun- ja tärinätorjunnan tarpeesta.

Asemanseudun toimintojen osalta tulee selkeästi puuttua alueella tapahtuvaan puiden lastaustoimintaan, joka pitää melu- ja muiden ympäristöhaittojen vuoksi saada siirrettyä toisaalle kauemmaksi asutuksesta.

Oulaisten kaupunki 13.4.

Oulaisten kaupunginhallitus yhtyy ympäristösihteerin ja valvontalautakunnan lausuntoon. Kaupunki kehottaa ympäristön vaikutusten arvioijia huomioimaan melun ja tärinän vaikutukset Oulaisten keskustan alueella nykyisiä suunnitelmia paremmin esittämällä suojavallien ja paalutusten rakentamista rautatien molemmille puolille eteläisen ylikulkusillan kohdalta joen kohdalle sekä esittämällä rautatieaseman varastoalueelle ulottuvan pohjavesialueen suojausta varastoalueen osalta.

Perusteluna todetaan, että junien melusta ja tärinästä aiheutuu jo nyt haittoja rautatien lähellä oleville asuin- ja liikekiinteistöille. Ongelmat moninkertaistuvat siinä vaiheessa, kun alueen läpi kulkee entistä nopeampia, pitempiä ja raskaampia junia yhtä aikaakin kahta raidetta pitkin. Pohjavesialueen suojauksesta huomauteetaan, koska Oulaisissa on vain kaksi vedenottoon sopivaa pohjavesialuetta ja aseman varastoalue kuuluu niistä toiseen alueeseen ja on siinä mielessä oulaislaisten omalle vedensaannille erittäin merkittävä.

Päätös radan oikaisuista, eli siis vaihtoehto 2 valinnasta, tulisi tehdä mahdollisimman pikaisesti, jottei alueella asuvien tarvitsisi elää kauan epävarmuudessa radan tulevasta paikasta. Vaihtoehtovalinnalla ja –tiedolla on suora yhteys tuleviin kaavoitus- ja rakennusluparatkaisuihin.

Ylivieskan kaupunki 7.4.

Ylivieskan kaupungin mukaan arviointiselostus käsittelee ratahankkeen ympäristövaikutuksia riittävän monipuolisesti ja perusteellisesti. Eri vaihtoehtojen vertailu on toteutettu selkeästi. Kaupunki katsoo selostuksen perusteella, että ratahanke on toteutettava vaihtoehdon 2 (VE 2) mukaisesti. Vaihtoehdon ympäristövaikutukset ovat eräiltä osin suuremmat ja kielteisemmät kuin vaihtoehdossa 1, muun muassa melualueen laajentuminen ja rakennustöiden aiheuttamat vaikutukset. Toisaalta VE 2 säilyttää raideliikenteen kilpailukykyyn myös tulevaisuudessa, mikä on kestävä kehityksen tavoitteiden mukaista.

Vaihtoehto 0+ jää selostuksen perusteella lähinnä teoreettiseksi. Lähes kaikki tämän vaihtoehdon vaikutukset kääntyvät lähivuosien kuluessa kielteiseksi ja vaihtoehto vain siirtäisi VE 1:n tai VE 2:n toteuttamista myöhemmäksi. Vaihtoehto loisi epävarmuutta ja ongelmia maankäytön suunnittelussa. Ylivieskan kaupunki painottaa vaihtoehdon 2 hyväksymisen tärkeyttä etenkin kaupungin keskustan maankäyttöä ja sen suunnitelmallisuutta selkeyttävänä ratkaisuna. Se tuo varmuutta myös yksityisten maanomistajien suunnitelmiin ja päätöksiin. Vaihtoehdon toteuttaminen parantaa rataympäristöä. Suunnitellut melunsuojaustoimenpiteet parantavat kaupunkikeskusta viihtyisyyttä ja tukevat taajaman säilymistä asuttuna ja vetovoimaisena. Tarvittava melusuojaus onkin toteutettava samanaikaisesti muun palvelutason parantamisen kanssa. Tasoristeysten poistoille on osoitettava selkeämmin korvaavat kulkuyhteydet hankkeen estevaikutusten vähentämiseksi ja vaaratilanteiden välttämiseksi.

Lisäksi toinen raide antaa tilaa raideliikenteen järjestelyille, jotka puolestaan keventävät hankkeen kielteisiä ympäristövaikutuksia. Hankkeesta aiheutuvien kielteisten, mm. sosiaalisten vaikutusten minimoimiseksi on ensiarvoisen tärkeää, että valtio sitoutuu vaihtoehdon 2 toteuttamiseen yksiselitteisillä päätöksillä sekä riittävän nopealla rakentamisaikataululla.

Sievin kunta 4.5.

Kunnanhallitus katsoo, että arviointiselostuksessa on riittävällä tarkkuudella tutkittu eri toteuttamisvaihtoehtojen ympäristövaikutukset. Esitetyistä vaihtoehdoista VE 2 tukee parhaiten sievin kunnan ja koko Oulun eteläisen alueen palvelurakenteen ja elinkeinoelämän suotuisaa kehittymistä niin kulkuyhteyksien kuin tavarankuljetuksenkin osalta. Hankkeesta vastaavan tuleekin mahdollisimman pikaisesti ratkaista toteutettava vaihtoehto ja ryhtyä sen mukaisiin toimenpiteisiin tarvittavien maa-alueiden ja kiinteistöjen lunastamiseksi valtion hallintaa.

Kannuksen kaupunki 21.4.

Kunnanhallitus esittää lausuntonaan ympäristölautakunnan esityksen mukaisesti, että hanke toteutetaan vaihtoehto 2:n mukaan eli rakennetaan heti kaksoisraide, ainakin Kokkola- Ylivieska välille, koska rataosan tavaraliikenteen ennustetaan kasvavan voimakkaasti. Lisäksi VE2 turvaa parhaiten alueen kehitystä ja vetovoimaisuutta sekä poistaa radanvarsiasukkaiden epävarmuuden asiasta. Kaupunki on myötämielinen

VE2:ssa tarvittaviin vähäisiin kaavamuutoksiin, ja esittää melulle altistuville asuntoalueille rakennettavaksi melusuojausta. Tärinähaitta on suuri etenkin Kannuksen keskustaaajamassa ja se jopa vahingoittaa kiinteistöjä. Haitan poistamiseksi on tehtävä kaikki voitavat toimenpiteet. Kannuksen ratapihan lastausalueen sekä radanvarren siisteyteen ja alueen hoitamiseen tulee kiinnittää huomiota. Kannuksen kaksi pohjavesialuetta tulisi suojata hankkeen yhteydessä. Eskolan asemanseudun pilaantuneet maat tulee poistaa, koska alue on pohjavesialuetta.

Kannuksen kaupunki kiirehtii tasoristeyksien poistamista, koska se lisää merkittävästi liikenneturvallisuutta. Etenkin Raasakan kevyen liikenteen tasoristeys koulukeskuksen luona on erittäin vaarallinen. Radan kaarteesta ja rautatiesillasta johtuen näkyvyys on erittäin lyhyt. Huonoimmillaan näkemä- ja reaktioaika on vain muutama sekunti. Kaupunki pitää myös tärkeänä, että kannuksen asema- alueen ratapiha parannetaan, jatketaan ja aidataan sekä välilaiturille rakennetaan alikulkukäytävä.

Kaupunki pitää tärkeänä, että ratahanke etenee aikataulun mukaisesti. Kiireisempänä asiana pidetään kouulaisten liikenneturvallisuutta ja ensimmäisessä vaiheessa poistetaan Raasakan tasoristeys ja tilalle rakennetaan alikulkusilta.

Lohtajan kunta 3.4.

Kunnanhallitus ilmoittaa lausuntonaan, ettei sillä ole huomautettavaa asiaan.

Lohtajan kunnan alueella hanke sijoittuu parin kilometrin matkalle Kälviän ja Kannuksen kunnanrajojen väliin Riipan pohjavesialueelta Kannukseen päin. Alue on metsämaata.

Kälviän kunta 19.4.

Kälviän kunta toteaa, että arviointiselostuksessa keskeiset ympäristövaikutukset, vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset on esitetty selkeästi. Liitteenä on runsaasti teemakarttoja, joilla varsin selkeästi on esitetty toteuttavat toimenpiteet, osoitettu arvokkaat maisema- ja luontokohteet sekä havainnollistettu ympäristövaikutuksia. Haitallisten vaikutusten ehkäisemistä ja lieventämistä sekä vaikutusten seurantaa on myös käsitelty.

Hankkeen toteutuksesta mahdollisesti aiheutuvia ympäristövaikutuksia on varsin laajasti ja kattavasti selvitetty. Tosin selvitykset ovat hyvin yleispiirteisiä varsinkin melun ja tärinän osalta. Näiltä osin on jatkosuunnittelun aikana tarpeellista tehdä perusteellisempia selvityksiä.

Erityisen tärkeänä kunta näkee tasoristeysten poistamisen ja niiden korvaamisen joko radan ali- tai yli kulkevilla silloilla. Näillä toimenpiteillä parannetaan merkittävästi turvallisuutta. Toisaalta voidaan vaikeuttaa ihmisten liikkumista aiheuttamalla pidempiä kiertomatoja yhteyksien käyttäjille. Kokonaisuutena katsoen turvallisuus on kuitenkin tärkeämpi.

Kunta on Kälviän osalta havainnut muutaman virheen tekstissä. Kunnan osoite on Ullavantie 24, ei 39. Liitteen 1 teemakartalta 21/48 puuttuu suunniteltu Peltokorven alikulkusilta (563+450) ja siihen liittyvät uudet tiejärjestelyt. Vastaava puute on liitteen 2 teemakartalla 21/48, jolla myös Peltokorven koulu on merkitty väärään paikkaan. Liitteen 1 teemakartalta 22/48 puuttuvat suunnitellut Itkuniemen alikulkusillat VE3 (572+076) ja VE3b (572+279) ja niihin liittyvät uudet tiejärjestelyt. Myös Palomäen alikulkusilta VE11 (570+800) ja Komosaloon suunniteltu alikulkusilta (567+488) puuttuu kartalta. Vastaavat puutteet ovat liitteen 2 teemakartalla 22/48.

Kokkolan kaupunki 30.3.

Kokkolan kaupunki katsoo, että yhteysviranomaisen lausunnossa arviointiohjelmasta on riittävästi huomioinut kaupungin lausunnon. Arviointiselostuksessa on riittävästi huomioitu kaupungin kannanotot.

Rakennus- ja ympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle lisäksi, että selostus on pääpiirteittäin hyvin pintapuolinen tarkasteltavan alueen laajuudesta johtuen, eikä jokaista yksittäistä selvityshanketta ole katsottu tarpeelliseksi tarkastella erikseen. Todelliset ympäristövaikutukset tulee kuitenkin selvittää tapauskohtaisesti suunnitteluvaiheessa. Kaupunginhallitus yhtyi lausuntoon ja sekä kaupunkisuunnitteluryhmän lisäyksillä, joissa todetaan, että rinnakkaisraide on toteutettava mahdollisimman nopeasti sataman, suurteollisuuden ja kauttakulkuliikenteen tarpeiden turvaamiseksi, ja että meluselvitykset ovat riittämättömät maankäytön suunnittelun tarpeita varten.

Kruunupyyn kunta 24.4.

Kruunupyyn kunta toteaa, että arviointiselostus on hyvin tehty, ja huomauttaa, että olisi tärkeää saada toimenpiteet nopeasti käyntiin alueen kehityksen tukemiseksi sekä myös jotta lievitettäisiin asukkaiden epävarmuutta vaihtoehtojen suhteen. Kruunupyyn kannalta vaihtoehdot 1 ja 2 ovat samanarvoisia ja 0+ on huonoin vaihtoehto. Kunta esittää, että taajamien melusuojaus on otettava huomioon jatkosuunnittelussa.

Pedersören kunta 12.4.

Kunnanhallitus yhtyy ympäristölautakunnan lausuntoon, jossa todetaan mm., että kaksoisraidetta toteutettaessa Ähtävänjoen yli (Natura 2000) on vesirakennustyöt järjestettävä niin, että kiintoainemäärä??? minimoidaan. Kiintoaineet vaikuttavat jokihelmisimpukan elinolosuhteisiin noin kahden kilometrin matkalla samentumispaikalta. Sillan rakentaminen tulee myös järjestää niin, että estetään öljyn tai muiden kemikaalien joutuminen jokeen, koska se on talousveden pintavedenotto. Myös radan perusparantaminen Heden pohjavesialueella on toteutettava niin, ettei pohjaveden likaantumisvaaraa synny. Edelleen tulee kehittää mahdollisuuksia pohjaveden suojelutoimenpiteisiin ratarakentamiselle.

Uusien alikulkujen rakentamisen yhteydessä tulee ryhtyä toimenpiteisiin pohjaveden likaantumisvaaran minimoimiseksi, erityisesti paikoilla, joilla pohjavesi tavallisesti on korkealla.

Jatkotutkimuksia niillä paikoilla jotka on arvioitu pilaantuneiden maiden riskikohteiksi ??? tulee suorittaa riippumatta siitä mikä vaihtoehto valitaan ja ympäristöviranomaisten on valvottava mahdollisen pilaantuneen maan saneerausta.

Tehtyjä melu- ja värinälaskelmia on seurattava mittauksilla. Jos mittauksissa ilmenee, että suunnitellut meluntorjuntatoimenpiteet eivät riitä melutason laskemiseen, on melusuojuuksia rakennettava. Koska värinäriski lisääntyy kaksinkertaiseksi osuudella Pännäinen –Kolppi on uusi raide perustettava kovalle pohjalle. Pohjaveden suojelua on seurattava seurantaohjelman avulla.

Lausunto koskee arviointiselostusta ja mahdolliset muutokset suunnitelmiin, esimerkiksi koskien tasoristeyksiä, on asetettava kuntaan nähtäville.

Uudenkaarlepyyn kaupunki 20.4.

Uudenkaarlepyyn kaupunki toteaa teknisen kanslian esityksen mukaisesti, ja korostaa sen merkitystä, että ne olemassa olevat alikulut, ylikulut ja tasoristeykset jotka kaupungin virallisessa kannanotossa ovat mukana, ovat mukana myös ympäristövaikutusten arvioinnissa; Fäll (alikulku), Gunnars/ Vahtitupa (ylikulku), Jungar/Mustamäki (alikulku), Grötas/ Sparbacka (alikulku), Silvast/Tarni (alikulku kevyelle liikenteelle), Svinbacka (alikulku), Sorvist (ylikulku), ja Hosibacka (yli- tai alikulku). Näitä ei vielä ole merkitty karttamateriaaliin kuten pitäisi tehdä.

Suuri osa Uudenkaarlepyyn ja Pedersören asukkaista saa juomavetensä niiltä pohjavesialueilta joita rata sivuaa tai joiden läpi se kulkee Uudessakaarlepyyssä ja erityinen varovaisuus on tärkeää etenkin työväheessä jottei veden laatu vaarannu.

Pienehköt muutokset Jepuan detaljikaavaan voivat tulla ajankohtaiseksi radan parantamishankkeen yhteydessä. Kaupungin mielestä hakijan on vastattava kustannuksista kuten käytäntö on. Jepualla on myös asutusta ja muita kiinteistöjä joihin lisääntynyt melu- ja värinä vaikuttaa. Näillä alueilla voi tulla esille melusuojausvaatimuksia. Toimenpiteet melu- ja värinäongelmien vähentämiseksi kuuluvat ratahallintokeskuskelle toteuttamisen yhteydessä. Uusi nopeuksien ja painon lisääntymisen aiheuttama melualue ulottuu hiljakkoin kaavoitetuille tonteille Jepuan detaljikaava- alueella.

Projektiryhmän kokouksessa 6 Kokkolassa 5.4.06 tuli jatkosuunnittelua esiteltäessä esille, että Grötasin alikulku jätetään pois, toisin kuin arviointiselostuksessa on esitetty. Tiejärjestelyt selostuksessa ovat täysin kaupungin kannan mukaisia.

Kaupunki tulee pitämään aiemman kantansa, että vaihtoehtoa 2 on noudatettava Jepuan tasoristeysten osalta. Ratahallintokeskuksen kanssa pitäisi keskustella uudestaan.

Kaupunki yhtyy myös Kovjoki Vatten Ab:n ja Nykarleby Kraftverkin lausuntoihin.

Edellinen huomauttaa että tarkempi ohjelma ratahankkeen vaikutuksista olisi oikein tehdä Hysalhedetin pohjavesialueen osalta. Hysalhed ja Kovjoki Vatten Ab sekä Kruunupyyn pohjavedenotto Överbyg-

gäsenillä tulisi myös tekstissä erotella. Myös VE 1:n vaikutukset Hysalhedetiin tutkia. Kaksoisraide voisi olla turvallisempi jos liikenne lisääntyy. Jos ratahanke edellyttää pohjavesikaivojen siirtoa putkistoineen on ratahallintokeskuksen huolehdittava kustannuksista (kohta pilaantuneet maat ja pohjavesi). Nykarleby Kraftverk korostaa, että myös Gunnarskangar A pohjavesialueella tulee VE 2:ssa soveltaa suurinta tarkkuutta ja ennakoivaa suunnittelua jottei pohjaveden laatu tulevaisuudessa vaarannu.

Alahärmän kunta 21.4.

Tekninen lautakunta esitti kunnanhallitukselle lausuntonaan, että Härmän aseman alueelle tulisi rakentaa melusuojaus radan palvelutason nostamisen yhteydessä sen ensimmäisessä vaiheessa. Lisäksi saastunut maa aseman läheisyydessä tulee poistaa ensi tilassa. Myös voltin alueella tulee huolehtia melusuojauksen rakentamisesta. Ympäristölautakunta yhtyy edelliseen sekä esittää kunnanhallitukselle, että Härmän aseman mahdollisesti saastuneen maa-alueen haitta- ainepitoisuudet ja alueen laajuus tulee pikimmin tutkia ja sen jälkeen suorittaa tarvittavat kunnostustoimenpiteet. Kunnanhallitus yhtyy lautakuntien lausuntoihin.

Kauhavan kaupunki 26.4.

Ympäristövaikutusten arviointi on selkeästi otsikoitu ja havainnollisin karttaesityksin kirjoitettu raportti. Lukuista kuvat ja taulukot erityisesti taulukko 24 täydentävät hyvin tekstiosuutta. Huolimatta tekstin osittaisesta suurpiirteisyydestä antaa raportti pääosin riittävän käsityksen hankkeen todennäköisistä ympäristövaikutuksista ja niiden lieventämisestä. Etenkin kun ottaa huomioon suunnittelun tämänhetkisen tarkkuuden. Tie- ja alikulkujärjestelyiden paikalliset vaikutukset ovat suuria eikä niitä ole käsitelty raportissa riittävän kattavasti.

Lapuan kaupunki 12.4.

Lapuan kaupunki toteaa, että hankkeessa on laaja vuorovaikutusohjelma pystytty toteuttamaan hyvin, vaikka hanke on poikkeuksellisen laaja ja sisältää paljon suunnitteluaineistoa. Arviointi on selväpiirteistä. Joiltakin osin yksityiskohtaisten ratkaisujen ottaminen huomioon olisi voinut johtaa myönteisempään arvioon hankkeen vaikutuksista, esimerkkinä Lapuan vanhan terässillan korvaaminen uudella teräsbetonisillalla. Ratkaisu alentaa lähiympäristön meluarvoja ja radan siirtyminen uudelle pengerpaalutukselle sillan lähialueella todennäköisesti vähentää tärinäarvoja nykyisestä ja siten osaltaan parantaa ympäristön viihtyvyyttä. Tasoristeysten korvaaminen alikuluilla Lapuan ja Nurmon välillä on maataloudelle erityisen vaikeaa aluetta, koska monien pitkien ja kapeiden tilojen poikkisuunnassa kulkee rautatie, joki, valtatie ja kaksi maantietasoaista liikenneväylää. Ylityspaikkojen vähentyminen kymmenestä kuuteen lisää radan estevaikutusta, mutta parantaa liikenneturvallisuutta. Pääpiirteissään hankkeen alikulut on sijoitettu johdonmukaisesti ja joustavasti. Jatkossa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että eri väylien ylityspaikkojen keskinäinen sijainti suunnitellaan hyvin. Pappilan alikulun osalta on turvallisuus jokiuomaan nähden järjestettävä joko riittävällä etäisyydellä tai turvarakentein.

Ruhan aseman kohdalla olevan teollisuusraidevarauksen tarpeellisuus riippuu teollisuuden kehitymisestä alueella. Varauksen säilyttäminen turvaa osaltaan raideliikenteen kilpailukykyä teollisuuden kuljetuksissa tulevaisuudessa. mahdollisuus pistoraitteen rakentamiseen teollisuusalueelle tulisi siten säilyttää.

Seudullisen liikkumisen osalta Lapuan asemalla olisi tosiasiassa kasvavaa matkustajapotentialiaa, mikä tulisi aseman palvelukykyä kehitettäessä ottaa huomioon, koska Lapua on kumipyöräliikenteen solmukohta ja väestömäärä sekä elinkeinoelämä osoittavat kasvusuuntaa.

Kulttuuriympäristön osalta maininta Lapuan kaupunkikeskustasta valtakunnallisesti merkittävänä kulttuuriympäristönä on virheellinen, koska vain tuomiokirkon alue ja rautatieaseman asemarakennusten alue on hyväksytty valtakunnallisesti merkittäviksi kulttuuriympäristöalueiksi. Hanke ei todellisuudessa vaikuta tuomiokirkon seutuun millään tavalla. Asemapiirustuksen mukainen rataoikaisun poikkeama nykyisestä ratalinjasta on suurimmillaan Lapuanjoen ja Kauppakadun kohdalla ja palaa pohjoiseen mentäessä asemarakennuksen kohdalla likimain nykyisen ykkösraiteen linjalle. Se ei siten näyttäisi vaikuttavan asemarakennusmiljööseen heikentävästi. Todellisuudessa asemarakennus jää rataoikaisun länsipuolelle eikä itäpuolelle kuten arviointiselostuksen tekstissä virheellisesti mainitaan. Suurien kaupunkikuvallisesti merkittävien koivujen poistamisen osalta todetaan, että ne ovat elinkaarensa loppupuolella, osa jouduttaisiin poistamaan

joka tapauksessa kymmenen vuoden kuluessa. Maininta lunastustarpeesta sisältää niin sanotun kivikuppilan. Rakennus on kuitenkin purettu jo aikaisemmin.

Nurmon kunta 6.4.

Nurmon kunnanhallitus yhtyy valmistelijan päätösehdotukseen ja toteaa, että hankkeella on selostuksen mukaan merkittäviä positiivisia vaikutuksia. Hanke vastaa radan sijainnin osalta kunnanhallituksen lausunnossaan 1.12.2004 esittämää linjausvaihtoehtoa. Asuintaajamissa etenkin melun ja tärinän vaikutukset tulee selvittää vähintäänkin ohjelman esittämässä laajuudessa Solanossa, Koliinissa, Keskustassa ja Tepon alueella laskennallisesti ja maastomalleihin perustuen. Olemassa olevan asemakaava- alueen meluvyöhykkeisiin aiheutuvat muutokset, vaihtoehtoissa 1 ja 2, mm. melualueen rajauksissa ja siitä aiheutuvat meluntorjuntatarpeet em. asuntoalueilla tulisi esittää haittoja poistavine toimenpite- ehdotuksineen. tarvittaessa edellä mainittujen ympäristövaikutusten tarkempi lisäselvittely tulisi olla mahdollista.

Yleissuunnitelman mukaisesti toteutuessaan Rajalan, Tepon ja Hipin alikulkusillat sekä Hemminginmäen ylikulkusilta vähentävät ratahankkeen haitallisia vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen. Latikan tasoristeyksen poistamisen sosiaalisia vaikutuksia ei ole arvioitu. Kunta on hankkimassa Haali- Latikanmäki alueelta maa- alueita asuintarkoitukseen, joka synnyttää tarvetta kevyen liikenteen eritason rakentamiseen Latikan tasoristeyksen paikalle erityisesti Atrian työssäkäyntiliikennettä ajatellen.

Rajalan tasoristeyksen poistaminen ja liittäminen osaksi valtatie 18- hanketta on esitetty puutteellisesti ja muutoksen ympäristövaikutukset ovat selvittämättä. Liitteessä 6 esitetty Nurmon aluetta koskeva yleiskaavaote on virheellinen ja kaavasta selostukseen rajattu alue koskee vain vähäisiltä osin käsiteltävää ratahanketta.

Kunnanhallitus toteaa em. hyväksytyn päätösehdotuksen lisäksi, että Latikan tasoristeyksen poistamisesta ja korvaamisesta alikululla olaan nyt esillä olevan YVA- selostuksen ohessa olevan yleissuunnitelman mukaisesti ensimmäistä kertaa luopumassa. Esitys ei ole saman suuntainen Nurmon kunnanhallituksen 7.12.2004 antaman lausunnon kanssa. Kunnan haja- asutusalueen asutuksen kehittämisen ja maankäytön suunnitelmien mukaisesti Latikan alikulku on tärkeämpi kunnan kehityksen kannalta kuin Hemmingin ylikulku. Lisäperusteen priorisoinnille antaa se, että tulevalta uudelta alueelta on lyhin ja lähes suora työmatkayhteys Atrian tuotantolaitokselle.

Seinäjoen kaupunki 19.4.

Seinäjoen kaupunginhallitus toteaa, että selostuksessa on tuotu esille vaihtoehtotarkastelut ja lainmukaiset asiat. Selvityksen perusteella hankkeella on merkittäviä positiivisia vaikutuksia. Haitallisia ympäristövaikutuksia voidaan teknisin ratkaisuin vähentää.

Erityisesti kaupunki lausuu melu- ja tärinähaitoista Seinäjoella, asema- alueen ja ratapihan tilanteesta, ravikeskuksen yhteyksistä sekä toteutuksesta.

Radan vaikutukset ovat etenkin melun osalta tiheimmin asutuilla alueilla, 2000 asukkaan keskustassa, 2500 asukkaan Pohjassa sekä myös Kapernaumissa. Melu, tärinä ja ympäristön turvallisuus on huomioitu vain asemalta, matkakeskuksesta pohjoiseen. Kaupunki toivoo että ympäröivä kokonaisuus voitaisiin ottaa huomioon tulevilla hankkeilla koko kaupungin alueelta.

Seinäjoella toteutettiin Suomen ensimmäinen matkakeskus. Asema- alueen vanhasta rakennuskannasta säilytetään sopimuksien tiilirakenteiset vanha vesitorni, veturitallit sekä rautatieläisten yhdistyksen talo. Matkakeskustan palvelutarjontaa monipuolistaa entisöinnin kohteena oleva rautatieläisten talo, jota myös laajennetaan entisöinnin hotelli-ravintolaksi.

Seinäjoen ratapiha- alue on todettu moniongelmaiseksi. Siksi ratapiha- aluetta, sen turvallisuus-, melu- ja ympäristövaikutuksia tulee tutkia erillisenä hankkeena yhteistyössä kaupungin kanssa.

Tasoristeysten poistot vaikuttavat raviratoimintaan. Radan molemmin puolin on mm. hevosurheilua kuten selostuksessa on todettu. Kaupunki esittää liitteeseen 1/48 merkintänä ja tekstinä YVA- menettelyn aikana hyväksyttyä uutta kaavaa, jossa on raviradan alueelta radan ali menevä yhteys. Ratahanke liittyy valtatie 18- hankkeeseen Pultra- Kiikku. Edellä mainitussa liitteessä on suunniteltu yli- alikulku sekä Rajalan tasoristeyksen poistuminen. Valtatiehanke on maakunnan merkittävä tiehanke ja sitä ja sen johdosta tarvittavia järjestelyjä ja vaikutuksia tuli tarkastella selostuksessa.

Kaupunki toteaa, että hankkeella on merkittävät vaikutukset luonnonvarojen käytölle, ja esittää, että selostukseen kuvauksen nykyisten aineiden käytöstä liitettäisiin selvitys alueen kiviaineksen soveltuvuudesta radan rakenteisiin ja tarvittavasta määrästä. Lähialueen kiviainesten ottoaikkojen sijainnilla ja otettavan kiviaineksen määrällä on merkitystä niin maisemakuvalle kuin aluesuunnittelullekin. Seinäjoki pitää hanketta erittäin tärkeänä maakunnan saavutettavuudelle ja elinkeinoelämälle. Toteutuksen kannalta on tärkeää, että Tampere- Seinäjoki osuus on myös nopeille junille soveltuvassa kunnossa ja matkustajia ajatellen, toteutuksen häiriötekijöistä johtuen toteutuksen tulisi tapahtua järjestelmällisesti etelästä kohti Oulua.

Pietarsaaren kaupunki 18.4.

Pietarsaaren kaupunginhallitus yhtyy ympäristö- ja rakennuslautakunnan lausuntoon, jossa todetaan, että rataosuus ylittää useita vesistöjä, mm. Purmon- ja Ähtävänjoet. Arviointiselostuksen mukaan vesistöihin ratakäytöllä voi olla veden samentumisvaikutuksia, erityisesti jokia ylittävien siltojen rakentamisen ja muutostöiden yhteydessä. Selostuksessa pitäisi Pietarsaaren osalta huomioda Ähtävänjoen merkitys kaupungin vesihuollolle. Kaupungin vesilaitoksen raakavedenotto sijaitsee noin 4,5 kilometrin päässä Pännäisten rautatiesillalta alajuoksulle. Onnettomuustilanteiden vaikutukset tulisi myös selvittää selostuksessa. Lisäksi kaupunki toteaa, että joet laskevat Luodonjärveen, joka on patoamalla erotettu merestä. Järvellä ja sen vedenlaadulla on suuri merkitys ympäröivälle asutukselle virkistystä ja kalastusta ajatellen ja järvi on myös raakavesiallas suurteollisuudelle. Rakennustyöt, ympäristöön kohdistuvat toimenpiteet tai maankäytöksymykset eivät ulotu kaupungin maa-alueille.

Keski-Pohjanmaan liitto 12.4.

Tasonnosto on yhdenmukainen Keski- Pohjanmaan maakuntakaavan (1. vaihe) edistämisen kanssa, sillä YVA- menettelyn kohteena oleva rataosa on osoitettu Keski- Pohjanmaan 1. vaihekaavaan parannettavaksi pääradaksi.

Keski- Pohjanmaan liiton arvion mukaan eri vaihtoehtojen vertailut on toteutettu selkeästi, mutta selostus on esitetty yleisellä tasolla. Edellä mainittuja pidetään perusteltuina ratkaisuin, koska hankkeesta aiheutuu monipuolisia vaikutuksia ja hankkeen maantieteellinen laajuus on suuri. Hankkeen edetessä voi kuitenkin esiintyä tarpeita tapauskohtaisille lisäselvityksille.

Kokkolan kohdalla liikennöi tavarajunia erityisesti yöaikana. Arviointiselostuksen mukaan tasonnostaminen vaikuttaa melun lisääntymiseen radan läheisyydessä erityisesti yöaikana. Paikoitellen, esimerkiksi Kälviällä, esiintyy myös värinäongelmia. Liiton mielestä jatkossa on ennalta ehkäistävä ja poistettava näitä tekijöitä maakunnan alueella. Samoin elinkeino- ja ihmistoiminnan kannalta on tärkeä toteuttaa toimivat yhteydet poistettavien tasoristeysten tilalle.

Liiton mielestä kaksoisraiteen toteuttaminen on välttämätön edellytys alueen kilpailukykyille. Toimiva ja elinkeinoelämän tarpeisiin vastaava liikennejärjestelmä on keskeistä maakunnan kehitykselle. Kaksoisraiteen mahdollisimman nopea toteuttaminen on myös tärkeä alueen kansainvälisten kuljetusten tehostamiseksi. Liitto painottaa, että radan kunnostaminen on pyrittävä toteuttamaan siten, että sen aikana tehtävistä toimenpiteistä aiheutuu mahdollisimman vähän häiriötä radan liikennöinnille.

Österbottens förbund- Pohjanmaan liitto 13.4.

Ratahanke sijoittuu neljän maakunnan alueelle. Pohjanmaan maakunnan alueella rata sijoittuu Uudenkaarlepyyn, Pedersören ja Kruunupyyn kuntien alueelle. Voimassaolevassa Vaasan rannikkoseudun seutukaavassa ko. päärata on jo merkitty kaksiraiteisena. Pohjanmaan maakuntakaavaehdotuksessa (Ehdotus 12.12.2005) rataosuus on merkitty kehitettäväksi rataosuudeksi, jossa varaudutaan kaksoisraiteeseen ja nopeaan junaliikenteeseen.

Maakuntakaavaehdotuksessa on osoitettu kaikki yhdyskuntien vesihuollon kannalta tärkeät (I luokan) ja vedenhankintaan soveltuvat (II luokan) pohjavesialueet. Rataosuudelle sijoittuu neljä I tai II luokan pohjavesialuetta; Gunnarskangan, Hysalhedet, Hedet ja Överbyggåsen. Arviointiselostuksen mukaan rakentamisen aikaiset maansiirtotyöt ja lammikoiden täytöt heikentävät tilapäisesti pohjaveden laatua pohjavesialueilla. Selostuksen mukaan tarkemmat pohjavesitutkimukset ohjelmoidaan ainakin Hysalhedetin ja Överbygg-

gåsenin pohjavesialueille. Tätä Pohjanmaan liitto pitää tärkeänä pohjavesien pilaantumisriskien minimoimiseksi ja vesihuollon turvaamiseksi myös tulevaisuudessa.

Liiton mielestä arviointiselostuksesta ilmenevät hyvin ne asiat, jotka lain mukaan on esitettävä. Arviointiselostus on selkeä ja havainnollinen ja siihen liittyy hyvä karttaesitys koko rataosuudelta.

Rataosa on Pohjanmaan maakuntakaavassa osoitettu merkinnällä Parannettava rataosuus/ Kaksoisraide, joka vastaa arviointiselostuksen vaihtoehtoa 2. Lisäksi liitto korostaa kaksoisraiteen suurta merkitystä maakunnan ja koko valtakunnan kehitykselle.

Etelä- Pohjanmaan liitto 25.4.

Yleisesti liitto pitää hanketta erittäin tärkeänä maakunnan elinkeinoelämän, alueiden saavutettavuuden ja tasapainoisen aluerakenteen kehityksen kannalta. etenkin VE 2 avaa raideliikenteen kehittämislle aivan uusia mahdollisuuksia, parantaa merkittävästi alueiden saavutettavuutta ja tukee kestävästä liikennepolitiikan periaatteita. Lausunnossaan arviointiohjelmasta liitto on todennut sen laadultaan ja sisällöltään riittäväksi. Arviointiselostus on laadittu asianmukaisesti ja siihen on objektiivisesti kirjattu kaikki merkittävimmät vaikutukset, joita rataosuuden kehittämisellä saattaa olla. Eri vaihtoehtoja on vertailtu riittävällä tarkkuudella. Liitto haluaa kuitenkin edelleen korostaa sitä, että tasoristeysten poistolla, radan oikaisulla ja kaksoisraiteiden rakentamisella tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia alueen maanomistajille ja maatalouselinkeinolle. Selostuksessa ei riittävällä tavalla oteta huomioon näitä vaikutuksia ja mahdollisuuksia niiden vähentämiseen esimerkiksi tilusjärjestelyjen avulla.

Melun lisääntyminen on yksi tämän hetken suurimmista asukkaiden elinoloihin vaikuttavista ympäristöhaittoista. Kasvavasta ja nopeutuvasta junaliikenteestä aiheutuva melu on hankkeen suurin ongelma ja siihen tulee voida puuttua kaikin käytettävissä olevin keinoin. Valtion on huolehdittava kuitenkin itse hankkeen aiheuttamien ympäristöhaittojen torjuntakustannuksista aiheuttamisperiaatteen mukaisesti, eikä niitä saa säilyttää kuntien vastuulle. Melun ja tärinän lisääntyminen on myös pienempi haitta suhteessa hankkeen myönteisiin vaikutuksiin, eikä se saa olla esteenä esimerkiksi VE 2:n mukaisten ratkaisujen toteuttamiselle, jonka myönteiset vaikutukset ovat muita vaihtoehtoja merkittävämpiä.

Nyt tehtävillä ratkaisulla on hyvin pitkäkestoisia vaikutuksia. Varovaisestikin arvioiden päätökset sinetöivät rataosuuden tulevaisuuden seuraavien 30-50 vuoden ajaksi. Onkin tärkeää, ettei kehitystä tässä vaiheessa rajoitettaisi alimitoitetuilla ratkaisulla. Esimerkiksi energian hinnassa ja saatavuudessa voi tapahtua voimakkaitakin muutoksia, jotka voivat toimia raideliikenteen eduksi. Liitto pitääkin vaihtoehtoa 2 liikennepoliittisesti pitkäjänteisimpänä tapana toteuttaa rataosuuden parantaminen.

Pohjois- Pohjanmaan liitto 25.4.

Liitto pitää erittäin tärkeänä sekä liikenteellisesti että alueiden kehittämisen näkökulmasta rataosan tason nostoa. Hanke on myös maakuntakaavan mukainen; ympäristöministeriö on vahvistaessaan maakuntakaavan määrännyt sen tulemaan voimaan jo ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Arviointiselostus on rataosan vaikutusalueesta johtuen laaja, silti sen asiakattavuus on hyvä ja se täyttää hyvin vaatimukset. Arvioinnissa on jouduttu keskittymään merkittävimpiin vaikutuksiin. Koko ratavälin YVA- tarkastelu on tehty kaksoisraiteellisenä, mutta kuitenkin ei ole otettu kantaa vaihtoehtoon 1 esitettyyn Karhunkangas- Ylivieska sekä Liminka- Oulu kaksoisraiteisiin. Selvitysten mukaan maankäytön ja yhdyskuntarakenteen vaikutukset jäävät varsin vähäisiksi. Maankäytön nykytilanteessa ei kuitenkaan ole otettu huomioon koko Oulun seudun merkittävää odotettavissa olevaa väestönlisäystä ja sen heijastumista liikenteeseen. YVA- menettelyn yhteydessä esille nostettujen moottorikelkkareittien osalta ratkaisut jätetään jatkosuunnittelun tehtäväksi.

Vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen on pyritty selvittämään monin eri keinoin ja ansiokkaasti, mutta asukaskyselyn vastausprosentti on jäänyt varsin alhaiseksi. Mielipiteiden hankintaa olisi ollut syytä tehostaa. Saatua palautetta on pyritty hyödyntämään varsinaisessa suunnittelussa. Vaikutusalueella asuvien epävarmaa tilannetta helpottaisi mahdollisimman pikainen päätös vaihtoehdon 2 toteuttamisesta.

Vaihtoehdon 2 melukäyrät olisi voitu esittää ympäristökartoilla, vaikka tulevaisuuteen suuntautuviin suunnitelmiin liittyykin epävarmuustekijöitä. Selostuksessa ei ole otettu kantaa kuinka paljon kaluston teknisillä parannuksilla voidaan melutasoja pudottaa. Tärinän ympäristöhaittoja on erittäin vaikea ennakoida. Selvi-

tysalueen maaperä on ongelmallista ja tärinän kokeminenkin on hyvin yksilöllistä. Ongelmaa on käsitelty varsin perinpohjaisesti. Koska tärinää on vaikea ennakoida, olisi ollut syytä selvittää myös värähtelyluokkaan C kuuluvien asukkaiden määrät eri vaihtoehtojen osalta.

Maisemat ja kulttuuriympäristöt on selvitetty ansiokkaasti, mutta maakunnalliset alueet ja kohteet olisi ollut syytä merkitä karttoihin omilla merkinnöillään paikallisten ja valtakunnallisten rinnalla/ lisäksi. Mm. Kankaan seutu Ylivieskassa on maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö. Asiaa käsittelevässä liitteessä 7 on syytä käyttää virallisia maakunta- ja kuntarajoja sekä huomioida taitossa tapahtuneet virheet. Sievi ja Ylivieska kuuluvat Pohjois- Pohjanmaahan ja vastaavasti Lestijokivarsi Kannukseen ja Keski- Pohjanmaahan.

Luonnonolot ja luonnonvarat on käsitelty sekä luontovaikutusten että radan parantamisen vaatimien luonnonvarojen osalta. YVA- menettelyn yhteydessä esille tuodut ekologiset yhteydet ja vaikutukset eläinten liikkumiseen on otettu selostukseen mukaan. Kuitenkaan ei ole huomioitu valtateille 4 ja 8 esitettyjen ekologisten käytävien (Kempeleenlahti ja Hirvineva) merkitystä kokonaisuudessaan, sillä eläimistöä tulisi ohjaamaan käytäviin hyvin laajoilta alueilta. Valitusta toteutusvaihtoehdosta huolimatta pilaantuneiden maa- aineiden , sisältäen Vihannin kaivoksen sivukiven, osalta tulee ryhtyä vaadittaviin puhdistustoimenpiteisiin.

Vaihtoehtotarkastelu on poikkeuksellinen, VE 1+ ei aiheuta merkittävää muutosta nykytilanteeseen, mutta ei mahdollista ehdottomasti tarpeellista radan tason nostoa ja sitä kautta palvelutason parantamista. Kuluva kevät on osoittanut huomattavine routavaurioineen, että rata on syytä kunnostaa perinpohjin. VE 1 on vaikutuksiltaan parempi, mutta sekin olisi vain väliaikaisratkaisu siirryttäessä vaihtoehtoon 2. Tarkastelu osoittaa, että kaksoisraide olisi koko välillä järkevin ratkaisu.

Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan piiri ry 18.4.

Suomen Luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan piiri ry:n mielestä otsikossa mainittu ympäristövaikutusten arviointiselostus on varsin kattava ja seikkaperäisesti laadittu selvitys. Puuttumatta eri vaihtoehtojen (VE 1 tai VE 2) toteuttamisratkaisuun tai –aikatauluun, haluaa piiri kiinnittää huomiota seikkoihin, jotka ovat yhteneväiset valittaessa mikä ratkaisu tahansa.

Hankkeen ympäristötavoitteiksi mainitaan ihmisten elinolot, maisema ja kulttuuriympäristö, luonnonolot ja pohjavedet. Erikseen ympäristötavoitteeksi ei ole kirjattu ekologiaa yhteyksiä ja sen merkitystä ihmisille ja eläimistöille. Niitä käsitellään lyhyesti luonnonolojen yhteydessä.

Ihmisten elinolot

Radanvarren asukkaat ovat mukautuneet 1800-luvulla rakennetun – usean sukupolven jo vaihtuessa – rautatien olemassaoloon. Siitä on muodostunut kulttuuri, jonka kanssa eletään haittavaikutuksista huolimatta.

Radan uudistuksen yhteydessä tulisi entistä huolellisimmin huomioida ihmisten liikkumista ja elinkeinojenkin harjoittamista hankaloittavat estevaikutukset. Kun nykyisiä tasoristeyksiä poistetaan on tärkeää huolehtia siitä, ettei lähiasukkaiden kiertomatkat kohtuuttomasti lisäänty. Neljänkin kilometrin kiertomatka maatilaloikon monimuotoisessa hoidossa satokautena on jo kohtuuton.

Eräänä ratkaisuvaihtoehtona esitetään putkikäytäviä ns. karjankulkuputkia, joita voitaisiin sijoittaa esim. purojen varteen, jolloin ne toimivat parhaiten myös luonnoneläinten kulkuväylinä. Ihmiset pääsevät turvallisesti radan alitse kävellen, sekä kevyillä liikkumisvälineillä ja –ajoneuvoilla, joita kyselytutkimuksessakin on korostettu.

Piiri esittää muutamia kohteita. Nurmon kunnan alueella Piisuksenluoman (425) ja Isoluoman (427 lähellä) varteen, Lapuan kaupungin alueella Jouttiluoman (430 lähellä), Matarojan (434) ja Takaluomanpuron (445) viereen. Viimeksi mainittu alue on tärkeä riistaeläinten kulkuväylä (hirvet, metsäkauriit). Alueella on sattunut pienriistan radalla murskaantumisia ja sen seurauksena petolintujen (mm. huuhkajien) junan alle jääntejä. Alitusputki toimii myös radan itä-länsipuolen asutuksen yhteysväylänä harrastustoiminnan, marjastus, suunnistus, hiihto ym. mielessä. Kauhavan kaupungin alueelle esitetään Mikkilänjärven ja Mäenpäänjärven välinen ekologinen käytävä (462 lähellä).

Maisema ja kulttuuriympäristö

Liitteessä 7 maiseman arvoalueet kohdassa ei Lapuan osalta ole huomioitu Ruhan aluetta.

Rata kulkee kylän alueella lähes kokomatkan maastossa, joka on maakuntakaavassa nimetty Nurmonjoen merkittäväksi kulttuurimaisemaksi. Rata-alueen avartuessa näkyminä ovat länsipuolella mm. Koskelankylän, Muilunkylän ja Nyrhilänmäen pohjalaistaloryhmät, sekä itäpuolella Matarojan taloryhmä maanviljelysmaisemineen. Tähän maisemamiljööseen kuuluu Ruhan pysäkin vuonna 1885 valmistunut asemarakennus – suojelukohteeksi luettava arvokohde. Piirin mielestä radanvarren muutkin yli 100 vuotta vanhat pysäkki- ja asemarakennukset ympäristöineen tulisi säilyttää paikallisina suojelukohteina.

Luonnonolot

Piirin mukaan rata on yli satavuotisella olemassaolollaan ”vakiinnuttanut paikkansa luonnossa”. Siitä syystä sen katsotaan yleisesti tuottavan ”vain vähäistä” haittaa luonnoneläimille. Tässäkin selvityksessä haittaa verrataan maantieliikenteen tuottamaan moninkertaiseen haittaan. Myöskään paikallinen riistanhoitopiiri ei piirin mielestä tämän lausunnosta päätellen paneudu ilmeisesti minkään kulkuväylän aiheuttamaan ekologiseen tuhovaikutukseen.

Piiri katsoo, että nyky-yhteiskunnassa tulee kaikessa suunnitellussa rakentamisessa ottaa huomioon luonnonolot myös elämistön kannalta. Kaksoisrautatie on useille eläinlajeille todellinen este liikkumisen kannalta – hengenmenovaarasta puhumattakaan. Siksi putkimaiset käytävät voivat auttaa eläinten vaistonvaraista liikkumista – samalla ihmisten luonnossa liikkuminenkin turvallisella tavalla helpottuu. Radan varrella olevia suojelualueita sivutessa tulisi kyseisiä väyliä tarkastella erikseen ekologisina käytävinä ettei suotuisan suojelun tasoa vaarannettaisi.

Rautatie Seinäjoki – Oulu välillä on ”ikuinen”, jolloin erilaiset - nyt pieniltäkin tuntuvat –elinoloihin vaikuttavat seikat tulee huomioida.

Svenska Österbottens Jaktvårdsdistrikt Ruotsinkielisen Pohjanmaan Riistanhoitopiiri 18.4.

Ruotsinkielisen Pohjanmaan Riistanhoitopiiri pitää radan palvelutason nostoa mainituilla osuuksilla perusteltuna ja ilmaisee tukensa hankkeelle. Riistanhoitopiiri on paikallisena riistanhoitoviranomaisena velvollinen huolehtimaan metsästäjien ja riistan parhaasta alueella ja esittää siksi seikkoja, jotka pitäisi harkita sisällyttää selostukseen ja ottaa huomioon toteutuksessa.

Arviointiselostuksen kohtaa 12.4 koskien riistanhoitopiiri toteaa, että Pohjanmaan hirvikanta on suuri ja suhteellisen tiheä mainitulla alueella. Riistanhoitopiiri esittää että vielä harkittaisiin sisällyttää hankkeeseen yli- tai alikulkupaikkoja riistaa varten, jotta riistan vaelluksia helpotettaisiin ja estettäisiin onnettomuuksia. Tämä hyödyttäisi myös muita hirvieläimiä ja myös peto- ja pienet riistaeläimet hyötyisivät myös paljon näistä käytävistä. Riistanhoitopiiri on vakuuttunut siitä, että myös törmäykset metsästyskoirien kanssa vähenisivät voimakkaasti jos riista alkaisi käyttää näitä käytäviä, koska riista usein seuraa totuttuja kulkureittejä metsästyksen aikana.

VR- yhtymä Oy

VR- yhtymä toteaa koko konsernia edustaen, että arvioidut vaihtoehdot on muodostettu realistisesti. Eri vaihtoehtojen ympäristövaikutukset on arvioitu varsin perusteellisesti ja kattavasti, mukaan lukien välilliset vaikutukset, joiden merkitys tällaisessa perusinfrastruktuurihankkeessa ei ole vähäinen. Vaihtoehtojen vertailussa onkin todettu, että VE1 ja erityisesti VE2 tukevat rautatieliikenteen kilpailukykyä ja rautateiden kuljetusosuuden kasvua, millä on myönteinen vaikutus koko liikennejärjestelmän ympäristöhaittojen vähentämiselle.

VR- yhtymä Oy Länsi-Suomi 10.3.

Yhtymällä ei ole kommentoitavaa selostuksesta.

Oulun kauppakamari 20.4.

Oulun kauppakamari toteaa, että Seinäjoki- Oulu rataosuuden kehittämisinvestoinnit ovat olleet elinkeinoelämän yksi tärkeimpiä edunvalvontakohteita viime vuosien aikana ja on erittäin hyvä todeta hankkeen

etenevän. Selostuksessa on käyty perusteellisesti useita näkökulmia läpi itse ympäristövaikutuksista kuulemisprosessikuvaukseen. Vaikutuksia on kuvattu laajasti.

Kauppakamari pitää hyvänä selostuksessa olevia tiivistelmiä ja esim. sivujen 6-9 yhteenvetolaatikoita myönteisistä ja kielteisistä vaikutuksista, joissa on nostettu esille keskeiset edut ja uhkat myös elinkeinoelämän näkökulmasta. Jatkossa olisi ehkä hyvä nostaa voimakkaammin vaikutuksia myös elinkeinoelämän logistiikkaan. Tavaraliikennettä on käsitelty, mutta lukijoiden ymmärtämisen varmistamiseksi sen rakennetta olisi voitu hieman purkaa auki. Kauppakamarille on jäänyt hieman epäselväksi elinkeinoelämän muu kuuleminen prosessin aikana.

Pohjois- Pohjanmaan museo 27.4.

Museon mielestä arviointiselostus on laadittu riittävällä tarkkuudella. Selostuksessa on analysoitu eri vaihtoehtojen vaikutuksia muun muassa maisemaan ja kulttuuriympäristöön. Arviointiselostuksessa on tuotu selkeästi esille eri vaihtoehtojen negatiiviset vaikutukset ja myös toimenpiteitä, joilla haittavaikutuksia voidaan minimoida.

Kannanotto A 10.4.

Kirjoittaja asuu Alahärmässä aivan radan lähituntumassa ja katsoo, että uudet ratasuunnitelmat tulevat aiheuttamaan aivan liian suuria meluhaittoja tontilla, joten aikoo vastustaa projektia kaikin tavoin ja vaatia kunnollisen meluesteen rakentamista radan yhteyteen.

Kannanotto B 11.4.

Kannanotossa todetaan että kirjoittajan asuinrakennus on Jepualla Uudessakaarlepyyssä 32 metrin päässä raiteista. Tärinä on niin kova, että talo on vaurioitunut raskaiden junien ja korkeiden nopeuksien takia. Elämänlaatu on huonontunut ja tulee yhä huononemaan tärinän ja melun takia sekä uuden tien takia joka tulee lähelle taloa. Kirjoittaja esittää että jos suunnitellut toimenpiteet toteutetaan tulee ratahallintokeskuksen lunastaa talo.

Kannanotto C 12.4.

Kirjoittaja katsoo, että hänen Alahärmässä rata- alueen välittömässä läheisyydessä sijaitseva talonsa on vaarassa joutua asumiskelvottomaksi lisääntyvän melun ja tärinän vuoksi, mikäli ratahankkeen YVA: ssa kuvatut toimenpiteet VE 1 tai VE 2 toteutetaan ilman tarpeellisissa toimenpiteitä. Talo sijaitsee haja- asutusalueella ja YVA: n mukaan meluntorjuntatoimenpiteet on tarkoitus kohdistaa vain suurempiin asutuskeskuksiin sekä muutamiin tiiviimpiin asutusryhmittymiin. Mielestäni YVA on tältä osin epäoikeudenmukainen ja on ristiriidassa perustuslain määrittelemän yhdenvertaisuusperiaatteen kanssa. Suomessa on ympäristönsuojelulaki, jonka 4§ mukaan ympäristön pilaantumisen vaaraa aiheuttavassa toiminnassa noudatetaan varovaisuus- ja huolellisuusperiaatteen ohella mm. ennaltaehkäisyn ja haittojen minimoimisen periaatetta ja parhaan käyttökelpoisen tekniikan periaatetta. Saman kohdan mukaan pilaantumisen vaaraa aiheuttavan toiminnan harjoittaja vastaa vaikutuksien ennaltaehkäisystä ja ympäristöhaittojen poistamisesta tai rajoittamisesta. Laki pätee kaikkialla Suomessa sijaintipaikasta riippumatta.

Edellä olevan perusteella kirjoittaja katsoo oikeudekseen vaatia, että rataosan parantaminen toteutetaan kohdallani ympäristönsuojelulaissa kirjattujen periaatteiden mukaisesti ja ryhdytään tarpeellisiin toimenpiteisiin melu- ja tärinähaittojen poistamiseksi.

Kannanotto D 18.4.

Kannanotossa todetaan, että tärinähaitat kirjoittajan kiinteistöllä Oulun Perävaion kaupunginosassa ovat nyt jo liian suuret ja hanke tulee niitä lisäämään. YVA- selostuksessa alue on mainittu kohteena 17 taulukossa 17 merkittävimmät tärinäriskialueet, mutta toimenpiteitä tärinähaittojen vähentämiseksi ei selostuksessa ole osoitettu. Talo sijaitsee 250 metrin etäisyydellä radasta. Helmikuussa 2006 suoritetun tärinämittauksen mukaan tärinätaso ylittää moninkertaisesti VTT:n antamat ohjearvot tärinän häiritsevyydestä ja on

lähellä tasoa jonka katsotaan aiheuttavan talon rakenteille vaurioriskin. Ongelman aiheuttajiksi todettiin venäläiset pelletti- ja malmijunat. Tärinän nykytaso on kirjoittajan mukaan käytännössä sellaisella tasolla, jossa Ratateknisten määräysten ja ohjeiden (RAMO) mukaan olemassa olevilla radoilla on ryhdyttävä tärinää vähentäviin toimenpiteisiin.

Venäläisten malmi- ja pellettijunien aiheuttamaa tärinähaittaa ei tulisi lisätä vaan ryhtyä toimenpiteisiin tärinätason vähentämiseksi VTT:n suositusten tasolle.

Paalulaatan varaan perustettu rata estäisi tehokkaimmin tärinän siirtymistä maaperään. YVA- selostuksen mukaan paalulaatoitusta on suunniteltu käytettäväksi Kempele- Liminka- alueella. Radan paaluttaminen on tarpeen myös perävainion kohdalla, koska rata sijaitsee paikoin yli 10 metrin paksuisella pehmeiköllä. Lisääntyvä liikennemäärä ja nopeuksien nosto vaativat myös meluesteen rakentamista. Heikkilänkankaan asuntoalueella Oulussa saatiin tärinätaso vuonna 2002 tehdyssä tutkimuksessa puolitetuksi, kun venäläisille malmijunille asetettiin 45 km/h nopeusrajoitus asuinalueen kohdalle. Tärinätaso sillä oli hieman alhaisempi kuin kirjoittajan kiinteistöllä. Nopeusrajoitus asetettiin pysyväksi ja rataosalle rakennettiin melueste.

Tärinähaittojen vähentämiseen pitäisi ryhtyä jo ennen ratahankkeen toteuttamista. Venäläisten junien nopeudet tulisi puolittaa Perävainion rataosuudella. Tärinän siirtymistä maaperässä estäviä rakenteita voitaisiin myös kokeilla.

Arviointiselostuksen mukaan venäläisten pellettikuljetukset Vartiuksesta Oulun kautta Kokkolan satamaan tulevat lisääntymään voimakkaasti. Kirjoittaja esittää, että pitäisi miettiä mikä on tällaisesta Suomen läpi kulkevasta kauttakulkuliikenteestä saatava hyöty suhteessa sen aiheuttamiin haittoihin, kuten melu ja tärinä. Nykyisellään ne liikennöivät erikoisluvilla ja niille sallitaan heikompi kaluston kunto, suurempi lovipyöräisyys, ja suuremmat akselipainot kuin suomalaisille junille. Selostuksessa ei ole esitetty toimenpiteitä, joilla nämä junat saataisiin vähemmän haitallisiksi. Tehokasta olisi junien koon rajoittaminen ja paremman kaluston kunnon edellyttäminen. Kirjoittaja esittää harkittavaksi mahdollisuutta, että Oulun satamaan lisättäisiin valmius käsitellä pellettiä, joka voitaisiin lastata laivaan Oulun satamassa Kokkolan sijaan. Yliraskas tavaraliikenne Oulusta etelään päin rajoittuisi siten kerran vuorokaudessa liikennöivään Raahen malmijunaan.

Kirjoittaja on lisäksi 17.5. toimittanut täydennyksen kannanottoonsa; liitteet konsultin tärinäraportti ja Ratatallintokeskuksen lisädokumentti mittausjakson loppuosan mittaustuloksista. Kirjoittaja epäilee, ettei tärinähaittoille tehdä mitään, vaikka ne olisi mittauksin osoitettu.

Kannanotto E 19.4.

Kannanotossa viitataan mm. VTT:n erikoistutkijan Asko Taljan artikkeliin HS 11.1.2005 jossa sanotaan, että suositusten keskeisenä periaatteena on, ettei liikennetärinä saa vaurioittaa rakennuksia eikä häiritä kohutuuttomasti asukkaita. VTT:n tärinäluokituksen mukaan C luokan asunnoissa värähtelyä saattaa esiintyä. Kannanoton lähettäjän mukaan heidän kaksikerroksisen talonsa osalta ei voida puhua värähtelystä, vaan unestakin toisessa kerroksessa herättävästä tutinasta pellettijunan kulkiessa ohi. Maaperätutkimusten mukaan maassa on pari metriä hiekkaa ja hietakerrostumia, joiden alapuolella hiekan ja hiedan sekaista liejua. Kirjoittaja toivoo, että radan ja talon väliselle maapohjalle tehdään jotain. Huolena on myös rakennuksen mahdollinen vaurioituminen. Kiinteistö sijaitsee Kannuksessa.

Kannanotto F 20.4.

Kannanotossa todetaan, että tontin omistajan alue Alahärmässä rajautuu yhteensä n. 400 metrin matkalta ratapenkereeseen, ja että hanke tulee aiheuttamaan aivan liian suuria meluhaittoja tontille. Omistaja tulee vastustamaan suunniteltua projektia kaikin mahdollisin tavoin ja vaatimaan kunnon meluesteen rakentamisen rautatien yhteyteen.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Hankekuvaus

Hankkeesta on esitetty riittävät tiedot arviointiselostuksessa.

Hankkeen tarpeellisuus on esitetty hyvin ja selkein perusteluin. Rataosuuden nykyinen tekninen kunto edellyttää perusparannustoimia, ja kasvava liikenne sen palvelutason nostoa. Liikennemäärien toteutuminen on luonnollisesti monen tekijän summa; varsinkin energiakustannukset, naapurimaiden kuljetusten osuus, yleinen liikennepolitiikka, jne. saattavat tulevaisuudessa vaikuttaa raideliikenteen asemaan tälläkin rataosuudella. Myös lausunnonantajat pääsääntöisesti korostavat hankkeen tarpeellisuutta ja merkitystä alueen kehittymiselle. Kannanotoissa kuitenkin yksityishenkilöt pelkäävät melun ja tärinän lisääntymistä.

Vaihtoehtojen käsittely

Tarveselvityksessä vuonna 2003 on esitetty alustavasti suurimmat oikaisut ja kaksoisraideosuudet. Arviointiohjelmavaiheessa vaihtoehtoja on tarkennettu. Arviointiselostuksessa on vertailtu kolmea vaihtoehtoa. Vaihtoehto 0+ toimii vertailuvaihtoehtona. Vaihtoehtojen muodostaminen on perusteltua. Vaikka yleissuunnittelu on ollut jo pitkään käynnissä ja nyt jo loppusuoralla, vaihtoehtoja on käsitelty riittävän tasapuolisesti. Lausunnonaan arviointiohjelmasta yhteysviranomaisen korosti tasapuolisuuden huomioimista.

Vaikutusten selvittäminen ja merkittävyyden arviointi

Laki edellyttää ympäristövaikutusten arviointia hankkeilta joilla todennäköisesti on merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia

Arviointiselostuksessa on käsitelty YVA- lain ja asetuksen mukaisia kokonaisuuksia ja asioita.

Sekä välittömiä että välillisiä vaikutuksia on käsitelty.

Vaikutusarvioinnin perusteella selostuksessa todetaan, että välittömät ympäristövaikutukset ulottuvat laajimmillaan noin 1,5 kilometrin päähän radasta.

Lähtöaineisto on esitetty selostuksen lähdeluettelossa. Luettelosta tosin puuttuu joitakin museoviraston ja museoiden julkaisuja ja aineistoja. Lähtötiedot on kuvattu tarkemmin kunkin vaikutuskokonaisuuden yhteydessä. Suunnittelualueen laajuuden vuoksi on tarkasteluissa arvioinnissa keskitytty hankkeen merkittävimpiin toimenpiteisiin, kuten oikaisuihin ja kaksoisraideosuuksiin sekä liikennepaikkojen muutoksiin, joilla on todennäköisesti merkittävimmät vaikutukset ihmisten elinoloihin ja ympäristöön. Muita toimenpiteitä kuten tasoristeysten poistoa on tarkasteltu yleispiirteisemmin. Yhteysviranomaisen pitää tätä perusteltuna.

Ympäristöministeriön päätöksessä hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnista todennäköisiä haitallisia vaikutuksia arvioitiin kohdistuvan muun muassa alueen yhdyskuntarakenteeseen, maisemaan ja kaupunkikuvaan sekä ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, ja lisäksi maaperään, pohjavesiin ja kasvillisuuteen sekä luonnonvarojen hyödyntämiseen.

Vaikutuskokonaisuuksissa on kussakin esitetty nykytila, lähtötiedot ja käytetyt menetelmät, vaikutukset yleisesti, ja erikseen erityisten vaikutusten osalta. Välilliset vaikutukset on käyty läpi omana kohtanaan.

Arvioinnin epävarmuustekijöiden ja radanpidon riskien hallinnan tarkastelu on selostuksessa mukana.

Keskeiset vaikutukset, niiden vertailu ja johtopäätökset on koottu yhteen taulukkoon. Keskeiset vaikutukset on myös esitetty ympäristökartoilla jotka ovat liitteinä.

Vaihtoehto 0+ ei aiheuta merkittävää muutosta nykytilanteeseen. Vaihtoehto 2:n vaikutukset ovat rataoikaisujen ja koko Seinäjoki- Oulu välille sijoittuvan kaksoisraiteen vuoksi suurimmat, mutta myös ristiriitaisimmat. Se turvaa raideliikenteen kilpailukyvyn alueella pitkällä aikavälillä ja tukee etenkin suurempien paikkakuntien kehitystä. Toisaalta se tuottaa suurimmat rakentamisen ja käytön aikaiset häiriöt ja haitat radan lähialueen asukkaille.

Vaikutukset ja niiden merkittävyyden perustelut on esitetty hyvin ja avoimesti.

Vaihtoehtojen vertailu ja toteuttamiskelpoisuus

Vaihtoehdot ovat realistisia, ne on kuvattu hyvin ja niiden merkittävät ympäristövaikutukset on saatu esiin. Vaihtoehtojen kustannuksia ei YVA- menettelyssä arvioida tai vertailla kuten ympäristövaikutuksia, vaikka toteuttamismahdollisuudet ajankohtineen riippuvat luonnollisesti siitä miten hankkeeseen osoitetaan varoja.

Toteuttaminen edellyttää muun muassa myös sitä, että kunnat huolehtivat ajoissa kaavojen ajantasaistamisesta siellä missä se on tarpeen. Maakuntien liitot ovat jo ottaneet hankkeen huomioon omissa suunnitelmissaan. Tiehallinnon kanssa on myös yhteensovittamista liikennejärjestelyissä.

Vaihtoehtoja on vertailtu selkeästi.

Kaikki vaihtoehdot ovat periaatteessa ympäristöllisesti toteuttamiskelpoisia; mutta haittojen ennaltaehkäisy ja lieventämistoimenpiteet tulisi kohdistaa osittain eri vaikutuksiin. Vaihtoehdolla 0+ on vähäisimmät vaikutukset ympäristöön, vaihtoehdolla 2 suurimmat. Positiiviset vaikutukset arvioidaan kuitenkin myös suurimmiksi vaihtoehdossa 2. Saapuneissa lausunnoissa kannatetaan yleisesti vaihtoehtoa 2, mutta radanvarren asukkaat pelkäävät melun ja tärinän lisääntymistä. Kunnissa toivotaan päätöksenteon vaihtoehdosta tapahtuvan nopeasti, jotta asukkaat eivät joutuisi elämään epävarmuudessa pitkiä aikoja.

Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen

Haitallisten vaikutusten ehkäisyyn ja lieventämiseen on esitetty keinoja.

Meluntorjuntaa on esitetty rakennettavaksi lähtökohtaisesti niin, että kohteet joissa meluntorjunnalla saavutetaan suurin mahdollinen hyöty toteutettaisiin ensisijaisesti. Meluntorjunnan kannalta tärkeimmät taajama-alueet on esitetty selostuksessa.

Meluongelma on laaja, suojattavia kohteita olisi melulaskennan perusteella erittäin runsaasti pitkin koko suunnittelujaksoa vaihdellen eri vaihtoehtojen osalta.

Hankkeen toteuttamisaikataulu tulee olemaan pitkä, ja tärkeää olisi että ennaltaehkäisyyn kiinnitettäisiin lopullisen vaihtoehdon selvittyä yhteistyössä kuntien kanssa erityistä huomiota myös siten, ettei suojattavia kohteita rataosuuden pitkänä rakennusaikana rakennettaisi lisää melualueille ellei suojausta ole varmistettu. Jo radan varrella asuvien tilanteen parantaminen tulisi olla ensisijaista.

Yhteistyötä kuntien kanssa pidetään selostuksessakin ensiarvoisen tärkeänä meluntorjunnan toteuttamisessa ja ajoituksessa ja todetaan, että uutta aluetta kaavoitettaessa kunnan tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaan selvittää kaavan ympäristövaikutukset.

Laadittu tärinäselvitys osoittaa, että radan läheisyydessä tärinähäiriöt ovat huomattavia. Selvityksessä on määritetty 18 rataosan merkittävintä kohdetta. Niiden torjuminen on selostuksen mukaan hankalaa. Keinot voisivat olla liikenteellisiä ja hoidollisia, rakenneteknisiä, tai uuden asutuksen osalta maankäytöllisiä, joka myöskin edellyttää yhteistyötä kuntien kanssa.

Luontokohteiden osalta on esitetty lievennyskeinoina mm. toimenpiteiden ajoittamista, veden samentumisen ehkäisemistä, silta- aukkoihin maaluiskaa saukoille ja ekologisten yhteyksien huomioimista pieneläinten osalta sekä kalaston ja vesieliöstön elinolosuhteiden huomioimista suunnittelussa.

Pohjasuojauksien rakentamista ei arviointiselostuksessa lähtökohtaisesti esitetä rataosuudelle, vaan riskiä aiotaan minimoida kehittämällä radanpitoa, tasoristeysten poistolla sekä kalustoa ja kuljetuksia koskevilla määräyksillä.

Yhteysviranomaisen katsoo, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulisi lähisuojavaähykkeet merkitä kartoille, kuten myös kaivot ja tutkitut vedenottamopaikat, vaikka pohjavesialue ei olisi käytössä tällä hetkellä. Suojausta tulisi harkita liikennepaikoille ja lähisuojavaähykkeille.

Esimerkiksi, käymättä tässä yhteydessä kaikkia kohteita läpi, on pohjaveden ja lähisuojavaähykkeen suojaustarvetta Uudenkaarlepyyn Hysalhedetin kohdalla (liikennepaikka), Hedetin vedenottamon paikalla, jonka merkintä puuttuu kartasta, Kruunupyyn Överbyggsäsenin kohdalla jossa kaivot puuttuvat kartasta; alue on liian lähellä rataa; ja vaatinee ainakin ympäristölupaviraston käsittelyn, lisäksi lähisuojavaähykkeen osalla on suojaustarve. Kokkolan, Kälviän, Lohtajan ja Kannuksen alueilla mm. on suojaustarpeita.

Vesilain mukainen lupa on tarpeen, kun rakennetaan pohjaveden alle ja pohjaveden pintaa alennetaan pysyvästi. Rakentaminen voi aiheuttaa myös etenkin harjun reunaosissa vedenlaadun ja -määrän muutoksia. Lupa voi olla tarpeen myös täytettäessä vanhoja pohjavesilampia. Joissakin tapauksissa suunniteltujen alkukujen osalta haitallista vaikutusta pohjaveteen ei ehkä voida ehkäistä, jolloin toteuttaminen voi olla mahdotonta.

Pilaantuneet maat on kartoitettu. Selvityksiä kaikista kohteista ei ole tehty, mutta mikäli niihin kosketaan rakentamisen yhteydessä, ne tutkitaan tarkemmin ja tarvittavat toimet maiden poistamiseen tai vaihtamiseen tullaan tekemään.

Radan estevaikutuksen lieventämiseen tulisi yhteysviranomaisen mielestä edelleen pyrkiä vaikuttamaan jatkosuunnittelussa yli- ja alikulkujen sijoituksella ja niihin liittyvillä liikennejärjestelyillä. Tarkemmassa suunnittelussa on hyvä vielä tutkia radan ylitys- tai alituspaikkoja luonnoneläimille. Uusille yli- ja alikuluille tulisi mahtua myös maatalouskoneilla, ja välttää tiejärjestelyissä niiden joutumista ajamaan asuntoalueiden läpi.

Tasoristeykset korvataan useimmin alikuluilla, mikä on maiseman kannalta parempi. Hyvällä suunnittelulla mm. tiejärjestelyjen osalta voidaan lieventää vaikutuksia myös kulttuuriympäristöön.

Seuranta

Arviointiselostus ei sisällä yksityiskohtaista seurantaohjelmaa, selostuksen suunnitelman mukaan seuranta kohdistetaan meluun, tärinään, pohjavesin ja pilaantuneisiin maihin.

Laskennallisesti saatuja melutuloksia tullaan arviointiselostuksen mukaan tarkentamaan jatkosuunnittelussa melumittauksin, pääasiassa alueilla, joilla meluntorjuntatoimilla on saavutettavissa merkittävää altistujien määrän vähentymistä. Mittauksilla selvitetään laskentojen paikkansa pitävyyttä sekä meluntorjuntatoimien vaikuttavuutta. Samoin toimitaan laskennallisten tärinämittausten osalta. Pohjavesialueille ja rakennettavien alikulkujen ympäristöön laaditaan aluekohtaiset erilliset rakennusaikaiset seurantaohjelmat. Pitempiaikaiset radan käyttöön liittyvät seurantaohjelmat laaditaan tarvittaessa. Seurantaohjelmat pilaantuneille maille laaditaan kohdekohtaisesti kohteen merkittävyyteen ja vaikutusalueen laajuuteen pohjautuen.

Lausunnoissa kiinnitettiin melko paljon huomiota vaikutusten seurantaan eri vaikutusten osalta.

Yhteysviranomaisen korostaa seurannan toteuttamisen merkitystä.

Osallistuminen

Osallistuminen on järjestetty hyvin ja laajana ja se on myös saanut hyvää palautetta. Samanaikaisesti valmisteilla oleva yleissuunnittelu on asiana pyritty pitämään erillään ympäristövaikutusten arvioinnista vaihtoehtojen tasapuolista kohtelua ajatellen, mutta toisaalta myös yleissuunnittelun yhteydessä yleistä tietoa hankkeen ja arvioinnin vireillä olosta on levinnyt hyvin laajasti. Hankkeella on ollut YVA- hankeryhmä.. Kysely liittyen selvitykseen sosiaalisista vaikutuksista on osaltaan lisännyt alueen asukkaiden tietoisuutta hankkeesta. Kyselyn jakelu ja vastausten määrä on tosin ollut melko suppea.

Internetissä on hankkeeseen myös voinut tehdä esityksiä ja kommentteja. Osallistumisessa on ollut vuoro-vaikutusta joka on osaltaan vaikuttanut selvityksiin.

Lausunnoissa on esimerkiksi esitetty, että kyselyn laajentaminen yritysten ja maatalouden suuntaan olisi ollut hyvä, koska melulla ja tärinällä on merkitystä myös yritystoiminnalle ja eläinten hyvinvoinnille, sekä että kuntien sosiaali- ja terveysviranomaiset olisivat voineet auttaa kartoittamaan sektorin helposti häiriytyviä kohteita radan lähialueilla.

Raportointi

Kyseessä on varsin mittava hanke joten selvitysmateriaaliakin on kertynyt runsaasti. Sen tiivistäminen ja tulostaminen raportiksi ja painotuotteeksi on ollut haastavaa. Tiivistämisen vuoksi on luonnollisesti jouduttu jättämään paljon tietoa pois, joka olisi saattanut olla mielenkiintoista ja syventää lukijalle aihetta. Arviointiselostukseen on koottu tulokset merkittävistä vaikutuksista. Lisätietoja on viety Ratahallintokeskuksen internet-sivuille.

Raportoinnissa on kuitenkin onnistuttu hyvin; raportti on saatu selkeään ja helposti luettavaan muotoon.

Osa tiedoista on siirretty liitekartoille koko radan osalta. Kartat ovat selkeitä. Oleelliset asiat ovat pääosin, vaikkakin teknisten mahdollisuuksien rajoissa, mukana. Lausunnoissa on eräitä tarkistusehdotuksia, jotka tulisi korjata jatkosuunnittelussa käytettävään materiaaliin. Tiettyä lisämateriaalia, esimerkiksi havainnekuvia maisemallisista vaikutuksista, olisi selostukseen toivottu lisää.

Taulukot, tietoiskulaatikat ja oleellisten yksityiskohtien kuvittaminen edesauttavat kokonaiskuvan saamista.

Vaihtoehtojen vertailu on selkeästi esitetty.

Yhteenvedo ja arviointiselostuksen riittävyys

Arviointiselostuksessa on esitetty, tarpeellisessa määrin, ohjelman osalta vaaditut tiedot tarkistettuna sekä asetuksessa ympäristövaikutusten arvioinnista edellytetyt seikat. Yhteysviranomaisen lausunnossaan arviointiohjelmasta esittämät näkökohdat on huomioitu riittävästi. Arviointiselostus on hankkeen laajuuden vuoksi sekä esitysteknisistä syistä osin melko yleispiirteinen, ja se keskittyy merkittäviin vaikutuksiin kuten on tarkoituskin. Tiivis esitystapa tuo oleelliset asiat hyvin esille.

Jatkossa, hankkeen suunnitelmien tarkentuessa, on kuitenkin huomioitava lausunnoissa esiin tulleita selvitystarpeita.

Yhteysviranomaisen kiinnittää huomiota museoviraston kulttuuriympäristöä koskevien lausuntojen huomioon ottamiseen jatkosuunnittelussa. Lisäinventoinnit ovat tarpeen, mm. historiallisen ajan muinaisjäännösten perusinventointeja ei ole rataosuuden kunnissa tehty. Monet rautatiesilloista ovat valtakunnallisesti merkittävässä kulttuuriympäristössä. Itse rautatiesilloista tarvitaan myös konkreettiset kohdetiedot valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen osana.

Tasoristeysten poistolla liikennejärjestelyineen on vaikutuksia aluerakenteeseen ja maankäyttöön erityisesti radan lähiympäristössä. Ne eivät yksittäin ole merkittäviä laajan kokonaisuuden kannalta, mutta yhteensä vaikuttavat suuren asukas- ja toimijajoukon elinolosuhteisiin sekä lähimaisemaan eri tavoin. Vaihtoehto 1 osalta selostuksessa esitetyt ratkaisut ovatkin jo osin muuttuneet yleissuunnittelun edetessä; YVA: n yhteydessä tilanteita ei ole voitu vastaavalla tarkkuudella tutkia. Yleissuunnitteluvaiheeseen liittyy myös erillinen osallistumisprosessi.

Melu- ja värinävaikutukset ovat hankkeen selkeimpiä välittömiä merkittäviä ympäristövaikutuksia. Täällä hetkelläkin, ennen hankkeen toteuttamista, on melu- ja värinäalueilla vanhoja ja aivan uusiakin rakennuksia sekä kaavoitettuja asunto- tai muita alueita, joihin haitalliset vaikutukset jo kohdistuvat. Uusien altistuvien kohteiden syntymistä tulisi hyvällä maankäytön suunnittelulla ehkäistä. Toisaalta, jos rajoituksia syntyy, tulee aina olla pitävä näyttö perusteista. Arviointiselostuksessa on esitetty keinoja haittojen ehkäisyyn tai vähentämiseen ja niitä tulisi kattavasti hyödyntää.

Lausunnoissa on materiaalin osalta tullut täydennyksiä ja oikaisuja, jotka tulee tarkistaa ja korjata aineistoon ja on jollain tavoin varmistettava että nämä yksityiskohdat eivät siirry muihin työvaiheisiin korjaamattomina.

Lausunnosta tiedottaminen

Ympäristökeskus lähettää lausuntonsa hankkeesta vastaavalle ja tiedoksi mm. lausunnonantajille. Lisäksi lausunto pidetään yleisön nähtävillä yhden kuukauden ajan virka-aikana lausunnon alussa mainittujen lähi-vaikutusalueen kuntien (20 kpl) virallisilla ilmoitustauluilla ja se pyydetään asettamaan nähtäville myös näiden kuntien pääkirjastoihin.

Lausunto tulee myös luettavaksi ympäristöhallinnon www-sivuille osoitteessa > ympäristönsuojelu> ympäristövaikutusten arviointi> hankkeet, sekä Ratahallintokeskuksen sivuille www.rhk.fi kohtaan "Projektit". Tämä yhteysviranomaisen lausunto käännetään myös ruotsiksi.

Yhteysviranomaisen toimittaa hankkeesta vastaavalle jäljennökset annetuista lausunnoista. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Länsi-Suomen ympäristökeskuksen arkistossa.

Asiassa ei ole muutoksenhakumenettelyä.

Johtaja

Pertti Sevola

Kehityspäällikkö

Riitta Kankaanpää-Waltermann

Suoritemaksu **15480 €**

Peruste

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8§ ja ympäristöministeriön asetus n:o 1237 alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista (17.12.2003).

Oikaisuvaatimus

Valtion maksuperustelain perusteella maksua koskevaan päätökseen ei voi hakea muutosta valittamalla. Maksuvelvollinen, joka katsoo, että maksun määräytymisessä on tapahtunut virhe, voi sen sijaan vaatia kirjallisesti oikaisua Länsi- Suomen ympäristökeskukselta kuuden kuukauden kuluessa maksun määräämisestä.

Jakelu Ratahallintokeskus, Helsinki, suoritemaksua vastaan

Tiedoksi

Suomen ympäristökeskus, arviointiselostus ja sen käännös ruotsiksi
Ympäristöministeriö
Lähivaikutusalueen kunnat (20 kpl)
Pohjois- Pohjanmaan liitto
Österbottens förbund- Pohjanmaan liitto
Keski-Pohjanmaan liitto
Etelä-Pohjanmaan liitto
(Muut) lausunnonantajat