



**Liite 1:
Yhteysviranomaisen lausunto
YVA-ohjelmasta**

**Bilaga 1:
Kontaktmyndighetens
utlåtande om MKB-programmet**

**ITÄ
RATA**



Itärata Oy
Lönnrotinkatu 5
00210 Helsinki
toimisto@itarata.fi

Itärata, Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Myrskylä, Lapinjärvi, Kouvola, Iitti ja Orimattila

Yhteysviranomaisen lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

1 Hanketiedot

Hankkeen nimi ja sijainti

Hankkeesta vastaava on Itärata Oy. Hankkeen eri reittivaihtoehdot sijoittuvat Vantaan, Keravan, Porvoon, Loviisan ja Kouvolan kaupunkien ja Tuusulan, Sipoon, Myrskylän ja Lapinjärven kuntien alueelle.

Yhteysviranomainen

Hankkeen yhteysviranomaisena on toiminut Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehtoista

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen junarata. Länsipäässään Itärata erkaantuu Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässään nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri rataosuuksilla on tarkasteltavana eri määrä linjauksia, joiden vaikutuksia arvioidaan. Linjausvaihtoehdot erkaantuvat Lentoradan tunnelista Vantaan ja Tuusulan rajalla ja liittyvät nykyiseen rataverkkoon Korian alueella Kouvolaan. Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen.

20.12.2024

Lentoradan ja Paippistentien välillä tarkastellaan kahta vaihtoehtoista linjausta:

- Keravan pohjoinen vaihtoehto (KP)
- Keravan eteläinen vaihtoehto (KE)

Paippistentien ja Backaksen välillä tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta:

- Anttilan kylän vaihtoehto (AK)
- Sähköaseman pohjoinen vaihtoehto (SP)
- Sähköaseman eteläinen vaihtoehto (SE)

Lisäksi Lentoradan ja Backaksen välillä tarkastellaan Nikkilän kautta kulkevaa linjausvaihtoehtoa (N).

Backaksen itäpuolella Porvoossa tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta sekä yhtä alavaihtoehtoa:

- Kuninkaanportin linjausvaihtoehto K, joka mahdollistaa maanpäällisen aseman (asemavaihtoehto A) toteuttamisen Kuninkaanportin alueelle. Lisäksi tarkastellaan alavaihtoehtoa K+, jossa Porvoon vanhan juna-aseman yhteyteen toteutettaisiin lähiliikenteen asema (asemavaihtoehto A+).
- Puistokadun linjausvaihtoehto P, joka mahdollistaa tunneliaseman (asemavaihtoehto B) toteuttamisen Läntisen Mannerheiminväylän ja Hornhattulantien yhteyteen.
- Vanhan Porvoon linjausvaihtoehto VP, joka mahdollistaa tunneliaseman (asemavaihtoehto C) toteuttamisen Porvoon keskustaan, Vanhan Porvoon läheisyyteen.

Porvoon itäosassa sijaitsevan Venjärven ja Korian (Kouvola) välisellä osuudella tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta:

- Myrskylän vaihtoehto (M)
- Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP)
- Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE)

Lisäksi vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta. Vertailuvaihtoehto 0+ sisältää nykyisen rataverkon hyväksytyt parantamishankkeet. Oletuksena on, että Lentorata on rakennettu ja junien digitaalisen kulunvalvonnan uudistus (Digirata) on toteutunut.

2 Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn vireilletulo

Itärata Oy on 20.9.2024 saattanut vireille ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (jäljempänä arviointimenettely) toimittamalla Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen (jäljempänä ELY-keskus) Itärata-hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman (jäljempänä arviointiohjelma).

Hankkeen arviointimenettelyn tarve määräytyy ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVA-laki; 252/2017) liitteen 1 kohdan 9 d, kaukoliikenteen rautateiden rakentaminen, perusteella.

3 Ennakkoneuvottelu

Yhteysviranomaisen järjesti ennakkoneuvottelun 18.3.2024, edistämään muun muassa hankkeen vaatimien arviointi-, suunnittelu- ja lupamenettelyjen kokonaisuuden hallintaa, sekä hankkeesta vastaavan ja viranomaisten välistä tiedonvaihtoa. Ennakkoneuvottelu järjestettiin hybridikokouksena. Ennakkoneuvotteluun osallistui yhteysviranomaisen, hankkeesta vastaavan ja konsulttien lisäksi edustajia Uudenmaan liitosta, Kymenlaakson liitosta, Keski-Uudenmaan ympäristökeskuksesta, Sipoon kunnasta, Porvoon kaupungista, Myrskylän kunnasta, Loviisan kaupungista, Lapinjärven kunnasta, Kouvolan kaupungista, Itä-Uudenmaan alueellisesta vastuuseumeosta, Kymenlaakson alueellisesta vastuuseumeosta, Väylävirastosta, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomista, Fingrid Oyj:stä sekä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksesta.

4 Arviointiohjelmasta tiedottaminen ja kuuleminen

Yhteysviranomaisen tiedotti arviointiohjelmasta ja sen nähtävillä olosta sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 14.10.–22.11.2024. Kuulutus ja arviointiohjelma julkaistiin ELY-keskuksen verkkosivuilla www.ely-keskus.fi/kuulutukset/uusimaa ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/Itarata-YVA. Ilmoitus kuulutuksesta on lähetetty Tuusulan, Sipoon, Myrskylän, Lapinjärven ja Iitin kuntiin sekä Vantaan, Keravan, Porvoon, Loviisan, Kouvolan ja Orimattilan kaupunkeihin julkaistavaksi niiden verkkosivuilla. Lisäksi arviointiohjelmasta ja sen nähtävillä olosta sekä mahdollisuudesta mielipiteiden ja lausuntojen esittämiseen on tiedotettu lehti-ilmoituksilla, jotka on julkaistu lehden ilmestymisaikataulusta riippuen joko 9.10.2024, 10.10.2024, 11.10.2024 tai 14.10.2024 seuraavissa sanomalehdissä: Borgåbladet, Etelä-Suomen Sanomat, Hufvudstadsbladet, Iitinseutu, Itäväylä, Keski-Uusimaa, Kouvolan Sanomat, Loviisan Sanomat, Nya

20.12.2024

Östis, Orimattilan Sanomat, Sipoon Sanomat, Uusimaa ja Vantaan Sanomat.

Arviointiohjelmaan on voinut tutustua kuulemisaikana paperimuodossa seuraavissa paikoissa:

- Keravan kaupunginkirjasto, Paasikivenkatu 12, 04200 Kerava
- Sipoon kunta, SipooInfo Nikkilä, Pohjoinen Koulutie 2, 04130 Sipoo
- Porvoon kaupunki, Palvelupiste Kompassi, Rihkamatori B, 06100 Porvoo
- Myrskylän kunnankirjasto, Virastotie 5, 07600 Myrskylä
- Loviisan kaupunki, LovInfo, Mariankatu 12 A, 07900 Loviisa
- Lapinjärven kunnantalo, Lapinjärventie 20 A, 07800 Lapinjärvi
- Kouvolan kaupungintalon info, Torikatu 10, 45100 Kouvola
- Iitin kunta, kirjasto, Rautatienkatu 20, 47400 Kausala
- Orimattilan kaupunginkirjasto, Lahdentie 65, 16300 Orimattila
- Tuusulan kunta, Tuusinfo, Autoasemankatu 1, 04300 Tuusula
- Vantaan kaupunki, Vantaa-info, Tikkurila, Dixi, Ratatie 11, Vantaa

Arviointiohjelmasta järjestettiin 8 yleisötilaisuutta, joista yksi järjestettiin ainoastaan etätilaisuutena:

- 23.10. Taidetehdas Tehdassali, Läntinen Aleksanterinkatu 1, Porvoo
- 24.10. Nikkilän juhlatalo, Vanha vesitorninmäki 1, Sipoo
- 29.10. Koskenkylän koulu, Kullbyntie 4, Koskenkylä, Loviisa
- 30.10. Kouvolan kaupungintalo, juhlasali, Torikatu 10, Kouvola
- 6.11. Myrskylän koulu, Louhi-sali, Mestarintie 3, Myrskylä
- 7.11. Lindaråsin seuratalo, Seuratalontanhua 28, Lapinjärvi
- 12.11. Keuda-talo, Kerava-Sali, Keskikatu 3, Kerava
- 13.11. Etäyleisötilaisuus Teamsin välityksellä.

Yhteysviranomaisen, hankkeesta vastaavan edustajien ja konsulttien lisäksi yleisötilaisuuksissa oli läsnä yhteensä noin 650 henkilöä ja etätilaisuudessa noin 40 henkilöä. Yhteisen hanke-esittelyn ja keskustelun lisäksi yleisötilaisuuksissa oli mahdollista esittää kysymyksiä ja keskustella hankkeesta hanketoimijan ja konsultin edustajien kanssa karttojen ääressä. Yleisötilaisuudessa esiteltiin samalla myös radan alustavan yleissuunnitelman suunnitteluperiaatteita ja aikataulua. Yleisötilaisuuksissa esiin nousseet kysymykset ja aiheet olivat pääosin samoja, kuin arviointiohjelmasta annetuissa mielipiteissä esitetyt. Erityisinä huolenaiheina nousivat esiin mm. ratahankkeen vaikutukset asumiseen, kiinteistöjen arvoon, elinkeinoihin, pohjavesiin ja ilmastoon.

5 Arviointiohjelmasta annetut lausunnot ja mielipiteet

Yhteysviranomaisen pyysi lausunnot arviointiohjelmasta hankkeen vaikutusalueen kunnilta ja muilta viranomaisilta, joita asia todennäköisesti koskee. Arviointiohjelmasta toimitettiin yhteysviranomaiselle 43 lausuntoa ja 208 mielipidettä.

Seuraavassa on esitetty yhteysviranomaisen näkemys kuulemispalautteen keskeisestä sisällöstä. Lausunnot ja mielipiteet julkaistaan kokonaisuudessaan osoitteessa www.ymparisto.fi/Itarata-YVA. Verkkosivuilla julkaistuja lausunnoista ja mielipiteistä on poistettu henkilötiedoiksi katsotut tiedot.

Yhteenveto lausunnoista

Yleistä

Lausunnoissa on katsottu, että YVA-ohjelma on toteutettu asiantuntevasti ja siinä esitellään laajasti arvioitava hanke, eri hankevaihtoehdot sekä arvioitavat vaikutukset. Arviointiohjelma on kattava ja johdonmukainen, ja siitä saa hyvän kokonaiskuvan hankkeesta ja arvioinnista. Ohjelma ja siinä esitetyt arviointimenetelmät ja erillisselvitykset muodostavat hyvän lähtökohdan ja pohjan arviointityölle.

Hankkeen tiedottamisessa on huomioitu kaksikielisten kuntien tarpeet, vaikka pääosa materiaalista ja tiedottamisesta on suomenkielistä. Lausunnoissa todetaan, että Digi-YVA on hyvä lisä muulle materiaalille.

Osassa lausunnoista todetaan, että Itärata on strateginen mahdollisuus, joka edistää alueen kestäväää kehitystä ja tukee ilmasto- ja liikennetavoitteita. Toteutuessaan Itärata on vaikutuksiltaan ja kustannuksiltaan merkittävä hanke. Suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa on oltava huolellisia, ja arvioinnit on toteutettava kattavasti kuullen eri tahoja ja osallisia. Vuoropuhelu eri osapuolten kanssa nähdään erityisen tärkeänä.

Hankevaihtoehtojen maantieteellinen sijoittuminen on esitetty selkeästi karttaliitteillä, mutta reittivaihtoehtojen vaikutusalueella huomioitavien kohteiden hahmottaminen on paikoin haastavaa mittakaavasta ja esitystekniikasta johtuen.

Lausunnoissa muistutettiin, että arvioinnissa tulee keskittyä todennäköisesti merkittäviin ympäristövaikutuksiin. Arviointiohjelmassa on otettu huomioon YVA-menettelyn edellyttämät vaikutusten arvioinnit sekä esitetty perustellusti käytettävät menetelmät ja niiden luotettavuus. Useassa lausunnossa on todettu, että arviointiohjelmasta puuttuvat vaikutusarvioinnit hankealueen elinkeinoihin, kuten maa- ja metsätalouteen, sekä joidenkin lausunnonantajien mukaan myös sosiaalisiin

20.12.2024

vaikutuksiin ja yhdyskuntarakenteeseen. Muistutettiin, että erityisesti luontoon ja ihmisiin kohdistuvat vaikutukset ovat tyypillisesti paikallisesti merkittäviä, ja niiden arviointiin tulee kiinnittää tarkoin huomiota.

IMPERIA-arviointityökalua pidettiin hyvänä lähtökohtana vaikutusten merkittävyyden arviointiin. Arviointityön kulku sekä vaikutuskohteen herkkyyden ja vaikutusten suuruuden määrittely tulee esittää ja perustella arviointiselostuksessa mahdollisimman läpinäkyvästi ja niin, että lukijan on sitä mahdollista seurata.

Lausunnoissa korostettiin, että on tärkeää päättää linjausvaihtoehdosta mahdollisimman pian, jotta aluevaraukset voidaan huomioida aluekehityksessä.

Vaihtoehdot

Lausunnoissa esitettiin näkemyksiä sekä esitettyjen linjausvaihtoehtojen tarkentamisesta, että täysin uusista vaihtoehdoista. Tuusulan osalta katsottiin, että tulee tarkastella myös linjausta, joka mahdollistaa tunneliaseman toteuttamisen Hyrylään ja samalla Tuusulan keskustaajaman kytkemisen lähijunaliikenteen piiriin Itäradan rakentamisen yhteydessä tai erikseen myöhemmin. Sipoon osalta todettiin, että koko radan tulisi kulkea ensisijaisesti tunnelissa. Keravan osalta katsottiin, että eteläisen vaihtoehdon linjausta tulisi muokata aseman toteuttamisen mahdollistamiseksi.

Useassa lausunnossa ehdotettiin yhdeksi vaihtoehdoksi nykyisen Helsinki-Lahti yhteyden kehittämistä esimerkiksi junien kulkunopeutta nostamalla. Näin saataisiin kokonaisvaltaisempi käsitys Itäradan eri linjausvaihtoehtojen hyödyistä. Katsottiin myös, että osana YVAa tulisi arvioida vähintään se, miten nykyistä rataa parantamalla saavutettaisiin vastaavat hyödyt kuin Itäradan rakentamisella.

Katsottiin myös, että vaihtoehdon 0+ osalta tulee kuvata vastaavat nykytilanteen lähtötiedot kuin tarkasteltavista Itäradan linjausvaihtoehtoista. Ilman näitä tietoja eri vaihtoehtojen tasapuolinen vertailu ei ole mahdollista. Linjausvaihtoehtojen osalta tulisi arvioinnissa huomioida Itäradan pitkän aikavälin laajenemisen ja kehittämisen mahdollisuudet.

Kaavoitus sekä alue- ja yhdyskuntarakenne

Lausunnoissa katsottiin, että maakuntakaavoituksen nykytilan kuvaus on pääosin asianmukainen. Voimassa olevien maakuntakaavojen lisäksi käynnissä oleva maakuntakaavoitus tulee huomioida arviointiselostuksessa. Myös maakuntakaavojen yleismääräykset tulee huomioida. Radan suunnitteluvaiheissa tulee huolehtia, että maakuntakaavoitus on ajan tasalla koko ratalinjan ja vaihtoehtoisten linjausten alueella.

Useammassa lausunnossa esitettiin tarkennuksia kaavoituksen nykytilanteen kuvaukseen ja katsottiin, että yleis- ja asemakaavoja ei ole huomioitu riittävän kattavasti. Todettiin, että ainoastaan kaavarajauksiin perustuva kuvaus ei ole riittävä ja myös oikeusvaikutuksettomat osayleiskaavat tulee huomioida.

Yleisesti katsottiin, että radan linjaus tulee suunnitella siten, että se aiheuttaa kokonaisuudessaan mahdollisimman vähäistä haittaa niin luonnon- kuin rakennetulle ympäristölle.

Nostettiin esiin kuntien erilaisia yhdyskuntarakenteellisia piirteitä, joiden huomioimista arvioinnissa pidettiin tärkeänä. Lisäksi mainittiin kunnissa käynnissä olevia hankkeita, jotka on huomioitava linjausvaihtoehtoja suunniteltaessa.

Lausunnoissa pidettiin tärkeänä asemavarausten ja mahdollisten potentiaalisten asemavarausten selvittämistä suhteessa aluerakenteeseen. Radan pitkän aikavälin potentiaalisten asemavarausten selvittämistä pidettiin hyvänä, mutta toivottiin, että niitä tutkittaisiin esitettyä tarkemmin. Asemavaruksilla on huomattava vaikutus sijaintinsa lähiympäristöön ja nämä varaukset tulee ottaa maakunta- ja kuntatasolla huomioon kaikessa maankäytön suunnittelussa. Katsottiin, että seisakkeiden toteuttamismahdollisuudet sekä vaikutukset liikenteeseen, alueiden saavuttavuuteen ja aluerakenteeseen tulee arvioida vähintään yleispiirteisellä tasolla.

Lisäksi huomautettiin, että pysyvä rakenteisten ilmanvaihtokuilujen sijainti on tutkittava niin, että niiden haitalliset vaikutukset jäävät mahdollisimman pieniksi nykyiselle asutukselle, luonto- ja kulttuuriarvoille sekä muulle maankäytölle.

Liikenne ja liikkuminen

Lausunnoissa kiinnitettiin paljon huomioita Itäradan merkitykseen ja vaikutuksiin Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmälle kokonaisuutena ja laajemmin erityisesti itäisen Suomen saavutettavuudelle. Lisäksi tuotiin esiin, että Itärata on osa EU:n TEN-T verkkoa, joten saavutettavuusvaikutuksia arvioitaessa on Helsingin seudun ja koko Suomen lisäksi hyvä arvioida myös vaikutuksia kansainväliseen saavutettavuuteen.

Lausunnoissa todettiin myös, että vaikutukset Lahden kautta tapahtuvaan työmatkaliikenteeseen ja Lahti-Kouvola välillä tapahtuvaan pendelöintiin pitäisi selvittää osana arviointia.

Erityisesti kuntien lausunnoissa korostettiin paikallista saavutettavuutta niin junaliikenteen kuin muiden liikennemuotojen osalta. Katsottiin, että hankkeen liikenteelliset vaikutukset riippuvat suuresti Porvoon maankäytöstä sekä toisaalta Porvoon bussiyhteyksien kehityksestä

vertailuvaihtoehdossa. Arviointiohjelmasta ei käy ilmi, millaista maankäyttöä ja joukkoliikennejärjestelmää ennusteessa käytetään lähtökohtana. Tärkeää on kuvata selvästi, mitä tarkastellut vaihtoehdot sisältävät ja millä perustein rajausta on tehty sekä tarkastellun vaihtoehdon realistisuus.

Huomautettiin myös, että toistaiseksi on keskitytty lähinnä Porvoon paikallisjunayhteyden ja asemajärjestelyiden tekniseen suunnitteluun unohtaen hankkeen vaikutukset Itä-Uudenmaan julkiselle bussiliikenteelle ja koko alueen liikennejärjestelmälle. Paikallisjunayhteyden suunnittelua Porvoon ja Keravan välille ei voida tehdä irrallaan muista liikenne-muodoista ja alueen liikennejärjestelmästä. Arvioinnin kohteeksi tulee ottaa paikallisjunahankkeen vaikutusalueen liikennejärjestelmä eli paikallisjuna, bussi- ja henkilöautoliikenne sekä niiden kytkeytyminen toisiinsa.

Lausunnoissa todettiin, että arviointiohjelmassa ei ole esitetty, miten tavaraliikenne liittyy muuhun rataverkkoon ja aiheuttaako se muusta junaliikenteestä poikkeavia vaikutuksia melun ja värinän osalta. Katsottiin, että arviointia on tältä osin täydennettävä ja arvioitava myös sellainen vaihtoehto, jossa Itäradalle ei tule tavaraliikennettä. Lisäksi tulisi arvioida, miten Itärata vaikuttaa tavaraliikenteen jakautumiseen ja määrään.

Todettiin, että saavutettavuustavoite ei toteudu radan varrella ilman mahdollisuutta nousta junaan tai junasta. Katsottiin että saavutettavuuteen ja sen muutoksiin kaikilla kulkutavoilla tulee kiinnittää arvioinnissa erityistä huomiota.

Luontoarvot ja ekologiset yhteydet

Lausunnoissa todettiin, että ratalinjausten vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa tulee kiinnittää erityistä huomiota ekologisten käytävien säilymiseen ja laajempien metsäalueiden säilyttämiseen mahdollisimman yhtenäisinä. Ekologisten yhteyksien huomioimisen tärkeys korostuu erityisesti ratalinjauksen länsiosassa, jossa ratavaihtoehdot sijoittuvat Sipoonkorven kansallispuiston ja Pohjois-Paippisten luonnonsuojelu-alueiden väliin. Sipoonkorven kansallispuiston ympäristöön kohdistuu ratahankkeen lisäksi myös muita maankäytön kehityspaineita. Ekologiseen verkostoon kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida myös muut ratalinjauksen ympäristöön sijoittuvat maankäyttöhankkeet. Arvioinnissa tulee huomioida myös riistan ekologiset käytävät.

Arviointiohjelmassa on tunnistettu pääosin hyvin luonnon suojelu- ja monimuotoisuusarvot ja alueella todennäköisesti esiintyvä huomion-arvoinen lajisto. Erillisselvitysten kohdentaminen lajien potentiaalisille esiintymis- ja elinalueille on perusteltua. Luonnonympäristön osalta tärkeimmät arvioitavat kohteet ja vaikutusmekanismit on tunnistettu. Lausunnoissa katsotaan, että arvioinnin yhteydessä on suositeltavaa

tarkastella vapaaehtoisen ekologisen kompensaation käytön mahdollisuuksia luontovaikutusten kompensoimiseksi.

Orimattilan Artjärvellä on kansainvälisesti arvokasta linnustoaluetta (IBA). Iitissä ja Lapinjärven puolella on myös maakunnallisesti arvokkaita linnustoalueita. Arvioinnissa on otettava huomioon tämä maakuntarajat ylittävä arvokas linnustokeskittymäkokonaisuus ja pyrittävä välttämään niitä reittivaihtoehtoja, jotka vaarantaisivat sen.

Rakentamisen aikaisten maansiirtojen ja työkoneiden mukana kulkeutuvien vieraslajien leviämisen estäminen tulee huomioida arvioinnissa. Rakentamisen aikaisissa ratkaisuissa tulisi suosia luonnon monimuotoisuutta lisääviä ratkaisuja ja uuselinympäristöjä, kuten teiden ja ratojen varsien paahdeympäristöjä. Sipoo katsoo, että Sipoonjoen osalta tulee tehdä Natura-arviointi.

YVA-ohjelmassa on huomioitu hankealueen kalataloudelliset erityispiirteet ja listattu ratalinjauksen kanssa risteävät vaelluskalavesistöt, kuten Koskenkylänjoki, jossa esiintyy taimenta. Vaelluskalakantojen turvaamiseksi vesistöjä ylittävien siltojen rakentaminen tulisi ajoittaa vaelluskalojen lisääntymisajan ulkopuolelle. Vesistörakenteet tulee toteuttaa siten, että vesistöön kohdistuva kuormitus jää mahdollisimman vähäiseksi, eikä niistä muodostu pitkäkestoisia vaellusesteitä kalastolle.

Mikäli ratalinjan kohdalle tai läheisyyteen osuu vaelluskalojen lisääntymis- ja poikastuotantoalueita, on varauduttava ennallistamaan vesistötöiden myötä muuttuneet tai heikentyneet virtavesielin ympäristöt. Useat vaelluskalalajit eivät siedä veden liiallista lämpenemistä, joten erityisesti pohjavesivaikutteiset pienvedet ovat tärkeitä. Näiden vesien luonnontilaisuuden säilyttäminen on tärkeää.

Ratalinjan sijainnin osalta on tarpeellista arvioida kunkin linjausvaihtoehdon vaikutuksia risteävien vesistöjen kalastoon, jotta voidaan arvioida reittivaihtoehtojen eroja ja toteutuskelpoisuutta kalatalouden kannalta.

Pintavedet ja pohjavedet

Lausunnoissa katsottiin, että selostuksessa tulee arvioida radan rakentamisen vaikutukset pohjaveden pinnankorkeuteen ja laatuun. Tarvittaessa tulee tehdä tarkempia selvityksiä ja mittauksia, jos käytettävissä ei ole valmiiksi riittävän tarkkoja tietoja. Pohjaveden pinnan muutoksen vaikutukset yksityisiin talousvesikaivoihin on selvitettävä. Joissakin lausunnoissa katsottiin, että pelkästään asiantuntija-arvioon perustuvaa arviointia ei voida pitää riittävänä pohjavesivaikutusten kohdalla.

Arvioinnissa tulee huomioida, että myös jotkin hankealueen arvokkaat luontokohteet ovat pohjavesivaikutteisia ja myös nämä vaikutukset tulee tunnistaa ja selvittää.

Pintavesien osalta lausunnoissa korostettiin myös niiden merkitystä virkistyksessä ja katsottiin, että ratalinjausten läheisyydessä sijaitsevat uimapaikat tulee selvittää ja esittää selostuksessa.

Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarojen hyödyntäminen

Lausunnoissa korostettiin resurssitehokkuuden tärkeyttä hankkeen suunnittelussa. Arviointiohjelmassa korostetaan, että merkittävät luonnonvarojen hyödyntämisen ja ympäristövaikutusten tekijät liittyvät rakentamisen yhteydessä louhittaviin ja kaivettaviin maa- ja kallioperän aineksiin sekä rata-alueen ulkopuolelta tuotaviin materiaaleihin. Suomessa suurten infrahankkeiden resurssitehokkuutta voidaan parantaa tehostamalla ja aikaistamalla kallioalueiden kiviainesinventointeja. On tärkeää määrittää jo suunnitteluvaiheessa kallioleikkauksista ja tunneleista louhittavien kallioainesten laatu ja soveltuvuus eri käyttökohteisiin. Myös maa-ainesten käytön resurssitehokkuus on hyvä huomioida aikaisessa vaiheessa suunnittelua.

Lausunnoissa todetaan, että hankealueella ei ole tunnettuja metallimalmi- tai teollisuusmineraalikohteita. Kallioiden soveltuvuutta betonin raaka-aineeksi olisi kuitenkin aiheellista selvittää tarkemmin.

Esimerkiksi Länsirata-hankkeen yhteydessä tehdyt kiertotalous-, kiviaines- ja savialueiden selvitykset nostettiin esiin, koska niiden tavoitteena oli säästää neitseellisiä kiviainesvarantoja sekä vähentää päästöjä, logistiikkaa, sijoitusalueiden määrää ja kustannuksia sekä tukea rata- aluetta ympäröiviä prosesseja.

Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota siihen, että Itäradan tunneleista louhittavan kiviaineksen kuljetus ja välivarastointi aiheuttaa merkittäviä vaikutuksia ajotunnelien ja varastointialueiden ympäristössä. Vaikutukset ulottuvat laajalle alueelle riippuen suunniteltavista kuljetusreiteistä.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Lausunnoissa todettiin, että maisemavaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon maisematilat ja niiden luonne laajana kokonaisuutena. Maisemavaikutusten arvioinnissa ei aina ole mahdollista objektiivisesti määrittää muutoksen positiivisuutta tai negatiivisuutta. Maisema- ja kulttuuriympäristöselvitykset sekä maisemasovitteet ovat tärkeitä ratahankkeen vaikutusten arvioinnissa. Rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuvia vaikutuksia ei voida arvioida ilman kattavaa tietoa rakennuskannasta, ja inventointitietoa ei ole kaikilta reittivaihtoehdoilta tai se on vanhentunutta. Lausunnoissa edellytettiin maisemaselvityksen

laajentamista koskemaan myös rakennettua kulttuuriympäristöä. Lisäksi todettiin, että arviointimenettelyssä tulee huomioida myös paikallisesti arvokkaat kohteet.

Hankealueella on paljon rikasta kartanokulttuuria ja maatiloja. Kymenlaakson alueelle sijoitettiin toisen maailmansodan jälkeen Karjalan evakoita, jotka perustivat pientiloja, mikä näkyy kylien rakenteessa. Ratalinjaukset sijoittuvat pääosin kaavoittamattomalle alueelle, jolla ei ole ajantasaista rakennetun kulttuuriympäristön selvitystä. On mahdollista, että hankealueella tai sen läheisyydessä on tuntemattomia arvokkaita kulttuuriympäristön tai maiseman kohteita. Näiden selvittäminen edellyttäisi laajempaa kulttuuriympäristöselvitystä.

On tärkeää, että havainnekuvia radan maisemavaikutuksista laaditaan kaikenlaisista maisematilajaksoista linjausten varrella. Alueille, joilla maisemavaikutukset voivat olla merkittäviä, havainnekuvia tulee laatia riittävästi vaikutusten ymmärtämiseksi ja arvioinnin mahdollistamiseksi. Arkeologisen inventoinnin tekemistä aikaisessa vaiheessa pidettiin hyvänä. Arviointiohjelmassa on käsitelty kiinteitä muinaisjäännöksiä, mutta arkeologista kulttuuriperintöä tulisi tarkastella kokonaisuudessaan. Tämä sisältää kiinteiden muinaisjäännostien lisäksi mahdolliset muut muinaisjäännökset ja kulttuuriperintökohteet. Kaksi arviointiohjelmassa listattua muinaisjäännostikohdetta on äskettäin saanut valtakunnallisesti merkittävän arkeologisen alueen statuksen, ja ne tulee huomioida alueidenkäytön suunnittelussa.

Melu ja tärinä

Melun osalta lausunnoissa tuotiin esiin, että on tärkeää arvioida tunnelivaihtoehtojen aiheuttama runkomelu- ja tärinä sekä erilaisten tunneleihin liittyvien ilmanvaihtokuilujen koneiden ja mahdollisten varavoimakoneiden yms. aiheuttama melu ja tärinä. Edellytettiin, että arviointiselostuksessa tulee esittää yksityiskohtaiset melukartat, joissa on esitetty rakennukset ja kiinteistöt, joihin laskennallinen runkomelu voi kohdistua. Melutarkastelussa tulee huomioida mahdolliset olemassa olevat tai suunnitellut herkätkohteet.

YVAssa on arvioitava hankkeen rakentamisen ja käytön aikaiset tärinä- ja runkomeluvaikutukset sekä esitettävä toimenpiteet haitallisten vaikutusten vähentämiseksi siten, että nykyiselle asutukselle ei aiheudu haittaa. Kalliorakentamisen vaikutukset nykyiselle ja tulevalle yhdyskuntarakenteelle on tutkittava huolellisesti ja selvitettävä, aiheuttaako kalliorakentaminen pohjaveden tason vaihtelua ja sitä kautta vaikutuksia nykyiselle rakennuskannalle. YVAssa on tutkittava, aiheuttavatko kalliorakentamisesta syntyvät tunnelirakenteet vaikutuksia tuleville maanpäällisille ja maanalaisille rakenteille ja niihin liittyville kaavoitus- ja luvitusprosesseille. Lisäksi on arvioitava vaikutukset energiajärjestelmille ja

maalämpökaivojen sijoittumiselle ratalinjauksen alueella ja varmistettava, että vaikutukset nykyiselle ja tulevalle asutukselle jäävät mahdollisimman pieniksi. Tärinä ja rakentamisen aikaiset räjäytykset voivat aiheuttaa vaurioita historiallisille rakenteille. Näitä vaikutuksia tulee arvioida tarkoin.

Ihmisten elinolot, viihtyvyys ja terveys

Lausunnoissa esitetyt ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen liittyvät huomiot on tässä yhteenvedossa pääosin esitetty muiden asiakokonaisuuksien yhteydessä. Lausunnoissa kiinnitettiin paljon huomiota mm. saavutettavuuteen, elinkeinoihin ja niiden harjoittamiseen sekä ihmisten terveyteen kohdistuviin vaikutuksiin.

Lausunnoissa esitettiin huoli ratahankkeen laajoista ja moniulotteisista vaikutuksista hankealueella. Ratalinjaukset aiheuttavat monille asukkaille ja maanomistajille huolta ja epävarmuutta tulevasta. On tärkeää, että hankkeen suunnittelussa edetään nopeasti. Asukasysteistyö ja riittävästä osallistumismahdollisuuksista huolehtiminen on erityisen keskeistä.

Osassa lausunnoista kiinnitettiin huomiota väestöennusteiden ajantasaisuuteen ja katsottiin, että asia tulee korjata arviointiselostukseen.

Uusien ratalinjausten suhteesta väestöön antaisi selkeämmän kuvan tarkentaminen hankkeen keskeiseen vaikutusalueeseen, esimerkiksi asukasmäärä 1 km etäisyydellä ratalinjasta.

Ilmastovaikutukset

Arvioinnissa tulee huomioida myös rakennettavan infran ilmastokestävyys. Arviointiselostuksessa tulee huomioida ilmastoskenaarioiden erilaiset vaikutukset tulevien vuosikymmenien toimintaympäristöön.

Tuotiin esiin, että ilmastovaikutusten kohdalla on tärkeää arvioida hankkeen vaikutukset metsien hiilivaraston ja nielun muutokseen määrittelemällä hankkeessa poistuvan puuston ja sen hiilensitomispotentiaalin (hiilinielu) määrä.

Radanpidon elinkaaripäästöistä merkittävä osa syntyy rakentamisen aikana ja siksi on olennaista tarkastella, miten radan mahdollistama siirtymä joukkoliikenteeseen ja tästä saatavat päästövähennykset suhteutuvat rakentamisesta ja maankäytön muutoksesta aiheutuviin kielteisiin vaikutuksiin. Huomautettiin, että jos TEN-T-asetuksen DNSH ja Climate Proofing -selvitysvaatimukset koskevat myös tätä hanketta, tulee ne huomioida hankkeen jatkosuunnittelussa.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Rakentamisen aikaisia haittavaikutuksia tulee kuvata kattavasti, vaikka tarkempi haittojen arviointi voidaan tehdä vasta yleissuunnittelu-

vaiheessa. Erityisesti työtunneleiden läheisyydessä sekä louheen ja maa-ainesten ajoreiteillä vaikutukset lähimmissä häiriintyvissä kohteissa voivat olla merkittäviä.

Riskitarkastelut

Lausunnoissa nostettiin esiin, että YVA-menettelyn eri vaiheissa on oleellista huomioida erilaisten onnettomuusriskien vaikutukset ja seuraukset. Hankkeesta ihmisille ja ympäristölle aiheutuviin onnettomuusriskeihin liittyvät tavoitteet voisi tuoda selkeämmin esille.

Hankealueen kemikaalilaitosten riskit ja niiden vaikutukset junarataan tulee huomioida jatkosuunnittelussa. Junaradan vaikutukset olemassa oleviin kemikaalikohteisiin tulee huomioida. Radan rakentamisella voi olla vaikutusta esim. kemikaalilaitoksille tapahtuvaan liikenteeseen. Kemikaaliturvallisuuslainsäädäntö edellyttää, että pelastusyksiköillä tulee olla pääsy tuotantolaitoksen alueelle vähintään kahdesta eri suunnasta. Pelastustoimen lähestyttävyyks on ensisijaisen tärkeää huomioida suunnittelussa ja varmistaa myös radan rakentamisvaiheessa. On suositeltavaa olla yhteydessä yrityksiin, joiden konsultointivyöhykkeelle suunniteltu ratayhteys mahdollisesti sijoittuu.

Yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa

Lausunnoissa tuotiin esiin, että yhteisvaikutukset ja yhteensovittaminen muiden suurten hankkeiden kanssa on tärkeää. Erityisen tärkeää on huomioida valtakunnallisesti merkittävät voimansiirtoyhteydet ja kaasuputket.

Anttilan sähköasema on sähköjärjestelmän kannalta keskeinen solmupiste ja sen toiminta- ja laajenemismahdollisuudet tulee turvata. Keskeisen sähköaseman ympäristöä ei saa suunnitella liian tiiviiksi ympäröimällä sitä uusilla rakenteilla ja rakentamisella. Suunnittelussa tulee jättää liikkumavaraa ja joustoa kehittyville voimajohdoille. Muistutettiin myös, että maankäytön suunnittelussa tulee turvata valtakunnallisesti merkittävien voimansiirtoyhteyksien ylläpito sekä uusien yhteyksien kehittäminen.

Maakaasun siirtoputkisto rajoittaa toimintaa ympäristössään merkittävästi. Itäradalle on suunniteltu risteämiä olemassa olevan korkeapaineisen maakaasun siirtoverkoston kanssa. Myös suunnitellut vedyn siirtoputken linjaukset on tarkasteltava jatkosuunnittelun yhteydessä niin, että molemmat infrat ovat toteutettavissa.

Yhteenveto mielipiteistä

Hanke

Suurimmassa osassa mielipiteistä hanketta vastustettiin. Hankkeen hyödyt nähtiin vähäisinä haittoihin ja kustannuksiin verrattuna. Katsottiin, että Itärata on irrallinen muusta Suomen rataverkosta ja sen tarpeellisuus kyseenalaistettiin.

Useassa mielipiteessä vaadittiin Itäradan suunnittelun keskeyttämistä ja esitettiin, että hankkeeseen käytetyt varat käytettäisiin esimerkiksi nykyisen liikenneverkoston parantamiseen tai terveydenhuoltoon.

Katsottiin, että hankkeen päätöksentekoprosessi on epäselvä ja että hankkeen taustatietoja ja siihen liittyvää päätöksentekoa – niin jo tehtyjä kuin tulevia päätöksiä – tulisi selventää. Joissakin mielipiteissä katsottiin, että hankkeen lähtötiedot ja taustaselvitysten olettamat ovat vanhentuneita. Katsottiin, että tehty lähijunaselvitys tulee tehdä uudelleen niin, että koko itäisen Itä-Uudenmaan elinkeinoelämä, asukkaiden liikkuminen, turvallisuus ja ympäristötavoitteet huomioidaan huolimatta siitä, mikä on yhtiön toimivalta tai toimialue.

Yleisesti kritisoitiin myös sitä, miksi suunnitellaan rataa, josta suurin osa radan varren alueista ei hyödy millään tavalla. Katsottiin, että Itäradan suunnittelun yhteydessä tulisi myös arvioida, mikä vaikutus Itäradan rakentamisella olisi Lahden ja Helsingin välisiin työmatkayhteyksiin.

Vaihtoehdot

Mielipiteissä esitettiin joidenkin uusien linjausvaihtoehtojen selvittämistä. Esimerkiksi esitettiin vaihtoehtoa, joka huomioisi paremmin Loviisan seudun ja mahdollistaisi mahdollisesti tulevaisuudessa säännöllisen lähijunal liikenteen Loviisaan. Myös valtatie yhteydessä kulkevaa linjausta toivottiin selvitettäväksi.

Useassa mielipiteessä ehdotettiin esitettyjen tunnelien pidentämistä, uusia tunneleita ja jopa täysin maanalaisen radan selvittämistä.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely ja osallistuminen

Joissakin mielipiteissä katsottiin, että YVA-menettelyn aikataulu on liian tiukka, mikä uhkaa ympäristövaikutusten arvioinnin laatua.

Katsottiin, että tiedottaminen Nikkilän vaihtoehdon vaikutusalueen asukkaille oli myöhäistä ja puutteellista, koska vaihtoehto ei ollut mukana pääsuuntaselvityksessä, ja asukkaat ovat tämän vuoksi eriarvoisessa asemassa. Myöhäisen tiedottamisen katsottiin heikentäneen heidän mahdollisuuksiaan järjestäytyä ja tehdä havaintoja luonnossa.

Alue- ja yhdyskuntarakenne ja kaavoitus

Mielipiteissä katsottiin, että ratalinjaukset eivät ole kaikilta osin maakuntakaavan mukaisia. Arvioitiin, että hankeyhtiö on ylittänyt toimivaltansa, mikä rikkoo perustuslain omaisuudensuojaa. YVA-menettely on aloitettu ilman oikeusvaikutteista kaavaa, mikä on lainvastaista. Katsottiin, että hanke ja YVA-menettely tulisi pysäyttää, koska ne eivät noudata maankäyttöön liittyviä lakeja.

Nostettiin esiin, että maakuntakaavan tuulivoimatuotannon alueet tulee huomioida, eikä radan suunnittelu saa haitata tuulivoimahankkeita. Itärata Oy:n toiminta rajoittaa alueen kehitysmahdollisuuksia ja voi johtaa metsien ennenaikaiseen kaatamiseen.

Hankkeen katsottiin aiheuttavan merkittäviä haittoja kiinteistöjen arvolle ja asukkaiden elämänlaadulle, vaikka linjausta ei ole edes valittu. Tämän katsotaan vaikuttavan myös alueiden kehittämismahdollisuuksiin.

Loviisan alueen jakamiselle ratalinjauksilla vaadittiin perusteellista vaikutusarviota.

Liikenne

Erityistä huolta herättivät kylien sisäisten yhteyksien ja kulkureittien katkeaminen radan myötä. Muistutettiin, että alikulkujen suunnittelussa tulee varata riittävästi tilaa suurille työkoneille, ja että tällaisia kulkureittejä tulee olla riittävästi, ettei pellolta toiselle kulkemiseen mene liikaa aikaa. Katkeavat yhteydet huolestuttivat myös pelastusajoneuvojen kulkureittien osalta.

Radan nähtiin vaarantavan nykyisen linja-autoliikenteen palvelutason. Katsottiin, että arvioinnissa tulee tutkia Itäradan vaikutus paikallisliikenteeseen.

Mielipiteissä muistutettiin liityntäpysäköintimahdollisuuksien huomioimisesta suunniteltujen asemien yhteydessä. Porvoossa Kuninkaanportin asemapaikkaa pidettiin parempana paitsi liityntäpysäköinnin, myös väestön kasvun ja rakentamisen kannalta.

Luonto ja luonnonsuojelu

Mielipiteissä katsottiin, että Itäradan rakentaminen vaarantaa arvokasta luontoa ja elinympäristöjä, aiheuttaen tuhoa metsille, vesistöille ja viljelysmaalle. Katsottiin, että suunnittelussa ei ole huomioitu EU:n metsäkatoasetusta.

Mielipiteissä tuotiin esiin eri alueiden monipuolista lajistoa ja arvokohteita. Lisäksi korostettiin virkistysarvoja, hiljaisuutta ja luonnonrauhaa. Mielipiteissä mainittiin useita arvokkaita kohteita, jotka kärsisivät radan

rakentamisesta, kuten Djupgölenin lampi, suo ja metsäalue Malmgårdin läheisyydessä, Bergstan puronvarsilehto, Myllyjärven ympäristö, Herralassa Nybackan hevostallin ympäristö, Grindängsbäcken ja muuttolintujen levähdyspaikat Läntisen Soiniityn peltoaukeilla ja Kreivilässä. Useassa mielipiteessä mainittiin myös pohjavesivaikuttaisia lähteikköalueita.

Mielipiteissä todettiin, että vaikutukset maaperään, vesiin, ilmaan ja eliöihin on arvioitava laajemmin, ja arvioinnin suorittajien pätevyys on julkistettava. Erityistä huomiota on kiinnitettävä koskemattomien metsäalueiden säilyttämiseen ja eläinten turvallisiin kulkureitteihin. Selostuksessa on huomioitava kaikki arvokkaat luontokohteet ja niiden suojelu. Luontoinventoinneissa on huomioitava elinympäristöjen väliset yhteydet ja pirstoutuneiden alueiden vähimmäiskoko. Lisäksi luontovaikutusten arvioinnissa tulee huomioida maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkaat luontoalueet. Rata vaikuttaisi negatiivisesti myös Natura 2000 - alueisiin ja muihin suojelualueisiin.

Todettiin, että YVA-ohjelmassa ei ole käsitelty ekologista kompensatiota, kuten ennallistamista. Myös huoli luonnon monimuotoisuuden vähenemisestä tuotiin esiin. Paikallisväestön havainnot tulisi ottaa huomioon luontovaikutusten arvioinnissa.

Ekologiset yhteydet

Mielipiteissä nostetaan esiin, että selvitykset korostavat ekologisten yhteyksien säilyttämisen tärkeyttä biologisen monimuotoisuuden tukemisessa. Suunniteltu linjaus uhkaa heikentää haavoittuvia ekosysteemejä. Zonation-analyysin mukaan Itä-Uudenmaan ekologinen tilanne on erityisen haavoittuva, ja ekologiset yhteydet ovat huonommassa kunnossa kuin Länsi-Uusimaalla. Ainoa merkittävä ekologinen käytävä alueella kulkee Porvoon etelärannikkoa pitkin.

Itäradan suunniteltu linjaus kulkee Linnanpellon (Borgby) eteläpuolella ja uhkaa pirstoa maisemaa, mikä voi johtaa eläinpopulaatioiden eristymiseen ja geneettisen köyhtymisen riskiin. Tämä on ristiriidassa luonnonsuojelulain ja EU:n luontodirektiivin kanssa. Ratahanke heikentäisi luontoarvoja ja pirstoisi ekologisia verkostoja. Luontovaikutuksia tulisi arvioida kokonaisvaltaisesti luontokadon kannalta. Sipoonkorven kansallispuiston ekologinen käytävä on kaventunut, ja suunnitellut linjaukset uhkaavat sen olemassaoloa.

Mielipiteissä katsottiin, että radan linjauksia tulee harkita uudelleen ekologisen eheyden säilyttämiseksi ja luonnollisten yhteyksien turvaamiseksi. YVA:ssa on arvioitava ekologisten yhteyksien nykytila ja hankkeen vaikutukset niihin. Tämä auttaisi suojelemaan alueen biologista monimuotoisuutta tulevaisuutta varten. Ekologisten käytävien säilyttämisen

tärkeyttä korostetaan, mutta niiden tutkimus ei ole riittävää. Sipoonkorpi tarvitsee yhteyden ulkomaailmaan, ja nykyinen yhteys on uhattuna. Myös Sipoon ja Porvoon rajalla sijaitsevan ekologisen yhteyden säilyminen on varmistettava.

Riista ja metsästys

Mielipiteissä todettiin, että Itärata vaikuttaa kielteisesti riistaeläinkantaan tuhoamalla eläinten elinalueita ja häiritsemällä sorkkaeläinten ja suurten petoeläinten liikkumismahdollisuuksia. Katsottiin, että rata vaikeuttaa metsästystä ja riistanhoitotyötä, mikä voi johtaa eläinonnettomuuksiin ja metsästyskoirien vaarantumiseen. Katsottiin myös, että rata vaatii turvallisuussyistä aitaamisen, ja erityisesti tämä uhkaa vakavasti riistaeläinkantaa. Kaikki ratalinjausvaihtoehdot katkaisevat eläinten itä-länsi-suuntaisen yhteyskäytävän, mikä vaikuttaa negatiivisesti hirviin, valkohäntäpeuroihin, metsäkauriisiin ja villisikoihin.

Useilla alueilla on runsas riistakanta ja riistanruokintaa on tehty pitkään. Alueen yhtenäiset metsäalueet ovat elintärkeitä hirvi- ja peurakannoille, ja niiden pirstominen olisi haitallista. Itärata uhkaa halkaista myös villisikojen keskeisen esiintymisalueen, mikä voi johtaa kannan jakautumiseen ja afrikkalaisen sikaruton leviämiseen. Alueella on myös merkittäviä teeren soidinalueita, ja radan melu voi häiritä kanalintujen soittimia ja pesintää. Lisäksi hankealueella on havaintoja suurpedoista.

Metsästys nähtiin myös merkittävänä osana paikallista yhteisöllisyyttä.

Pintavedet ja pohjavedet

Pintavesien osalta nostettiin esiin huoli järvien vesitasapainon ja vedenlaadun heikentymisestä radan rakentamisen seurauksena. Lisäksi korostettiin purojen ja jokien merkitystä osana ekosysteemiä.

Mielipiteissä muistutettiin, että hankealueella ollaan monin paikoin riippuvaisia kaivoista ja lähteistä vedenotossa. Joillakin alueilla pohjaveden pinnan taso on paikoitellen jopa maanpinnan tasossa ja siksi rakentaminen todennäköisesti muuttaisi pohjaveden pinnan tasoa ja aiheuttaisi laajalti vaikutuksia myös vedenottoon kaivoista. Lisäksi todettiin, että radan rakentaminen voisi heikentää pohjaveden laatua.

Katsottiin, että kaikki pohjavesialueiden ympärillä tehtävät rakentamistoimet on mallinnettava ja tarkasteltava parhaalla mahdollisella tekniikalla. Erityistä huolta herättivät tunnelit pohjavesialueilla.

Maa- ja kallioperä

Useassa mielipiteessä muistutettiin, että eri linjausten alueilla maaperä on savikkoa, mikä tekee rakentamisesta alueella haastavaa ja kallista. Lisäksi

esitettiin, että vesiolosuhteiden muuttuminen savikolla saattaisi aiheuttaa ongelmia rakennusten perustuksiin, maalämpökaivoihin ja vedenottoon.

Huomautettiin, että joillakin alueilla suunniteltu linjaus kulkee happamien sulfaattimaiden läpi, mikä tulee huomioida hankkeen suunnittelussa ja rakentamisessa.

Maisema ja kulttuuriympäristöt

Mielipiteissä katsottiin, että Itärata uhkaa useilla linjauksilla kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita ja arvokkaita maisema-alueita. Todettiin, että radan rakentaminen voi tuhota arkeologisia kohteita ja muuttaa ja pirstoa maisemaa pysyvästi. Katsottiin, että vaikutukset kulttuuriperintöön on arvioitava perusteellisesti, koska ratalinjaukset häiritsevät valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja kunnallisesti arvokkaita kokonaisuuksia ja rakennuskulttuurin arvokohteita.

Lisäksi korostettiin yksittäisten kylien arvoa kokonaisuuksina, ja että rata tuhoaisi kylien historiallisen rakenteen ja viljelysmaiseman. Usean kylän osalta kuvattiin eri tilojen vanhoja rakennuksia tai kyläyhteisölle tärkeitä rakennuksia ja niiden historiaa. Katsottiin, että arkeologisia kohteita ei tule tuhota rataa rakennettaessa, ja että tunneleiden rakentaminen aiheuttaa riskejä niin arkeologisille kohteille kuin vanhojen talojen rakenteille.

Melu, runkomelu ja tärinä

Mielipiteissä todettiin, että melu ja tärinä voivat vaikuttaa kielteisesti paitsi kiinteistöjen arvoon myös ihmisten terveyteen. Melun vaikutuksia viihtyvyyteen ja terveyteen on arvioitava huolellisesti. Katsottiin, että melun arviointi pelkällä mallinnuksella ei riitä, vaan todelliset mittaukset ovat tarpeen. Esitettiin huolia herkästi häiriintyvien kohteiden, kuten koulujen, päiväkotien ja historiallisten rakennusten osalta. Useassa mielipiteessä korostettiin, että hiljaiset alueet tulisi pyrkiä säilyttämään hiljaisina myös tulevaisuudessa. Pelättiin, että ratahanke pilaa luontoarvot ja aiheuttaa stressiä ihmisille ja eläimille.

Tunnelivaihtoehtojen osalta nostettiin esiin herkästi häiriintyvien kohteiden huomioiminen. Esimerkiksi Porvoon keskustan alittaminen katsottiin haastavaksi, sillä alueella on herkästi häiriintyviä kohteita. Tunnelin teko Vanhan Porvoon ali vaatii arkeologisten kohteiden ja talojen rakenteiden suojelua tärinältä.

Todettiin, että melussa ei ole kyse subjektiivisesta kokemuksesta, vaan mitattavasta suureesta, joka heikentää terveyttä. Ilmastonmuutoksen lisäämä tuulisuus tehostaa melun leviämistä. Hiljaisuus on luksusta, ja melu leviää peltomaisemassa kilometrien päähän. Huomautettiin, että luonnonsuojelualueiden desibelirajoja ei ole mainittu ohjelmassa, ja myös luonnonsuojelu- ja virkistysalueilla on tehtävä melumittaukset.

Runkomelu ja tärinä ovat merkittäviä rakentamisen aikaisia vaikutuksia. Radan rakentaminen voi kestää vuosia, ja sen aikana aiheutuvat häiriöt heikentävät elämänlaatua. Moottoritien aiheuttama melusaaste on jo nyt suuri, ja jos tähän lisätään radan melu, se on suuri ongelma koko alueelle. Katsottiin, että meluselvitykseen on sisällytettävä myös moottoritien ja kivimurskaamojen melut. Huomautettiin, että tunnelien suuaukot saattavat voimistaa muodostuvaa melua ja levittää sitä vielä laajemmalle alueelle.

Vaikutukset ihmisiin

Mielipiteissä todetaan, että Itäradan vaikutukset asumiseen, kyliin ja yhteisöihin ovat laaja-alaisia ja merkittäviä. Hankkeen toteuttaminen heikentää asukkaiden elinolosuhteita, kiinteistöjen arvoa ja paikalliskulttuuria. Katsottiin, että sosiaalisten ja taloudellisten vaikutusten arviointi on tehtävä perusteellisesti, jotta voidaan minimoida haitat ja löytää vähiten haitallinen vaihtoehto. Katsottiin, että esitetystä arvioinnista ei ole tunnistettu asuintalojen arvoa ihmisille tärkeinä koteina

Monessa mielipiteessä korostettiin, että itäisen Uudenmaan elävä maaseutu ja kaikki kylät Itäradan suunniteltujen reittien varrella kärsivät, jos rata rakennetaan. Hankealueella sijaitsee useita tiloja, joiden pääelinkeino on maatalous. Rata hajottaa tilakokonaisuuksia ja viljelysmaata menetetään.

Katsottiin, että Itäradan rakentaminen ja käyttö aiheuttavat merkittäviä haittoja asuinalueille. Radan läheisyys voi johtaa meluhaittoihin, tärinään ja maisemahaittoihin, jotka heikentävät asuinalueiden viihtyisyyttä. Lisäksi junaradan läheisyys voi tehdä alueesta turvattoman, erityisesti lapsille, jotka eivät välttämättä ymmärrä junarataan liittyviä vaaroja.

Radan läheisyys vaikuttaa huomattavasti kiinteistöjen arvoon ja aiheuttaa mittavaa taloudellista vahinkoa kiinteistöille. Monen asukkaan suurin taloudellinen sijoitus on omakotitalo, jonka arvo saattaa romahtaa radan läheisyyden vuoksi. Kiinteistöistä voi tulla myyntikelvottomia, koska ostajat eivät halua asua junaradan vieressä, mikä aiheuttaa taloudellista epävarmuutta. Pakkolunastukset voivat johtaa tilanteisiin, joissa korvaukset eivät kata rakennusten hankinta- ja ylläpitokustannuksia. Tämä aiheuttaa taloudellista ahdinkoa monille viljelijöille, eläin- ja metsätilallisille.

Radan rakentaminen jakaa kylät kahtia, mikä heikentää yhteisöllisyyttä ja vaikeuttaa kylien välistä yhteistyötä. Tämä voi johtaa paikalliskulttuurin ja kyläyhteisöjen hajoamiseen. Kaksikielisissä kunnissa hanke voisi jakaa kylät ja heikentää ruotsinkielisen kulttuurin ja identiteetin säilymistä. Katsottiin, että hanke vaikuttaa muutenkin kielteisesti paikallisiin yhteisöihin. Radan rakentaminen voi johtaa pakkolunastuksiin ja asukkaiden siirtymisiin. Tämä lisää henkistä pahoinvointia ja stressiä, mikä voi aiheuttaa sairauksia ja työkyvyttömyyttä.

Lisäksi radan rakentaminen heikentää ulkoilu- ja virkistysmahdollisuuksia, mikä vaikuttaa negatiivisesti asukkaiden hyvinvointiin. Alueen metsät ja pellot ovat tärkeitä virkistysalueita, ja niiden tuhoutuminen heikentää asukkaiden mahdollisuuksia nauttia luonnosta.

Mielipiteissä korostettiin, miten suuri merkitys vanhoilla rakennuksilla on erityisesti paikallishistorian kannalta. Katsottiin, että suunnittelussa on otettava huomioon kulttuurihistorialliset kohteet ja kyläkeskukset. Radan linjaus ei saa tuhota kylien historiallisia ja kulttuurisia arvoja.

Vaikutukset elinkeinoihin

Mielipiteissä todettiin, että ohjelma ei sisällä arviointia hankkeen vaikutuksista alueen elinkeinoihin, erityisesti maa- ja metsätalouteen. Perusteellinen arviointi vaikutuksista on tehtävä arviointimenettelyn aikana. Huomautettiin, että alueella toimivien yrittäjien on erittäin vaikeaa kehittää, suunnitella ja investoida toimintaansa Itäradan suunnittelun aiheuttaman epävarmuuden takia. Elinkeinoharjoittajat, kuten maanviljelijät ja maaseutuyrittäjät, voivat joutua ajamaan jäljelle jäävän tuotantonsa alas kannattamattomana ja etsimään uuden elinkeinon.

Todettiin, että suunniteltujen linjausten varrella Itä-Uudellamaalla maa- ja metsätalous ovat merkittävässä roolissa elinkeinoelämässä. Alueen maanomistajat, jotka viljelevät kaikkea viljasta rehukasveihin ja erikoiskasveihin, ovat huolissaan, että satoja hehtaareja tuottavaa maata tuhoutuu hankkeen myötä. Jos jäljelle jääneet pellot sijaitsevat radan molemmin puolin, se vaikeuttaa viljelijän mahdollisuuksia harjoittaa toimintaansa. Ajomatkat maatalouskoneilla pitenevät huomattavasti, mikä lisää fossiilisten polttoaineiden käyttöä ja hiilidioksidipäästöjä. Monet alueen tilat elävät maatilamatkailusta ja suoramyynnistä, mikä myös hyödyttää ympäristöä ruoan lyhyen kuljetusmatkan ansiosta.

Ilmastovaikutukset

Mielipiteissä katsotaan, että Itäradan ilmastovaikutukset ovat merkittäviä, ja takaisinmaksuaika ilmastopäästöjen osalta erittäin pitkä. Aiemmat laskelmat ovat olleet liian optimistisia, eivätkä ne ole huomioineet etätyön lisääntymisen vaikutuksia joukkoliikenteeseen ja autoiluun. Uusimpien väestöennusteiden ja matkustustottumusten muutosten perusteella takaisinmaksuaika voi olla vielä arvioitua pidempi.

Joissain mielipiteissä katsottiin, että aineistossa on korostettu junamatkustamisen hyötyjä ilmastotavoitteiden saavuttamisessa, mutta jätetty huomioimatta rakentamisen aiheuttamat valtavat päästöt. Tätä pidettiin viherpesuna. Katsottiin olevan epäselvää, kuinka moni todella siirtyisi autoilusta junan käyttöön, ja junayhteyksien marginaalinen nopeutuminen ei välttämättä tuota merkittäviä ilmastohyötyjä.

Todettiin, että radan rakentamisesta aiheutuu merkittäviä päästöjä, ja tarvittavien materiaalien valmistus on arvioitava realistisesti. Uusien vähäpäästöisempien rakennusmateriaalien ja teknikoiden käyttö on varmistettava, ja niiden vaikutukset kustannuksiin on arvioitava. Ratahankkeet myös heikentävät olemassa olevia hiilinieluja ja -varastoja mm. metsien kaatamisen kautta, mikä on otettava huomioon ilmastovaikutusten arvioinnissa. Liikenteen päästöjen vähenemisen arvioinnissa on huomioitava kumipyöräliikenteen sähköistyminen. Katsottiin, että myös junaliikenteen päästöt on laskettava ja huomioitava arvioinnissa.

6 Yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta

Yhteysviranomainen katsoo, että ympäristövaikutusten arviointiohjelma täyttää YVA-lain 16 §:ssä ja YVA-asetuksen 3 §:ssä arviointiohjelmalle asetetut sisältö- ja laatuvaatimukset. Arviointiohjelma on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla.

Yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antama lausunto on ensisijaisesti tarkoitettu hanketoimijalle ohjaamaan varsinaista ympäristövaikutusten arviointia ja arviointiselostuksen laatimista. Tämän lisäksi yhteysviranomainen nostaa lausuntoonsa yleisiä huomioita ja vastauksia osallisille tärkeisiin kysymyksiin, joilla ei aina välttämättä ole suoraa ohjausvaikutusta varsinaiseen arviointiin.

Arviointiohjelmassa esitetyn lisäksi arviointiselostusta ja siihen liittyviä selvityksiä laadittaessa tulee huomioida siitä annettujen lausuntojen ja mielipiteiden lisäksi seuraavat asiat:

Hankekuvaus ja hankkeen vaihtoehdot

Arviointiohjelma täyttää YVA-lain sisältövaatimukset hankkeen ja sen vaihtoehtojen kuvauksen osalta. Ohjelmassa on kuvattu hankkeen tavoitteet, sijainti, suunnitteluvaihe ja jatkosuunnittelun eteneminen.

Yhteysviranomainen suosittelee vielä laajentamaan ja tarkentamaan ratahankkeen taustasta ja historiasta kertovaa osuutta. Itärata-hanketta on suunniteltu ja selvitetty pitkään erilaisista lähtökohdista ja erilaisilla painotuksilla. Myös muiden hankkeiden tämän hankkeen toteuttamiselle mahdollisesti asettamat reunaehdot tulee kuvata.

Osana hankkeen kuvausta tulee esittää arvio linjausvaihtoehtojen kokonaislouhintamäärän suuruusluokasta ja rakentamis- ja louhintatöiden kestosta. Lisäksi tulee kuvata mahdollisuudet hyödyntää syntyvää louhetta hankkeen toteuttamisessa.

Arviointiselostuksessa on kuvattava, miten tavaraliikenteen mahdollistaminen vaikuttaa radan suunnitteluun ja millä tavoin tavaraliikenteen vaikutukset eri vaikutuslajeissa eroavat lähi- ja kaukoliikenteen aiheuttamista vaikutuksista.

Arviointiohjelmassa on kerrottu, että tarkasteltavat vaihtoehdot on muodostettu hankkeen tavoitteiden sekä aikaisempien suunnitelmien ja selvitysten perusteella. Pääosin vaihtoehdot perustuvat Itäradan pääsuuntaselvitykseen. YVA-asetuksen mukaan arviointiohjelmassa on esitettävä tarpeellisessa määrin hankkeen kohtuulliset vaihtoehdot, jotka ovat hankkeen ja sen erityisominaisuuksien kannalta varteen otettavia, ja joista yhtenä vaihtoehtona on hankkeen toteuttamatta jättäminen, jollei tällainen vaihtoehto erityisestä syystä ole tarpeeton (3 §). Hankkeen päätavoitteista irrallisia, teknisesti ja /tai taloudellisesti epärealistisia tai luonteeltaan spekulatiivisia vaihtoehtoja ei tule sisällyttää arviointimenettelyyn. Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiselostukseen tulee laajentaa vaihtoehtojen muodostumisen kuvausta ja periaatteita, jotta asiaa ei tarvitse selvittää pääsuuntaselvityksestä. Arviointiselostuksessa on myös syytä kuvata, millä tavoin ja mistä syistä linjausvaihtoehdot ovat mahdollisesti tarkentuneet arviointiohjelmassa esitetyistä.

Yhteysviranomaisen muistuttaa, että hankesuunnittelu etenee myös ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aikana ja arviointiselostuksessa arvioitavat vaihtoehdot saattavat poiketa arviointiohjelmassa esitetyistä vaihtoehtoista. Mahdolliset uudet vaihtoehdot tulee kuvata samalla tarkkuudella kuin alkuperäiset.

Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiselostuksessa tulee kuvata havainnollisesti mitä tarkentuva rautatiesuunnittelu tarkoittaa vaihtoehtoisten linjausten kannalta, esimerkiksi, miten paljon ratalinjaus voi jatkosuunnittelussa siirtyä ja mistä syistä.

Yhteysviranomaisen kiinnittää huomiota arviointiohjelmassa ja sen liitteissä esitettyihin karttoihin. Karttoilla yleisesti käytetty taustakartta vaikeuttaa karttojen luettavuutta ja radan sijainnin hahmottamista. Etenkin painetussa versiossa taustakartta on hyvin vaalea, peltoalueet eivät juurikaan erotu. Metsäalueiden esittäminen kartalla auttaisi hahmottamaan hankkeen sijoittumista maastossa. Ratkaisua esittää liitekarttasarja maakuntakaavaa vastaavassa mittakaavassa on arviointiohjelma-vaiheessa ymmärrettävä, mutta arviointiselostuksessa on syytä esittää myös tarkempia karttoja.

Hankkeen edellyttämät suunnitelmat ja luvat

Yhteysviranomaisen katsoo, että tarvittavien lupien ja päätösten luetteloon tulee lisätä vesilain (587/2011) 2 luvun 11 §:n mukaiset poikkeukset

eräiden vesiluontotyyppien (noro, lähde tai alle hehtaarin kokoinen lampi tai järvi) luonnontilan vaarantamiskiellosta.

Ympäristön nykytila, arvioitavat ympäristövaikutukset ja menetelmät

Väestö, asutus ja elinympäristö

Lausunnoissa ja mielipiteissä ohjelmassa esitettyjä väestötietoja on pidetty virheellisinä. Yhteysviranomainen katsoo, että tiedot on syytä vielä tarkistaa ja perustella, miksi on käytetty juuri tilastokeskuksen väestöennustetta.

Alueidenkäyttö ja kaavoitus

Arviointiohjelmassa on asianmukaisesti todettu maakuntakaavatilanne ja kuvattu hankkeen suhde maakuntakaavaan, sekä listattu hankealueelle sijoittuvat maakuntakaavamerkinnot. Arviointiselostuksessa on syytä huomioida myös maakuntakaavojen yleismääräykset.

Voimassa ja valmistelussa olevien kuntakaavojen ohjausvaikutus suhteessa ratahankkeeseen tulee kuvata. Arviointiselostuksessa tulee kuvata yleiskaavojen sisällöt kartoitteen ja määräyksineen. Arvioinnissa tulee huomioida myös linjausvaihtoehtojen alueilla voimassa olevat oikeusvaikutuksettomat osayleiskaavat. Erityistä huomiota tulee kiinnittää niihin alueisiin, joilla kaavat ovat ristiriidassa hankkeen suunnitelmien kanssa.

Myös hankkeen vaikutusalueen asemakaavat tulee kuvata riittävällä tasolla. Erityisesti tulee tunnistaa, onko linjausten alueelle esitetty kaavoissa uusia häiriintyviä kohteita ja arvioida minkä tyyppistä alueidenkäyttöä tunnelien yläpuolelle ja huoltokuilujen alueelle sijoittuu.

Kaavoituksen osalta on myös tärkeää arvioida tarvetta kaavamuutoksille hankkeen seurauksena.

Kuntien ja maakunnanliittojen lausunnoissaan esittämät tarkennukset kaavoitustilanteeseen tulee ottaa huomioon arvioinnissa.

Osa ratavaihtoehtoista sijoittuu Sipoossa suunnitteilla olevan datakeskuksen suunnittelualueelle. Yhteysviranomainen toteaa, että kyseisen hankkeen asemakaava ei ole vielä vireillä, mutta hanke on silti syytä huomioida osana alueidenkäytön tarkastelua.

Yhteysviranomainen katsoo, että Sipoon ja Porvoon rajalla sijaitsevan Anttilan sähköaseman alueen suunnitteluun suhteessa hankkeeseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Suunnittelussa täytyy huomioida sähköaseman tulevaisuuden laajenemismahdollisuudet ja varata riittävästi tilaa voimajohtojärjestelyille sähköaseman ympäristössä.

Myös kaasuputkiverkosto ja suunnitteilla oleva vetyputkiverkosto tulee huomioida suunnittelussa hankkeiden suunnitteluvaiheen mahdollistamalla tarkkuudella.

Yhteysviranomaisen toteaa olevan todennäköistä, että hankealueella on suunnitteilla useampia aurinkovoimahankkeita kuin arviointiohjelmassa mainittu yksi voimala. Aurinkovoimahankkeiden huomioimisessa ongelmallista on, että hankkeista tulee julkisia yleensä vasta kaavoituksen tai lupakäsittelyn yhteydessä. Uusi rakentamislaki (voimaan 1.1.2025) muuttanee jossain määrin myös aurinkovoimahankkeiden luvituskäytäntöjä. Parhaimmat tiedot aurinkovoimahankkeista on hankealueen kunnilla. Yhteysviranomaisen kehottaa hankealueen kuntia kertomaan Itäradan suunnittelutilanteesta sellaisille hanketoimijoille, jotka suunnittelevat aurinkovoimalaitoksia Itäradan hankealueelle. Lisäksi tulee huomioida, että lähtökohtaisesti teollisen kokoluokan aurinkovoimalat vaativat vähintään 110 kV voimajohtoyhteyden, jotka tulee huomioida Itäraita-hankkeen suunnittelussa.

Liikenne ja liikkuminen

Yhteysviranomaisen katsoo, että on hyvä, että liikennevaikutuksia selvitetään laajasti. Useissa lausunnoissa ja mielipiteissä nostettiin esiin hankkeen vaikutukset linja-autoliikenteeseen ja toisaalta liityntäliikenteen mahdollisuudet. Näitä on hyvä arvioida ainakin yleisellä tasolla.

Arviointiohjelmassa tehty rajausta tarkastella yksilön liikkumista paikallisesti ihmisiin kohdistuvien vaikutusten tarkastelun yhteydessä ja laajempaa yhteiskunnallista liikkumista liikenteellisten vaikutusten yhteydessä on hyvä. Yhteysviranomaisen suosittelee, että arviointiselostuksessa todetaan asia myös liikenneotsikon alla, ettei synny käsitystä, etteikö myös paikallista liikkumista olisi arvioitu.

Luonto ja luonnonsuojelu

Arviointiohjelmassa esitetyt menetelmät ja käytetty lähdeaineisto hankealueen luonnonarvojen nykytilaselvityksen laatimiseksi sekä hankkeen luontovaikutusten arvioimiseksi ovat yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan pääosin riittäviä ja asianmukaisia, ja arviointiohjelma on näiltä osin selkeä ja johdonmukainen. Arviointiselostuksessa tulee erityisesti tarkastella metsäisiin sekä perinnebiotooppi- ja vesielinympäristöihin liittyviä luonnonarvoja sekä ekologisten yhteyksien säilyttämistä ja niihin kohdistuvien haittavaikutusten lieventämistä. Luontoselvitysten uhanalaisten ja niin sanottujen direktiivilajien havaintotieto on tallennettava Suomen lajitietokeskuksen Laji.fi -tietojärjestelmään. Lisäksi hankkeen vaikutuksia tulee arvioida muuttolinnuston levähdysalueinaan käyttämien viljelysmaiden ja kosteikkojen laajaan kokonaisuuteen ja verkostoon, joka sisältää useampia

20.12.2024

tärkeiksi linnustoalueiksi luokiteltuja pelto- ja kosteikkokohteita, kuten esimerkiksi Lapinjärven pellot ja Artjärven kirkonkylän kosteikot.

Arviointiohjelman mukaan vaikutukset arvioidaan ja maastaselvitysten menetelmät valitaan noudattaen soveltuvilta osin Luopas-opasta (Mäkelä & Salo 2024). Yhteysviranomaisen toteaa, että maastaselvityksissä ja vaikutusarvioinnissa tulee lähtökohtaisesti noudattaa kaikilta osin Luopas-opasta. Mikäli käytetään oppaasta poikkeavia tapoja, ne tulee perustella huolellisesti arviointiselostuksessa. Tiedot luontoselvitysten kohteista on esitettävä kartalla arviointiselostuksessa. Vuollejokisimpukan mainitaan esiintyvän hankealueen vesistöissä, mutta sen osalta ei kerrota miten lajin tarkempi esiintyminen aiotaan selvittää tai miten hankkeen siihen kohdistuvat vaikutukset arvioidaan. Maastaselvitysten tarve on ilmeinen myös saukon osalta.

Natura-arvioinneista todetaan, että ne tehdään myöhemmässä vaiheessa suunnittelua. Tähän liittyen yhteysviranomaisen huomauttaa, että kattava arvio hankkeen vaikutuksista Natura-alueisiin alueeseen on esitettävä arviointiselostuksessa. Lisäksi on esitettävä se hankesuunnittelun vaihe, jolloin luonnonsuojelulain 35 §:n mukainen Natura 2000 -verkoston alueeseen kohdistuvien vaikutusten arviointi tehdään. YVA-direktiivin (2011/92/EU) ja kansallisen YVA-lainsäädännön valmisteluasiakirjojen mukaan YVA-menettelyn ja Natura-arvioinnin yhteensovittamatta jättämiselle on oltava erityisiä syitä. Arviointiselostuksessa on esitettävä nämä erityiset syyt ja näin perusteltava, miksi menettelyjä ei ole yhdistetty LSL 35.4 §:n mukaisesti. Käytännössä hankkeen varhaisessa suunnitteluvaiheessa arvioinnin tyhjentävä suorittaminen ei vielä välttämättä ole mahdollista. Näissäkin tapauksissa on kuitenkin pyrittävä mahdollisimman kattavaan arviointiin Natura 2000 -alueen luontoarvoihin kohdistuvien vaikutusten osalta.

Yhteysviranomaisen kannustaa tarkastelemaan ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä mahdollisuuksia kompensoida hankkeen yhteydessä häviäviä tai heikentyviä luontoarvoja tai ekologisia yhteyksiä, mikäli niiden hävittämistä ei voida välttää. Edelleen tulisi arvioida ja esittää mahdollisia toimia monimuotoisuuden säilyttämiseen ja lisäämiseen hankkeen toteuttamisen yhteydessä. Arviointiselostuksessa tulee myös käydä selkeästi ilmi eri hankevaihtoehtojen keskinäiset erot luonnonarvoihin ja ekologisiin yhteyksiin kohdistuvien vaikutusten osalta.

Useissa lausunnoissa ja mielipiteissä on katsottu, että hankkeessa tulisi huomioida EU:n ennallistamisasetus ja kansallinen ennallistamissuunnitelma. Ennallistamisasetus tähtää osaltaan luontokadon pysäyttämiseen. Asetuksen toimeenpanoa varten laadittavan kansallisen ennallistamissuunnitelman on määrä valmistua elokuussa 2026. Yhteysviranomaisen toteaa, että arviointiohjelmassa esitetyn aikataulun perusteella arviointiselostus valmistuu ennen ennallistamissuunnitelman

valmistumista, eikä suunnitelmaa näin ollen ole mahdollista huomioida. Yhteysviranomainen katsoo kuitenkin, että hankkeessa on hyvä seurata kansallisen ennallistamissuunnitelman valmistelua ja huomioida mahdollisuuksien mukaan suunnitelman valmistelussa esiin nousevia periaatteita. Hankkeen suunnittelun edetessä on tarpeen olla tietoinen ennallistamisasetuksen kansalliseen lainsäädäntöön tuomista velvoitteista ja varautua niiden vaikutuksiin hankkeen toteuttamisen näkökulmasta.

Pintavedet

Pintavesiin kohdistuvien vaikutusten arviointi on suunniteltu pääosin riittävällä, hankkeen laajuuden huomioivalla tasolla. Arvioinnin kuvauksessa olisi kuitenkin ollut syytä täsmentää, mitä selvityksiä ja miltä osalta hankealuetta erityisesti pienvesien osalta on jo tehty, koska näin yhteysviranomainen pystyy arvioimaan vaadittavan lisäselvitystarpeen. Lisäksi arviointialueen raja- ja laajuus olisi tullut esittää ohjelmassa. Pienvesien esiintyminen tulee selvittää koko hankkeen vaikutusalueelta ohjelmassa esitetyllä tavalla, kuvaten myös selvitysalueen laajuus ja perustelut alueen valinnalle. Lisäksi tulee esittää ne rakentamisenaikaiset pintavesihaittojen lieventämiskeinot, joita noudatetaan yleisimmissä hankkeessa tehtävissä rakennustoimenpiteissä vesistöjen ja pienvesien läheisyydessä. Arviointiselostuksessa on esitettävä ohjelmaa tarkemmin kartalla myös virtavedet, jotka risteävät ratalinjauksen kanssa.

Eri linjausvaihtoehtojen vaikutusten arvioinnissa ja tarkemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota vesilain 2 luvun 11 §:n mukaisiin suojeltuihin vesiluontotyyppisiin ja vesilain yleiseen luvanvaraisuuteen (vesilaki 3:2 §), mikäli hanke vaarantaa puron uoman luonnontilaisuuden. Yhteysviranomainen muistuttaa, että toisin kuin direktiivilajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämis- ja heikentämiskiellosta poikkeamisen lupaharkinnassa, oikeutta vaarantaa esimerkiksi lähteen luonnontila ei voida myöntää, mikäli vesiluontotyyppien suojelutavoitteet alueella vaarantuvat huomattavasti, vaikka hanke olisi yhteiskunnan kokonaisedun mukainen. Etelä-Suomessa esimerkiksi lähteiköt on erittäin uhanalainen luontotyyppi, jolloin luonnontilaisten tai luonnontilaisiksi palautettavien lähteiden luonnontilan vaarantaminen voi vaarantaa luontotyyppien suojelutavoitteet alueella. Nämä suojellut vesiluontotyyppit ja purot tulee kartoittaa huolella vaihtoehtoisten linjausten vaikutusalueilta ja huomioida linjausten tarkemmassa suunnittelussa, jotta tarvetta hakea vesilain 2 luvun 11.2 §:n mukaisia poikkeuksia vesiluontotyyppien luonnontilan vaarantamiskiellosta ei syntyisi.

YVA-ohjelmassa on huomioitu hankealueen kalataloudelliset erityispiirteet ja listattu ratalinjauksen kanssa risteävät vaelluskalavesistöt, kuten Koskenkylänjoki, jossa esiintyy taimenta. Ratalinjan sijainnin osalta on tarpeellista arvioida kunkin linjausvaihtoehdon vaikutuksia risteävien

vesistöjen kalastoon, jotta voidaan arvioida reittivaihtoehtojen eroja ja toteutuskelpoisuutta kalatalouden kannalta.

Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiselostuksessa on tarkasteltava hankkeen rakentamisen ja käytön aikaisia vaikutuksia vesienhoidon tavoitteisiin alapuolisissa vesimuodostumissa. Arviointi tulee tehdä laatutekijäkohtaisesti (joet: pohjaeläimet, kalat, päällysväät, fysikaalis-kemialliset tekijät; järvet: pohjaeläimet, kalat, päällysväät, kasviplankton, vesikasvit, fysikaalis-kemialliset tekijät). Laatutekijäkohtaisten vaikutusten esittäminen taulukkomuodossa selkeyttää tarkastelua. Kuormituksen kulkeutumisreitit myös etäämpää vesistöistä on huomioitava tarkastelussa.

YVA-ohjelmassa mainittujen vesienhoidon vesimuodostumien lisäksi vaikutukset vesienhoidon tilatavoitteisiin on arvioitava seuraavien järvien osalta: Sipoon Savijärvi (ve N ja ve SE), Porvoon Myllykylänjärvi (ve LP, ve LE) ja Myrskylän Sulkavanjärvi (ve M). Ratalinjauksia kulkee näiden järvien valuma-alueiden kautta.

Pohjavedet

Arviointiohjelmassa on kuvattu pohjaveteen, maaperään ja kallioperään kohdistuvien vaikutusten arvioinnin toteutus pääosin riittävällä tarkkuudella. Arvioinnissa käytettäviä "saatavilla olevia" lähtöaineistoja ei ole tarkemmin esitetty. Jää epäselväksi, kuinka kattavat aineistot arviointiselostuksen laatimiseen on käytettävissä. Arviointiselostuksessa tulee huolellisesti esittää luettelo lähtöaineistosta. Yhteysviranomaisen suosittelee varmistamaan aineiston riittävyyden ELY-keskukselta ennen arvioinnin aloittamista. Vaikutusarvioinnin alueen rajausta tai laajuutta ei ole esitetty ohjelmassa.

Pilaantuneet maat

Yhteysviranomaisen toteaa, että Maaperän tilan tietojärjestelmä (MATTI) ei ole yksistään riittävä tietolähde mahdollisten pilaantuneiden maiden selvittämiseen. Järjestelmä ei ole täydellinen eikä kaikilta osin ajan tasainen, eikä sen kautta saatava tieto ole välttämättä riittävää pilaantuneisuuden arviointiin. Mahdollisten pilaantuneiden maiden selvittämiseen ja pilaantuneisuuden arviointiin käytettävän tiedon keräämiseen tulee käyttää myös muita tietolähteitä. Mahdollisten pilaantuneiden maiden tarkastelussa tulee huomioida myös pohjavesivaikutukset.

Ohjelmassa on tunnistettu happamien sulfaattimaiden esiintyminen ja niiden mahdollisia ympäristövaikutuksia. Ohjelmassa ei kuitenkaan ole esitetty, miten sulfaattimaita koskeva vaikutusarviointi toteutetaan.

Maisema, kulttuuriympäristö ja kulttuuriperintö

Kulttuuriympäristön kuvaukset ovat arviointiohjelmassa puutteellisia, eikä hankkeen vaikutuksia esimerkiksi maakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin voida vielä tässä vaiheessa luonnollisesti arvioida tarkemmin. Arviointi tarkentuu selostusvaiheessa ja sen tueksi laaditaan muun muassa maisemaselvitys. Lisäksi lähtötietoaineistona hyödynnetään muun muassa eriasteisia kulttuuriympäristöinventointeja ja -selvityksiä. Yhteysviranomainen huomauttaa, että sekä Uudenmaan että Kymenlaakson osalta ratalinjaukset sijoittuvat suurelta osin yleis- ja asemakaavoittamattomalle alueelle ja osalta aluetta ei ole käytettävissä ajantasaisia kulttuuriympäristöselvityksiä. Tästä syystä on mahdollista, että näillä alueilla sijaitsee toistaiseksi tuntemattomia arvokkaita kulttuuriympäristön tai -maiseman kohteita. Asiaan tulee kiinnittää erityistä huomiota arviointia tehtäessä.

Kulttuuriympäristön osalta ohjelmassa esitetty arvioitavat vaikutukset ja niiden esitystapa selostusvaiheessa vaikuttavat riittävästi.

Yhteysviranomainen katsoo, että erityistä huomiota tulee kiinnittää tunneleiden sijoittumiseen ja niiden suuaukkojen sopeutumiseen maisemaan, ratalinjan vaikutuksiin avoimilla ja arvokkailla pelto- sekä maisema-alueilla ja arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin sekä vaikutusten lieventämistoimenpiteisiin.

Porvoon alitse esitettyjen tunnelivaihtoehtojen sijaintivaihtoehtojen arviointi ja niiden maisemaan sovittaminen on ensisijaisen tärkeää arvokkaan kulttuuriympäristön näkökulmasta. Maisemavaurioiden lieventämistoimenpiteiden tulee olla riittävän konkreettisia, jotta ne välittyvät ja niitä voidaan hyödyntää yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Porvoon vanhan rautatieaseman yhteyteen ajateltu asemavaihtoehto (A+) vaikuttaa jo nyt hankalalta. Vanha asemarakennus on asuinkäytössä, minkä lisäksi alueella on muitakin asuinkäytössä olevia rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuksia, jotka on suojeltu asemakaavalla. Alueelle sijoitettavalla mittavalla rakentamisella on lisäksi merkittäviä vaikutuksia Porvoon vanhan kaupungin ominaispiirteisiin. Porvoon rautatieasema, kuten Vanhan Porvoon laajempi alue on kokonaisuudessaan valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä (RKY), jonka arvot on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan turvattava. Vanha asema, Porvoon vanha kaupunki, Linnamäki ja Porvoonjoki ovat lisäksi osa kansallista kaupunkipuistoa. Hankeen vaikutukset erityisesti asemavaihtoehdon osalta tulee arvioida myös näiltä osin erityisesti suhteessa kaupunkipuiston hoito- ja käyttösuunnitelmaan.

Avoimilla peltoalueilla kulkevilla osuuksilla on maisemallisia vaikutuksia muun muassa ratavallien ja teknisten ratkaisujen osalta ja ne tuleekin

arvioida tarkoin. Niiden maisemaan sovittamisesta tulee myös esittää lieventämiskeinoja.

Melu-, tärinä- ja runkomeluvaikutukset

Arviointiohjelmassa käsitellään melun ja tärinän subjektiivista kokemusta; melu koetaan eri tavoin. Siinä missä yksi henkilö häiriintyy suuresti vallitsevasta äänitasosta, toinen ei koe sitä häiritseväksi. Yhteysviranomaisen katsoo, että kuvausta tulee kuitenkin tarkentaa ja tuoda esiin myös melun terveysvaikutukset sekä kuvata, miten näitä terveysvaikutuksia arvioidaan.

Arvioinnissa tulee huomioida, että osa linjauksista sijoittuu alueille, joilla ei tällä hetkellä ole merkittäviä melulähteitä. Radan rakentaminen ja käyttö tulevat muuttamaan näiden alueiden ääniympäristöä merkittävästi. On tärkeää arvioida, miten rata vaikuttaa aiemmin hiljaisiin ympäristöihin. myös pystyttävä vertailemaan, onko eri vaihtoehdoilla eroja melun voimakkuuden ja leviämisen suhteen. Yhteysviranomaisen korostaa, että ennestään hiljaisessa äänimaisemassa muutos luonnonäänistä raideliikenteen ääniin on merkittävä, vaikka alueelle ei sijoittuisikaan ns. häiriintyviä kohteita.

Melulla on tutkitusti vaikutuksia myös eläimiin ja lintuihin. Tämä näkökulma olisi hyvä ottaa huomioon myös hankkeessa tehtävissä luonto-kartoituksissa erityisesti hiljaiden alueiden ja luonnonsuojelualueiden osalta. Mikäli hanke joskus toteutuu, saatuja tietoja voidaan käyttää toteamaan hankkeen vaikutuksia alueen linnuston ja eläimistön määrään ja monimuotoisuuteen.

Yhteysviranomaisen toteaa, että melun enimmäistason osalta oletus siitä, että asuinrakennusten ääneneristävyys olisi 30 dB, on liian optimistinen. Lähtökohta melun enimmäistasojen tarkastelussa tulee olla, että julkisivun ääneneristävyys on 25 dB, ellei asemakaavassa ole määrätty korkeammasta tasosta tai rakennusta ole rakennettu vuoden 2017 jälkeen. Silloinkaan meluttomilla alueilla 30 dB vaatimus ei välttämättä täyty. Tästä syystä enimmäistasotarkastelu tulee ulottaa 70 dB LAFmax tasoon asti, ei siis vain 75 dB LAFmax asti kuten ohjelmassa esitetään.

Meluvaikutusten arvioinnissa melulle altistuvien määrän lisäksi tulee esittää kartoilla melutaso, koskien etenkin niitä alueita, joilla nykyiset äänitasot ovat alhaisia ja joilla on vähän altistuvaa asutusta.

Arviointiohjelmassa ei ole mainittu, mikä on käytettävä tärinän ja runkomelun tarkastelualue. Arviointiselostuksessa tulee esittää, miten tarkastelu on tehty ja mihin mahdollinen rajausta perustuu. Lisäksi tulee kuvata, miten olemassa oleva alueidenkäyttö huomioidaan melu-, tärinä- ja runkomeluvaikutuksia arvioitaessa.

Rakentamisen aikaista melua, tärinää ja runkomelua koskien tulee esittää arvio häiriön kestosta. Mikäli jossakin kohteessa rakentamisen kesto on merkittävä, tulee rakentamiskohteiden sijainti esittää ja tehdä niiden osalta mallinnus tai muu arvio töiden aikaisista häiriötasoista ympäristöön.

Lisäksi tulee esittää, mikä on vaihtoehtoinen meluntorjuntamenettely niissä kohteissa, joissa ohjelmassa esitetyllä meluntorjunnalla ei saavuteta melun ohjearvojen mukaista tilannetta. Lähtökohtaisesti uusi ratalinjaus ei saisi aiheuttaa ohjearvojen ylityksiä rakennusten piha-alueilla (rakennuksen välittömässä läheisyydessä) tai sisätiloissa.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen

Yhteysviranomaisen muistuttaa, että YVAan ei kuulu niiden vaikutusten arviointi, jotka hankkeella on kiinteän ja irtaimen omaisuuden arvoon. Sen sijaan voidaan arvioida sitä, miten hanke vaikuttaa ihmisten kiinteän ja irtaimen omaisuuden käyttöön (vaikutukset aineelliseen omaisuuteen).

Sinällään myöskään laaja-alainen arviointi hankkeen vaikutuksista elinkeinoihin ei kuulu ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn. Hankkeen hyväksyttävyyden kannalta asiaa on kuitenkin hyvä tarkastella yleisellä tasolla osana ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia.

Yhteysviranomaisen katsoo, että on syytä kiinnittää erityistä huomiota hankkeen mahdollisesti aiheuttamiin muutoksiin maa- ja metsätalous-elinkeinojen harjoittamisessa. Näitä elinkeinoja harjoitetaan tyypillisesti omilla tiluksilla, jotka usein ovat oman kodin ympärillä tai läheisyydessä.

Ratahankkeille on tyypillistä, että linjauksen alle ja vaikutusalueelle jää asuintaloja, jotka aiemmin ovat sijainneet häiriöttömässä ympäristössä. Muutoksille on suuri merkitys talojen omistajille ja asukkaille. Arvioinnissa onkin tärkeää tunnistaa, kuinka monta kotia (asuinrakennusta) radan vaikutusalueelle jää ja minkälaiset erot ratalinjauksen eri vaihtoehdoilla on tässä suhteessa.

Mielipiteissä nostettiin esiin erityisesti ali- ja ylikulkujen riittävä määrä ja toisaalta myös riittävän suuri koko, jotta niiden kautta voidaan kulkea suurilla työkoneilla. Arviointiselostuksessa tulee vähintään yleisellä tasolla kuvata radan ali- ja ylikulkujen suunnitteluperiaatteita ja reunaehtoja sekä arvioida vaikutuksia lähiasukkaiden ja elinkeinonharjoittajien liikkumiseen.

Yhteysviranomaisen katsoo, että ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioitaessa on syytä tunnistaa myös metsästyksen yhteisöllinen arvo ja merkitys alueella ja arvioida yleispiirteisesti hankkeen vaikutuksia metsästysharrastuksen harjoittamiseen. Metsästys on monelle hankealueella asuvalle osa elämäntapaa.

Yhteysviranomainen toteaa, että arvioinnissa tulee varmistaa, että hankealueen asukkaiden mielipiteissä esitettyihin huolenaiheisiin kiinnitetään huomiota arviointiselostusta laadittaessa.

Ilmastovaikutukset

Yhteysviranomainen katsoo, että arviointiohjelmassa esitetyt linjaukset luovat hyvät lähtökohdat hankkeen ilmastovaikutusten arvioinnille ja ilmastovaikutusten merkittävyyden tunnistamiselle, mutta arviointia tulee kuitenkin joiltain osin täsmentää.

Hyvä ilmastovaikutusten arviointi esittelee selkeästi keskeiset vaikutusmekanismit, vaikutusten vertailun ja johtopäätökset. Lisäksi tärkeää on esittää selkeästi ja riittävän kattavasti arvioinnissa käytetyt oletukset, menetelmät ja niihin sisältyvät epävarmuudet. Tulosten yhteenvedon tulee olla selkeä ja sisältää eriteltyt kuvaukset eri ratalinjausvaihtoehtojen elinkaaren eri vaiheiden ja toimintojen ilmastovaikutuksista sekä niiden merkittävyydestä. Arvioinnissa ilmastohyötyjä ja -haittoja on tarkasteltava toisistaan erillään ottaen huomioon, että haittoja ei voida kumota hyödyillä. Ilmastovaikutusten arviointi tulee olla niin selkeää, että lukija ymmärtää miten vaikutukset on arvioitu sekä millaisiin perusteltuihin rajauksiin ja epävarmuuksiin ne perustuvat.

Ohjelmassa suunnitellussa arvioinnissa on huomioitu hankkeen merkittävimmät ilmastovaikutusten lähteet; rakentamisen aikaiset päästöt, hankkeen vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin sekä liikenteen aikaiset päästöt. Ilmastomuutoksen sopeutumisen tarkastelu, ilmastoriskien tunnistaminen ja varautumistoimenpiteiden arviointi voidaan toteuttaa ohjelmassa esitetyn mukaisesti.

Rakentamisesta aiheutuvat ilmastovaikutukset voidaan arvioida esitetyllä tavalla. Arvioinnin tuloksena tulee esittää selkeä kuva radan rakentamisen eri vaiheiden suorista ilmastovaikutuksista ja käytettyjen rakennusmateriaalien tuotantovaiheen kasvihuonekaasupäästöjen kokoluokista. Vaikka lähtökohtaisesti arvioinnissa tulisi ottaa huomioon koko elinkaaren päästöt, ratahankkeiden osalta on hyväksyttävää jättää elinkaaren loppuvaihe ja käytöstä poistaminen pois arvioinnista, koska rataverkostot rakennetaan lähtökohtaisesti ylläpidettäväksi.

Rakentamisvaiheen arvioinnissa on huomioitava ratakäytävien, tunnelirakenteiden, teiden, siltojen ja muiden merkittävien kokonaisuuksien rakentamisen ilmastovaikutukset. Myös niihin liittyvät työkalu- ja koneiden, työmaatoimintojen, liikenteen, räjähteiden sekä maa- ja kiviainesmassojen käsittelyn ilmastovaikutukset tulee arvioida. Kuljetusten kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa varten määritellyt keskimääräiset kuljetusmatkaoletukset on perusteltava. Hankevaihtoehtoihin liittyvät

rakenteiden korjausten, purkamisen ja jättemateriaalien käsittelyn vaikutukset on otettava huomioon arvioinnissa.

Arviointiin on sisällytettävä laskennallinen tarkastelu tärkeimpiin hankevaihtoehtojen rakenteisiin ja rakennusmateriaaleihin kuten teräkseen ja betoniin liittyvistä välillisistä ilmastovaikutuksista. Tarkastelussa on hyvä huomioida vähintään kokoluokka-arviona ratasähköistyksen, rataturvallisuuteen tai muihin radan tai tunnelin teknisiin laitteisiin liittyvät ilmastovaikutukset.

Hankkeen aiheuttaman maankäytön muutoksen osalta on hyvä, että ilmastovaikutuksissa arvioidaan metsäkadon määrä ja hiilivaraston menetys. Lisäksi on otettava huomioon tulevaisuudessa menetetty hiilinielu, kun maa on muussa käytössä kuin metsänä tai peltona.

Liikennöinnin päästöjen muutoksen arvioinnin osalta ohjelmassa olisi voitu avata tarkemmin suunniteltua arviointia. Liikennöintivaiheen tarkastelussa on syytä tuoda selkeästi esiin arvioinnin osatekijät ja liikenteelliset vaikutusmekanismit. Jos hankevaihtoehtoissa on tunnistettavia ja liikennejärjestelmätarkastelusta eroteltavia alueidenkäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen liittyviä muutoksia, niihin liittyviä ilmasto-vaikutuksia on myös hyvä tuoda esiin arviointiselostuksessa. Arvioinnissa tulee huomioida eri kulkumuotojen liikennesuoritteiden muutokset sekä niiden ominaispäästöissä ja -kulutuksessa tapahtuvat muutokset.

Arviointiselostuksessa on tuotava esiin eri tarkasteluvaiheiden vaikutusten erilaiset aikaskaalat ja käsiteltävä ilmastovaikutusten ajoittumista sekä lyhyellä että pidemmällä aikavälillä. Radan rakentamisvaiheen kasvihuonekaasupäästöt ja hiilivarastojen menetykset tapahtuvat suhteellisen nopeasti muutamia vuosia hankkeen aloittamisesta, kun liikennöintivaiheen myönteiset vaikutukset syntyvät vähitellen pitkällä aikavälillä. Rakentamis- ja liikennöintivaiheesta muodostuva pitkään tarkastelujänne ei muuta ratahanketta ilmastomielessä kannattavaksi, ellei raideliikenteen kysyntä kasva paljoa. Laskennallisen hiilivelan maksamiseen menee liikenteen päästövähennyksillä useampia vuosikymmeniä, koska henkilöliikenteen kulkumuotojakauman muutosten päästövähennykset ovat suhteellisen pieniä radan rakentamisen päästöihin verrattuna.

Valitulla tarkastelun mittakaavalla on vaikutusta ilmastovaikutusten merkittävyyden arvioinnissa. Kokoluokkien hahmottamiseksi arviointitulokset on syytä suhteuttaa Uudenmaan ja Kymenlaakson kasvihuonekaasujen kokonaispäästöihin sekä tarkastella hankevaihtoehtojen ilmastovaikutusten merkitystä eri tasoilla asetettuihin ilmastotavoitteisiin. Kansalliset ja aluetason ilmastotavoitteet on hyvä huomioida vaikutusten arvioinnissa.

Lisäksi arviointiselostuksessa on käsiteltävä hankkeen haitallisten ilmastovaikutusten lieventämistoimenpiteitä ja mahdollisten myönteisten vaikutusten vahvistamisen keinoja. Keinojen tehokkuus sekä niihin sitoutuminen ja seuranta tulee esittää. Huomiota on syytä kiinnittää esim. ratayhteyden tunnelien rakentamisesta ja maankaivuusta syntyvien suurten maa- ja kiviainesmäärien hyödyntämistapoihin ja kiertotalous-ajattelun edistämiseen massojen käsittelyn, kuljetusten ja välivarastoinnin vaikutusten pienentämiseksi. Ilmastovaikutusten arvioinnissa on tarkasteltava vähintään kokoluokka-arvioina muitakin radan ylläpito-, huolto- ja korjaustoimenpiteisiin liittyviä vaikutusten lieventämiskeinoja. Väliillisiä ilmastovaikutusten lieventämisen keinoja voi liittyä myös radanpitäjän mahdollisuuteen edistää omilla toimillaan raiteille tapahtuvaa kulkumuotosiirtymää tai ratatoimintojen energiatehokkuutta. Näitä on esitelty mm. Rataverkon toimenpiteiden liikennejärjestelmä- ja ilmastovaikutukset -raportissa (Väyläviraston julkaisuja 39/2020).

YVA-menettelyn ja siihen liittyvän osallistumisen järjestäminen

Yhteysviranomainen toteaa, että hankkeesta on tiedotettu YVA-lain edellyttämällä tavalla ja osallistuminen on järjestetty lain minimivaatimuksia huomattavasti laajemmin. Arviointiohjelman nähtävilläolon aikana järjestettiin kahdeksan yleisötilaisuutta. Myös arviointiselostuksen nähtävilläolon aikana järjestetään yleisötilaisuuksia hankealueen kunnissa.

Hankkeelle on perustettu yhteistyöryhmä, johon kutsutaan Itäradan vaikutusalueella toimivien yhdistysten ja järjestöjen edustajia. Yhteistyöryhmä toimii alueellisesti pidettävien kokousten tai työpajojen kautta. Hankkeesta vastaavan karttapalveluun on tarkoituksena toteuttaa palautekanava, jonka kautta osalliset voivat jättää kommentteja ja huomioita hankkeen edetessä.

Muutamassa mielipiteessä katsottiin, että hankkeesta tiedottaminen ja osallistumismahdollisuudet ovat olleet puutteellisia ja jopa tietyn alueen asukkaita syrjiviä. Yhteysviranomainen toteaa, että hankkeesta tiedottaminen on noudattanut hyvän hallinnon periaatteita ja tiedottaminen on ollut sekä YVA-lain että hallintolain (434/2003) mukaista. Mielipiteissä on toivottu myös suoraa tiedottamista hankealueen maanomistajille.

Yhteysviranomainen katsoo, että ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aineiston kääntäminen myös ruotsin kielelle parantaa alueen asukkaiden ja alueella toimivien yritysten, yhdistysten ja yhteisöjen mahdollisuuksia osallistua hankkeen suunnitteluun. Lisäksi suurimmassa osassa yleisötilaisuuksia on ollut läsnä ruotsin kielen taitoinen YVA-asiantuntija.

Arviointiohjelman laatijoiden pätevyys

Arviointiohjelman on laatinut hankkeesta vastaavan toimeksiannosta Ramboll Finland Oy alikonsulttinaan Sitowise Oy. Arviointiohjelman liitteessä 1 on esitetty ohjelman laadintaan osallistuneiden koulutus, rooli sekä kokemus. Yhteysviranomainen katsoo, että hankkeesta vastaavalla on ollut käytössään riittävä asiantuntemus arviointiohjelman laatimiseen.

Yhteysviranomaisen johtopäätökset arviointiohjelman laajuudesta ja tarkkuudesta sekä selvitysten yhteensovittamisesta muissa laeissa edellytettyjen selvitysten kanssa

Laaja hanke on kuvattu tiiviisti ja suunnitteluvaiheeseen nähden hyvin. Todennäköisesti merkittävät vaikutukset on alustavasti tunnistettu arviointiohjelmassa. Yhteysviranomainen katsoo, että arvio todennäköisesti merkittävistä vaikutuksista on perusteltu. Laajassa pitkittäishankkeessa merkittäviä vaikutuksia on usein paljon ja eri vaikutuslajien merkittävyys voi vaihdella hankevaihtoehtojen kesken merkittävästikin.

Yhteysviranomainen pitää tärkeänä, että lukijan on mahdollista muodostaa arviointiselostuksen perusteella riittävä kokonaiskuva hankkeen ja sen eri toteutusvaihtoehtojen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista perusteluineen koko hankkeen elinkaari huomioiden. Selostuksen tulee vastata myös kysymykseen siitä, miten linjausvaihtoehtojen vaikutukset eroavat toisistaan sekä vertailuvaihtoehdosta. Eri vaikutuslajien osalta tulee kohdistaa arviointia niin, että eri vaihtoehtojen väliset erot tulevat esiin.

Varhaisessa vaiheessa tehtävän ympäristövaikutusten arvioinnin haasteena on sopivan tarkastelutarkkuuden määrittäminen. Ratoja suunniteltaessa YVA-menettely suoritetaan rinnan alustavan yleissuunnitelman suunnittelun kanssa. Tällöin ratasuunnittelun tarkkuustaso vastaa jotakuinkin maakuntakaavan suunnittelutarkkuutta. Osa käytettävissä olevista lähtötiedoista voi kuitenkin olla hyvin tarkkaa ja yksityiskohtaista. Yhteysviranomainen katsoo, että lähtökohtaisesti arviointi tulee tehdä hankkeen suunnittelutarkkuuden mukaisesti. Arviointia tehtäessä tulee kuitenkin kiinnittää erityistä huomiota epävarmuuksien huomioimiseen ja selvitystarpeisiin asioista, jotka on mahdollista selvittää vasta ratasuunnittelun tarkentuessa. Yhteysviranomainen toteaa, että ympäristölainsäädännön varovaisuusperiaate on hyvä pitää mielessä.

Yhteysviranomainen katsoo, että koska hankkeessa suunnitellaan kokonaan uutta ratayhteyttä, joka ei suoraan korvaa olemassa olevia ratoja, ei ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteydessä voida edellyttää arviointiohjelmassa esitettyä merkittävästi laajempaa vaikutusten arviointia nykyisen Kerava-Lahti-Kouvola rataosuuden ympäristöstä.

Laajemmat liikennejärjestelmän toimivuuteen ja potentiaalsiin käyttöasteisiin ja niiden muutoksiin liittyvät arvioinnit kuuluvat valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja seudullisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin. Myöskään laajempi elinkeinorakenteen muutoksiin ja elinkeinovaikutuksiin liittyvä arviointi ei kuulu ympäristövaikutusten arvioinnin piiriin.

Yhteysviranomaisen toteaa, että yleisötilaisuuksissa, mielipiteissä ja lausunnoissa on annettu paljon hyvää tietoa ja ohjeistusta arvioinnin tekemiseen ja myös radan tarkempaan suunnitteluun liittyen. Aineistoon on hyvä perehtyä tarkasti ja huomioida se arviointiselostusta laadittaessa.

7 Arviointiohjelmalausunnon toimittaminen ja siitä tiedottaminen

ELY-keskus toimittaa lausuntonsa ja kopiot arviointiohjelmasta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Lausunto toimitetaan samalla tiedoksi asianomaisille viranomaisille ja mielipiteen esittäneille tahoille.

Arviointiohjelmalausunto julkaistaan viranomaisen verkkosivuilla osoitteessa www.ely-keskus.fi/kuulutukset/uusimaa/ ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/Itarata-YVA.

8 Suoritemaksu, sen määräytyminen ja maksua koskeva oikaisumahdollisuus

Suoritemaksu on 12 000 euroa.

Arviointiohjelmasta annettavasta yhteysviranomaisen lausunnosta perittävä maksu on määritelty vaativan hankkeen mukaisesti (18-24 henkilötyöpäivää). Maksu määräytyy ELY-keskusten maksuista annetun asetuksen perusteella.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että arviointiohjelmalausunnosta perittävän maksun määrittämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua ELY-keskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän arviointiohjelmasta annetun lausunnon antamispäivästä. Linkki myyntilaskutusta koskevaan oikaisuvaatimusosoitukseen: <https://www.keha-keskus.fi/tehtavat-ja-palvelut/oikaisuvaatimus-ja-muutoksenhaku>.

9 Sovelletut säännökset

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 8, 16 ja 18 §

20.12.2024

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä
(277/2017) 3 §

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristö- keskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallinto- keskuksen maksullista suoritteista vuonna 2024 (1215/2023) 2 §.

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt ylitarkastaja Annukka Engström ja ratkaissut ylitarkastaja Erika Heikkinen.

Liitteet

Lausunnot
Mieli piteet

Jakelu

Hankkeesta vastaava

Tiedoksi

Lausunnon antajat
Mieli piteen esittä jät

Tämä asiakirja UUELY/17031/2023 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUELY/17031/2023 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Engström Annukka 20.12.2024 14:27

Ratkaisija Heikkinen Erika 20.12.2024 14:35