



Pvm: 27.8.2018

Dnro: POSELY/458/2018

**PÄÄTÖS YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYN
(YVA-menettely) SOVELTAMISESTA YKSITTÄISTAPAUKSESSA**

HANKE

Liikenneviraston vierimetsähakkuut (puuston raivaus rautatien suoja-alueella) Kuopion kaupunkialueella.

HANKKEESTA VASTAAVA

Liikennevirasto, PL 33, 00521 HELSINKI.

ASIAN VIREILLETULO

Yksityishenkilö on 2.3.2018 toimittanut Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus) kirjeen, jossa viranomaista pyydetään päättämään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017, YVA-laki) mukaisen arviointimenettelyn (YVA-menettely) soveltamisesta Liikenneviraston rautatien suoja-alueilla suorittamiin vierimetsähakkuihin Pohjois-Savon maakunnan alueella. Asiassa on kyse radanvarsilla tehtävistä raivaustöistä, joiden oikeudellisista perusteista on säädetty ratalaissa (110/2007). Rautatien suoja-alueita koskevia ratalain säännöksiä uudistettiin 15.8.2016 voimaantulleella ratalain muutoksella (567/2016). Mainitusta ajankohdasta lähtien rautatien suoja-alueen olemassaolo on perustunut suoraan ratalakiin. Aikaisemmin suoja-alue oli voimassa vain, jos se oli erikseen osoitettu ennen radan rakentamista laaditussa ratasuunnitelmassa. Suomen rautateistä valtaosa on kuitenkin rakennettu ennen ratalain voimaantuloa ja näin ollen myös ilman ratasuunnitelmaa. Tämä on johtanut siihen, ettei myöskään suoja-alueita juurikaan ole ollut olemassa.

Vuonna 2016 voimaantulleen ratalain 37 §:n 1 momentin mukaan rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle radan raiteen keskilinjasta. Jos raiteita on useampia, lasketaan etäisyys uloimman raiteen keskilinjasta. Ratasuunnitelmassa voidaan suoja-alueen ulottuvuutta supistaa tai laajentaa enintään 50 metriksi. Ratalain 37 §:n 2 momentissa radanpitäjälle on säädetty oikeus poistaa kasvillisuutta tai rajoittaa kasvillisuuden korkeutta suoja-alueelta, jos tie- tai rautatieliikenteen turvallisuus tätä edellyttää. Ratalain 41 §:n 3 momentin nojalla edellä mainittu oikeus ei kuitenkaan koske ympäristön kannalta erityisen merkittävän kasvillisuuden poistamista. Lain esitöiden mukaan radanpitäjälle säädetty toimivalta ei myöskään poista tämän velvollisuutta hakea toimenpiteiden mahdollisesti tarvitsemia muun lainsäädännön mukaisia lupia. Ratalain 42 §:ssä säädetään menettelytavoista tilanteissa, joissa kasvillisuuden poistoa tehdään muiden omistamilla kiinteistöillä. Ratalain 38 §:n mukaisesti edellä mainitut oikeudet ja rajoitteet koskevat suoja-alueiden lisäksi myös tasoristeysten ympäristössä olevaa rautatien näkemäaluetta.

Ratalain 7 §:n 1 momentin nojalla Liikennevirasto toimii hallinnassaan olevan rataverkon radanpitäjänä. Näin ollen se vastaa suoja- ja näkemä-alueilla tehtävien raivaustöiden suunnittelusta ja käytännön toteutuksesta suurella osalla Suomen rataverkkoa.

ELY-keskukselle toimitetussa kirjeessä YVA-menettelyn tarpeellisuutta on perustelu seuraavasti. Liikenneviraston ratalain muutoksen jälkeen laatimassa julkaisussa *Kasvillisuuden poistaminen rautateiden suoja-alueilta* (2017) todetaan, että [ratalain 37 §:n perusteella tehtävissä] raivaustöissä myös yksityisten kiinteistöjen osalta poistetaan kaikki sellainen puusto, joka kaatuessaan voi yltää radalle. Usein tämä tarkoittaa 30 m metriä leveää aluetta radan molemmin puolin. Puuston poisto tehdään pääosin avohakkuuna. Julkaisun mukaan Liikennevirasto voi tarpeelliseksi katsoessaan ulottaa raivaustyön koskemaan myös pihapiirien pihapuita, pensaita ja istutettuja taimia. Liikenneviraston kaavailema suoja-alueiden kategorinen leventäminen merkitsee näin ollen merkittäviä haittavaikutuksia radanvarsien luonnolle. Yksinomaan Pohjois-Savon alueella olevan 300 km pitkän rataverkon osalla hakkuut koskevat satoja metsähehtaareja. Myös radanvarren asutukselle ja miljöille toimenpiteellä on huomattava kulttuuriympäristöä heikentävä vaikutus, sillä suoja-alueiden levennys puuttuu toteutuessaan hyvin vahvasti radanvarsi-asutuksen pihapiirien ilmeeseen. Suoja-alueiden laajentamisesta tulisi käynnistää YVA-menettely luonnon- ja kulttuuriympäristöön sekä luonnon monimuotoisuuteen aiheutuvien seuraamusten arvioimiseksi.

Yksityishenkilön toimittaman kirjeen saapuessa Pohjois-Savon ELY-keskuksessa oli samanaikaisesti käsiteltävänä asia, jossa Liikennevirasto hakee luonnonsuojelulain (1096/1996) 49 §:n 3 momentissa tarkoitettua lupaa poiketa liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja koskevasta hävittämis- ja heikentämiskiellosta (dnro POSELY/46/2018). Hakemuksessa mainitut työt liittyvät rautatien suoja-alueella tehtäviin raivauksiin Kuopion keskeisellä kaupunkialueella. Liikennevirasto on toimittanut samoihin radanhoitotöihin liittyen myös maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 128 §:n mukaisen maisematyölupahakemuksen Kuopion kaupungille. Edelleen, radan isännöitsijältä saatujen tietojen mukaan Liikenneviraston tarkoituksena olisi lähivuosina suorittaa nyt kyseessä olevan kaltaisia raivaustöitä myös muiden Pohjois-Savon kuntien alueella siten, että seuraava toteutettava kohde olisi Siilinjärvellä. Koko maakunnan sähkörataverkon osalta raivaukset olisi tarkoitus saattaa loppuun noin viiden vuoden kuluessa.

ASIAN KÄSITTELY

Pohjois-Savon ELY-keskus pyysi 27.3.2018 Liikennevirastolta lausuntoa yksityishenkilön kirjeessä esitetyistä seikoista ja vaatimuksista. Liikennevirastolta pyydettiin myös kannanottoa siihen, tulisiko sen näkemyksen mukaan vierimetsähakkuihin soveltaa YVA-menettelyä tai vaihtoehtoisesti viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien arvioinnista annetun lain (200/2005, SOVA-laki) mukaista ympäristöarviointia. Olemassa olevien tietojen valossa ELY-keskus pyysi Liikennevirastoa ottamaan kantaa myös siihen, onko asiassa sen näkemyksen mukaan kyse sellaisesta valtakunnallisesta hankekokonaisuudesta, jonka perusteella asia tulisi YVA-lain 11 §:n mukaisesti siirtää ympäristöministeriön käsiteltäväksi ennen mahdollisen YVA-lain mukaisen yksittäistapauspäätöksen tekemistä.

Liikennevirasto toimitti vastauksen lausuntopyyntöön 15.5.2018. Vastauksessa todetaan, että rautatien suoja-alueen puuston poistossa on kyse rautateiden kunnossapidosta ja rautatien vierimetsän hoidosta. Suoja-alueen puustoon kohdistuvat toimenpiteet ovat varsin samanlaisia kuin metsätalouden toimenpiteet. Rautatien riskipuuhaakuut ja vierimetsän hoito ovat radan kunnossapitoon liittyvää jatkuvaa työtä ja näin ollen raivausta ei voida tulkita yksittäiseksi hankkeeksi. Liikenneviraston näkemyksen mukaan arvioitaessa puuston poiston vaikutusten laajuutta olisi tärkeää huomioida, että puuston poistoa toteutetaan valtakunnallisesti laajasti, joten sen maakunnalliset, alueelliset ja paikalliset ympäristövaikutukset jakautuvat laajalle alueelle eri aikoina. Liikenneviraston arvion mukaan puuston poistosta aiheutuvat ympäristövaikutukset eivät ole luonteeltaan merkittäviä, kun huomioidaan lainsäädäntö ja Liikenneviraston ohjeistus sekä suunnitellaan ja toteutetaan toimenpiteet huolellisesti. Kasvillisuuden poistosta tai sen korkeuden rajoittamisesta suoja-alueella ei laadita SOVA-laissa tarkoitettua suunnitelmaa tai ohjelmaa, joka perustuisi lakiin, asetukseen tai hallinnolliseen määräykseen ja joka loisi puitteet hankkeiden lupa- tai hyväksymispäätöksille. Kasvillisuuden poisto tai sen korkeuden rajoittaminen suoja-alueella ei todennäköisesti aiheuta laadultaan ja laajuudeltaan, myös eri hankkeiden yhteisvaikutukset huomioon ottaen, ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 3 §:ssä tarkoitettuja merkittäviä ympäristövaikutuksia. Pienempiä paikallisia ympäristövaikutuksia voi seurata ehdotetuista suoja- ja näkemäalueiden laajennuksista, kun poistetaan puustoa ja muuta kasvillisuutta sekä luonnonesteitä. Suoja-alueella olevat suojelualueet sekä arvokkaat luontokohteet selvitetään etukäteen ja suojelutarpeet otetaan huomioon puuston poistoa suunniteltaessa. Liikenneviraston näkemyksen mukaan puuston poistamiseen radan suoja-alueella ei tule soveltaa YVA-lain mukaista arviointimenettelyä tai SOVA-lain mukaista ympäristöarviointia.

Yksityishenkilön tekemä vireillepano, Liikennevirastolta saatu selvitys ja myös vireillä oleva luonnonsuojelulain mukainen poikkeamislupahakemus huomioon ottaen ELY-keskus katsoi, että sille tehdyn vireillepanon johdosta ympäristövaikutusten arviointimenettelyä koskeva asia on tarpeellista ratkaista hallintopäätöksellä, joka tässä tapauksessa on YVA-lain 13 §:ssä tarkoitettu yksittäistapauspäätös.

Liikenneviraston lausuma töiden valtakunnallisesta luonteesta huomioon ottaen Pohjois-Savon ELY-keskus lähetti 29.5.2018 ympäristöministeriölle kirjeen, jossa ministeriötä pyydettiin tarpeen mukaan määräämään asian käsittelevästä ELY-keskuksesta. Lisäksi muille alueellisille ELY-keskuksille toimitettiin 30.5.2018 tietopyyntö niillä mahdollisesti käsiteltävänä olevista, vastaavan hanketoimintaan liittyvistä YVA- tai luonnonsuojelulain mukaisista hallintoasioista. Kooste saaduista vastauksista toimitettiin ympäristöministeriölle 13.6.2018 päätöksenteossa hyödynnettäväksi.

Ympäristöministeriö teki 4.7.2018 (dnro VN/2498/2018) YVA-lain 11 §:n mukaisen päätöksen, jonka mukaan kyseessä olevat raivaustyöt eivät sille toimitettujen tietojen valossa muodosta sellaista yhtenäistä hankkokonaisuutta, jonka osalta päätös YVA-menettelyn soveltamisesta voitaisiin tässä yhteydessä tehdä kertaluonteisesti ja koskien kaikkien ELY-keskusten toimialueita. Näin ollen Pohjois-Savon ELY-keskus on YVA-

lain 11 §:n 1 momentin nojalla toimivaltainen viranomainen käsittelemään asian oman maakuntansa osalta.

Pohjois-Savon ELY-keskus pyysi vielä 3.8.2018 Liikennevirastolta täydentäviä tietoja töiden etenemisaikataulusta ja tämänhetkisestä suunnittelutilanteesta Pohjois-Savon maakunnassa. Pyydetty tiedot toimitettiin ELY-keskukselle 10.8.2018. Pohjois-Savon ELY-keskus on sittemmin katsonut, että 15.5.2018 sille toimitetulla lausunnolla ja sen liitteillä sekä 3.8.2018 toimitetuilla lisätiedoilla Liikennevirasto on täyttänyt YVA-lain 12 §:ssä ja YVA-asetuksen (277/2017) 1 §:ssä hankkeesta vastaavalle säädetyn velvollisuuden toimittaa riittävät tiedot YVA-lain mukaista päätöksentekoa varten. Liikenneviraston esittämiä tietoja on avattu tämän päätöksen kohdassa "*Hankkeesta vastaavan toimittamat tiedot*".

ELY-keskus on ennen päätöksen tekemistä varannut Kuopion kaupungin alueellisille ympäristönsuojelupalveluille mahdollisuuden esittää näkemyksiään asiasta. Ympäristönsuojelupalvelut on 22.8.2018 ilmoittanut sähköpostilla, että ELY-keskukselle toimitetussa vireillepanokirjeessä esille nostettuihin asioihin Kuopion kaupungin alueella tullaan vastaamaan maisematyöluvan lupamääräyksissä. Muutoin Kuopion kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisella ei ole lausuttavaa asiasta.

Päätöstä tehdessään ELY-keskus on ottanut huomioon edellä jo mainittuun luonnonsuojelulain mukaiseen poikkeamislupahakemukseen sisältyvät tiedot.

HANKKEESTA VASTAAVAN TOIMITTAMAT TIEDOT

Liikennevirasto on 15.5.2018 Pohjois-Savon ELY-keskukselle toimittamassaan selvityksessä todennut suoja-alueiden vierimetsähakkuista ja niiden vaikutuksista seuraavaa.

Yleistä puuston poistamisesta

Liikenneviraston mukaan kasvillisuuden poistolla pyritään varmistamaan rautatiellä liikennöinnin sujuvuus ja turvallisuus. Liikenneviraston radanpidon jatkuviin kunnossapitotoimiin kuuluu kasvillisuuden poisto noin 12 metrin etäisyydelle ulommasta raiteesta (ns. rata-alueelta) turvallisuuden varmistamiseksi. Tämä alue niitetään vuosittain kaikesta aluskasvillisuudesta. Rata-alueen ulkopuolella sijaitsevan rautatien suoja-alueen puusto ja muut korkeat kasvit muodostavat riskin rautatieliikenteen turvallisuudelle, jolloin suoja-alueen puustoa on tarpeen poistaa. Ensisijaisesti Liikenneviraston vierimetsähakkuut kohdistuvatkin valtion omistamaan rautatiealueeseen. Tämä leveys riittää pääosin turvaamaan radan tykkylumivaurioilta, mutta myrskyvarautuminen vaatii tätä leveämpää suoja-aluetta.

Radalle kaatuvat puut aiheuttavat merkittävää haittaa rautatieliikenteelle ja voivat pahimmillaan aiheuttaa junan suistumisen raiteilta. Junaliikenteen häiriö osassa rataverkkoa saattaa aiheuttaa haittaa koko rataverkon liikenteelle. Erityisesti 2010-luvun alkupuolen myrskytuhot osoittivat rautatiejärjestelmän haavoittuvuuden, kun radoille kaatuneet puut aiheuttivat suuria vahinkoja ratainfraalle ja vaikeuttivat junaliikennettä. Rautatien ja tien tasoristeyksessä puusto haittaa ajoneuvon kuljettajan esteettömän

näkymän saamista radalle. Lisäksi rautatietä lähimpänä oleva puusto muodostaa myös merkittävän tykkylumiriskin.

Näiden riskitekijöiden vuoksi ratalakiin on 15.8.2016 alkaen lisätty radanpitäjälle oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta, tai rajoittaa kasvillisuuden korkeutta. Oikeus koskee kuitenkin vain kasvillisuutta, joka muodostaa riskin tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle. Riskipuiksi lasetaan ne puut, jotka yltyvät pituutensa ja sijaintinsa puolesta kaatumaan radalle. Usein tämä tarkoittaa enimmillään 30 metriä leveää aluetta radan molemmin puolin. Siten radanpitäjällä ei ole automaattista oikeutta poistaa kaikkea kasvillisuutta suoja-alueelta.

Kasvillisuutta ei myöskään poisteta yli rautatieliikenteen turvallisuuden vaatiman tarpeen. Liikennevirastolla ei ole tarvetta poistaa suoja-alueella kasvavaa matalaa kasvillisuutta, kuten taimikkoa tai matalakasvuisia pihapuita, ellei kasvillisuuden poistaminen ole tarpeellista hakkuuteknisistä syistä. Tapauskohteisesti osa pitkistäkin puista voidaan jättää koskemattomaksi, mikäli arvioidaan että puun kunto ja sijainti sen sallivat. Tällaisia ovat esimerkiksi hyväkuntoiset männyt sekä avoimessa maastossa sijaitsevat hyväkuntoiset tammet.

Liikenneviraston näkemyksen mukaan suoja-alueen puustoon kohdistuvat toimenpiteet ovat varsin samanlaisia kuin metsätalouden toimenpiteet. Tyypillisimmät rautatien vierimetsähoidon toimenpiteet ovat harvennushakkuu, päätehakkuu ja ennenaikainen päätehakkuu. Rautatien vierimetsän päätehakkuu vastaa kaistalehakkuun periaatteita. Rautatien vierimetsän hakkuutyömaa on poikkeuksellisen kapea, leveydeltään noin 12-20 metriä. Kaadettu metsä uudistuu luontaisesti reunametsän avulla, jolloin kohteen maankäyttöluokka ei muutu. Suoja-alueen puusto uudistuu hyvin luontaisesti, jos läheisyydessä on siementävää puustoa.

Toiminta yksityisten omistamilla kiinteistöillä

Koska valtio omistaa usein vain osan suoja-alueesta, kasvillisuutta on toisinaan tarpeen poistaa myös yksityisten kiinteistönomistajien kiinteistöiltä. Radan suoja-alueella, yksityisten maanomistajien kiinteistöillä vierimetsähakkuut tehdään joko päätehakkuuna, aikaistettuna päätehakkuuna tai harvennushakkuuna. Kuitenkin yksityismetsissä harvennushakkuu tehdään vain ensiharvennuskohteilla. Toinen harvennus toteutetaan usein ns. yläharvennuksena, kaatamalla vain korkeimmat puut. Ennen ratalakiin 15.8.2016 tehtyä muutosta radanpitäjällä oli oikeus poistaa kasvillisuutta tai rajoittaa sen korkeutta ainoastaan maanomistajan luvalla. Myös tämän jälkeen Liikennevirasto on katsonut parhaaksi menettelyksi pyytää toimenpiteeseen maanomistajan luvan, jolloin samalla voidaan sopia puuston yhteismyynnistä ja muista käytännön järjestelyistä.

Liikennevirasto ilmoittaa suoja-alueen puuston poistosta kiinteistön omistajalle kirjeellä. Tarvittaessa tonteilla pidetään alkukatselmus ennen puuston poistamisen aloittamista. Piholla sijaitsevat pihapuut ja pensaat pyritään säilyttämään. Mikäli edellä mainittuja on rataliikenteen turvallisuuden vuoksi kuitenkin tarpeen poistaa, sovitaan siitä aina erikseen. Liikennevirasto järjestää kiinteistönomistajan suostumuksella poistettavalle puustolle yhteishakkuun ja -myynnin. Puuston poistosta ei aiheudu kiinteistönomistajille kuluja ja puun myyntitulot tilitetään kiinteistönomistajalle.

Liikennevirasto korvaa kasvillisuuden poistamisesta kiinteistönomistajalle tai sen muulle haltijalle mahdollisesti aiheutuvan haitan tai vahingon. Mikäli puusto ei ole vielä päätehakkuikäistä, maksetaan tarvittaessa odotusarvon korvaus. Pihapuiden ja taimien tapauksessa noudatetaan ensisijaisesti Maanmittauslaitoksen määrittämiä istutetun kasvillisuuden hintatilastoja. Mikäli Liikennevirasto ja maanomistaja eivät pääse sopimuksen korvauksesta (puustokorvauksen tai melu-, värinä- maisema- tai pölyhaitan osalta), siirretään korvauksen käsittely maanmittauslaitoksen pitämän ratatoimituksen päätettäväksi. Tällöin korvauksesta päättävät ulkopuoliset toimitusmiehet ja päätös on valituskelpoinen. Ratatoimitusta voi hakea Liikenneviraston lisäksi myös maanomistaja.

Maanomistajalla on oikeus istuttaa kohteeseen uutta taimikkoa, mikäli hän näin haluaa. Uudistamistoimet ja istutus voivat olla ajankohtaiset silloin, kun maanomistaja toteuttaa viereisen metsän päätehakkuun samanaikaisesti tai pian riskipuiden hakkuun jälkeen. Liikennevirasto ei lunasta suoja-alueen maapohjaa, vaan se jää maanomistajan omistukseen ja hyödynnettäväksi.

Arvio rautatien suoja-alueilla toteutettavan puuston poiston alueellisesta laajuudesta Suomessa ja Pohjois-Savossa

Valtion rataverkon pituus vuoden 2016 lopussa oli 5 926 kilometriä, josta 3 270 kilometriä oli sähköistetty. Pohjois-Savon maakunnassa rautatietä on noin 380 kilometriä, josta noin 2/3 on sähköistetty. Liikenneviraston tavoitteena on varmistaa koko rataverkon myrskyturvallisuus vuoteen 2025 mennessä. Vuosien 2011-2017 vierimetsähakkuut on kohdistettu lähes ainoastaan sähköistettyyn rataverkkoon. Puuston poistamiseen liittyvät toimenpiteet hajaantuvat laajasti koko maan rataverkon alueelle, eikä kyseessä ole siten yksittäinen hanke vaan toiminta on osa radan kunnossapidon säännöllistä toimintaa.

Vierimetsähakkuiden leveyttä ei voida määrittää tarkasti ennakkoon, vaan hakkuun leveys on aina tapauskohtaista. Alla olevaa laskelmaa varten on kuitenkin arvioitu, että rautatien vierimetsähakkuiden leveys on valtakunnallisesti noin 30 metriä, siis noin 15 metriä radan molemmin puolin. Arviossa on huomioitu, että rautatien valmiiksi puuton alue on leveydeltään noin 24 metriä. On huomioitava, että rautatien vierimetsää ei aina ole tarvetta kaataa täydeltä 30 metrin leveydeltään. Edellä kuvattujen laskelmien perusteella radan vierimetsänhoito kohdistuu keskimäärin noin 2,4 hehtaarin alueeseen per ratakilometri.

Tämän hetkinen arvio työn määrästä on vain suuntaa antava, mutta työtä on jäljellä noin 2 000 ratakilometrin verran. On huomioitava, että tähän arvioon sisältyvät myös alueet jotka eivät ole metsälain mukaisia metsä-alueita: asemakaavan tai yleiskaavan mukaiset muut kuin metsäalueet (noin 5 %) sekä puuttomat alueet, kuten pellot, suot, vesialueet, sähkölinjat ja tiealueet (noin 20 %). Lisäksi arvioon sisältyvät myös taimikko-alueet, muut matalakasvuiset alueet sekä suojelukohteet, joihin ei tässä yhteydessä ole tarvetta koskea (noin 20 %). Prosenttiosuudet ovat vain suuntaa antavia arvioita, mutta Liikenneviraston arvion mukaan rautatien vierimetsänhoito kohdistuu siten noin 55 % osuudelle koko 2 000 kilometrin tavoitteesta, eli noin 1 100 ratakilometrin osuudelle. Jotta koko rata-

verkon myrskyturvallisuus voitaisiin turvata vuoteen 2025 mennessä, tulisi vuosittain suorittaa vierimetsähakkuita noin 140 ratakilometrin matkalla.

Edellä laskettu 140 kilometrin vuosittainen tavoite kohdistuisi vuosittain noin 420 hehtaarin laajuiseen alueeseen (hoidettavan vierimetsän leveys keskimäärin 30 metriä). Tästä arviolta noin 1/4 toteutetaan ensiharvennuksena (105 ha) ja noin 3/4 päätehakkuuna tai aikaistettuna päätehakkuuna (315 ha). Pohjois-Savon maakunnan alueella vastaavat luvut olisivat vuosittain noin 9 km / 27 ha (josta päätehakkuuna 20 ha).

Liikenneviraston näkemyksen mukaan suoja-alueella tavoiteltavat vuotuiset hakkuiden pinta-alat ovat varsin pieniä, kun niitä verrataan vuotuisiin metsätalouden hakkuiden pinta-aloihin. Vuonna 2014 Suomessa metsäalueita käsiteltiin kasvatushakkuilla, uudistushakkuilla ja muilla hakkuilla vajaan 700 000 hehtaarin alueella.

Vaikutukset maaperään ja luonnon monimuotoisuuteen

Luonnon biologinen monimuotoisuus saattaa suoja-alueen puuston poiston seurauksena heikentyä ja aiheuttaa vahinkoa harvinaisille ja uhanalaisille lajeille. Puuston poistoa suunniteltaessa ja toteutettaessa huomioidaan ympäristövaikutukset ja haitallisten vaikutusten vähentäminen. Suoja-alueella olevat suojelualueet sekä arvokkaat luontokohteet selvitetään etukäteen ja suojelutarpeet otetaan raivaustyössä huomioon.

Puuston poistoa suunniteltaessa ja toteutettaessa noudatetaan Liikenneviraston laatimaa ympäristökohdeohjetta (Ympäristökohdeohjeet rautatiealueen ja rautatien suoja-alueen kasvillisuuden poistoon, Liikennevirasto 2017). Ohje on koekäytössä ja sitä noudatetaan puuston poistoon. Koekäytössä olevat ohjeet tullaan sisällyttämään Liikenneviraston virallisiin ohjeisiin muiden ympäristöohjeiden uusimisen yhteydessä. Lisäksi noudatetaan voimassa olevaa lainsäädäntöä. *[Koekäytössä oleva ohje-luonnos on toimitettu ELY-keskukselle 15.5.2018].*

Ympäristökohdeohjeen lähtökohtana on, että suoja-alueesta laaditaan riittävän tarkat ympäristöselvitykset. Ympäristökohdeohjeessa on esitetty aineistot, joiden perusteella selvitetään ympäristökohteet rautatiealueelta ja sen läheisyydestä. Mikäli arvokkaita luontokohteita löytyy, laaditaan tarkemmat kohdekohtaiset ympäristöohjeet kohteiden säilyttämiseksi. Puuston poiston on paikoin havaittu parantavan luonnon monimuotoisuutta vahvistamalla paahdeympäristöjen avoimuutta, kun puuston varjostusvaikutus vähenee. Liikennevirasto toteaa, että sen näkemyksen mukaan puuston poistolla ei ohjeiden ja lainsäädännön mukaan toimittamassa arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen.

Liikenneviraston näkemyksen mukaan radan suoja-alueen puuston poisto ei myöskään aiheuta tavanomaista metsätaloutta suurempaa riskiä maaperän pilaantumiselle. Jos metsäkoneista joutuu öljyä maaperään, ympäristövaikutukset ovat kuitenkin vähäiset ja pienialaiset, kun ohjeistusta noudatetaan ja torjuntavälineitä käytetään. Tällöin maahan valuneesta öljystä ei pääse aiheutumaan pilaantumista tai haittaa pohjavesialueilla tai muille vesille. Puuston poistosta ei näin ollen aiheudu merkittävää haittaa maaperälle tai sen pilaantumista.

Vaikutukset luonnonvarojen hyödyntämiseen

Suoja-alueella merkittävä luonnonvara on puusto. Jo aikoinaan, höyryveturien aikaan, puustoa poistettiin suoja-alueelta tulipalovaaran takia, kun kipinöitä lensi veturista. Suoja-alueen puusto on reunavaikutteista ja ihmisen muokkaamaa kulttuurimaisemaa. Yksittäisten riskipuiden poisto ja radan vierimetsän hoito on ollut aina osa radan kunnossapitoa. Suoja-alueelle syntyy uusi puusto luontaisesti. Radan suoja-alueella ei puuston poiston lisäksi toteuteta maahan, maaperään, veteen eikä luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvia toimenpiteitä. Vaikutukset luonnonvarojen hyödyntämiseen arvioidaan näin ollen kokonaisuutena vähäisiksi.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin

Tutkimusten mukaan kasvillisuuden ja puuston vaikutus liikennemelun ehkäisemiseen on pieni, noin 1-2 dB 100 metriä kohden. Liikenneviraston puuston poisto käsitti noin 20 metrin levyisen alueen, joten puuston melutasoa alentava vaikutus on ollut alle 1 dB, minkä muutosta ei yleensä mittausepätaarkkuudet huomioiden voida osoittaa. Puusto voi kuitenkin sirottaa liikennemelua, jolloin melu koetaan vähemmän häiritseväksi kuin ilman suojaavaa metsää. Puuston suurin merkitys melun kokemisessa on kuitenkin psykologinen: puusto peittää näkyvyyden melulähteeseen, jolloin melu koetaan vähäisempänä. Puuston poistamisen vaikutus ihmisten elinoloihin arvioidaan vähäiseksi.

Vaikutukset maankäyttöön

Tarvittaessa puuston raivaus tehdään siten, että rataturvallisuutta vaarantamattomia matalakasvuisia puita ja pensaita jätetään kasvamaan suoja-alueelle. Puuston poiston vaikutusalue on suppea, koska alue kohdentuu varsin kapealle alueelle Suomessa ja hajaantuu laajasti koko Suomeen. Rautatien vierimetsähakkuut eivät muuta kohteen maankäyttöä: rautatiealue ja siihen sisältyvä suoja-alue ovat ratalain mukaista rautatietoimintojen aluetta. Hakkuutoimenpiteiden jälkeen vierimetsän annetaan kasvaa luontaisesti ja puustoa hoidetaan jatkossakin normaalein metsätalouden keinoin. Maankäyttöön kohdistuvien vaikutusten ei katsota olevan merkittäviä. Lisäksi puuston poistolla ei ole vaikutuksia sen vaikutusalueen nykyiseen ja hyväksytyjen kaavojen mukaiseen maankäyttöön.

Yhteisvaikutukset muiden olemassa olevien ja/tai hyväksytyjen hankkeiden kanssa

Puuston poistossa, puiden kaadossa ja poiskuljettamisessa sekä uuden puuston aikaansaamisessa hyödynnetään niitä periaatteita, joita jo on muutoinkin Suomessa käytössä. Tällöin hyödynnetään metsätalouden käytössä olevien periaatteita, puunkorjuumenetelmiä, puunkorjuun teknologiaa, puukauppatoimintaa, työturvallisuutta ja ympäristöohjeita. Siten puuston poistamisen yhteisvaikutusten muiden hankkeiden kanssa ei arvioida aiheuttavan merkittäviä ympäristövaikutuksia.

Töiden suunnittelutilanne Pohjois-Savossa (10.8.2018 annettu lisäselvitys)

Pohjois-Savon maakunta kuuluu pääosin Liikenneviraston Itä-Suomen kunnossapitoalueeseen, jossa viimeisten viiden vuoden aikana on keskitetty erityisesti Karjalan radan ja Savon radan eteläisten osien vierimetsän hoitoon. Tarkempien laskelmien mukaan Pohjois-Savon maakunnassa vierimetsän hoitoa (riskipuiden poistoa) on tehty vain noin 20 kilometrin osalle. Siten voidaan sanoa, että lähes koko Pohjois-Savon rataverkko ja sen vierimetsät ovat Liikenneviraston tulevien vuosien työlistalla. Työt keskittyvät erityisesti sähkörataverkkoon, mutta osittain niitä tehdään tulevina vuosina myös sähköistämättömillä radoilla.

Liikenneviraston lausunnossa 15.5.2018 arvioitiin, että tulevien vuosien työmäärä Pohjois-Savossa olisi keskimäärin noin 9 km vuodessa. Nyt [10.8.2018] tarkennettu arvio on noin 40 km vuodessa, eli noin 200 km viiden vuoden kuluessa. Liikenneviraston mukaan on kuitenkin huomattava, että kyseessä on arvio, jonka tarkkuus on arviolta +/- 30 %. Toteutettava hakkuumäärä ratkaistaan vuosittain käytettävissä olevan määrärahan perusteella. Lisäksi myrskyt ja muut ennalta arvaamattomat seikat voivat muuttaa suunnitelmia.

Pohjois-Savon maakunnassa ELY-keskukselle jo aiemmin tiedoksi saatetut rataosuudet (9,5 km Kuopiossa ja 6,3 km Siilinjärvellä) ovat ainoat, jotka ovat edenneet konkreettisen suunnittelun tasolle. Liikenneviraston ilmoituksen mukaan se suunnittelee vuosina 2019-2020 aloitettavia puuston poistokohteita syksyn 2018 kuluessa. Alustava arvio kuitenkin on, että vuosien 2019–2020 hakkuut kohdistuvat erityisesti välille Kuopio-lisalmi sekä välille Suonenjoki (maakuntaraja) - Kuopio. Pohjois-Savon työmäärä on kuitenkin suuri, sillä yksin sähköradan vierimetsää on käsittelemättä noin 200 kilometriä. Liikenneviraston arvion mukaan tämän verran kyetään toteuttamaan vierimetsähakkuita seuraavien viiden vuoden kuluessa, arviolta kuitenkin noin 40 kilometriä vuosittain.

POHJOIS-SAVON ELY-KESKUKSEN RATKAISU

Pohjois-Savon ELY-keskus on sille tehdyn vireillepanon johdosta tutkinut YVA-menettelyn soveltamista koskevan kysymyksen. Asiassa saadun selvityksen ja ympäristöministeriön 4.7.2018 (Dnro VN/2498/2018) päätöksen pohjalta ELY-keskus on ratkaissut asian seuraavasti.

Liikenneviraston rautatien suoja-alueella suorittamat vierimetsähakkuut eivät muodosta sellaista YVAL 3 §:n mukaista ajallisesti tai maantieteellisesti rajattavissa olevaa hanketta tai hankekokonaisuutta, jonka osalta Pohjois-Savon ELY-keskus voisi päättää YVA-menettelyn soveltamisesta kertaluontoisesti koko Pohjois-Savon maakunnan aluetta koskien.

Liikenneviraston Kuopion keskeisellä kaupunkialueella suorittamiin vierimetsähakkuihin ei sovelleta YVA-menettelyä.

ELY-KESKUKSEN RATKAISUN PERUSTELUT

Pohjois-Savon ELY-keskukselle 2.3.2018 toimitetussa kirjeessä yksityishenkilö on pyytänyt ELY-keskusta päättämään YVA-menettelyn sovelta-

misesta Liikenneviraston rautatien suoja-alueella suorittamiin vierimetsähakkuisiin Pohjois-Savon alueella. Kirjeessä YVA-menettelyn tarpeellisuutta on perusteltu muun ohessa vierimetsähakkuiden vaikutuksilla luonto-, maisema- ja kulttuuriarvoihin sekä yksityisten maanomistajien kiinteistöomaisuuteen. Liikennevirasto on ELY-keskukselle 15.5.2018 toimittamassaan lausunnossa omasta puolestaan todennut, että mainituissa hakkuutöissä ei ole kyse YVA-lain tarkoittamasta yksittäisestä hankkeesta, vaan rautateiden jatkuvasta kunnossapidosta joka vertautuu lähinnä metsähoidollisiin toimenpiteisiin. Edellä mainitun johdosta ELY-keskuksen on tullut ensin ratkaista kysymys siitä, onko nyt kyseessä olevista vierimetsähakkuista kyse sellaista hankkeesta tai olemassa olevan hankkeen muutoksesta, joka lähtökohtaisesti voi kuulua YVA-menettelyn soveltamisalaan.

YVA-lain soveltamisalaan kuuluvat hankkeet

YVA-lain 3 §:n 1 momentin mukaan YVA-menettelyä sovelletaan aina lain liitteessä 1 (hankeluettelo) lueteltuihin hankkeisiin. Hankeluettelon kohdan 2f nojalla aina arviointivelvollisia ovat hankkeet, joissa on kyse yli 200 hehtaarin laajuisen, yhtenäiseksi katsottavan alueen metsä-, suo- tai kosteikkoluonnon pysyväisluonteista muuttamisesta toteuttamalla uudisojituksia tai kuivattamalla ojittamattomia suo- ja kosteikkoalueita, poistamalla puusto pysyvästi tai uudistamalla alue Suomen luontaiseen lajistoon kuulumattomilla puulajeilla. Hankeluettelon kohdan 9f mukaan YVA-menettelyä sovelletaan aina myös kaukoliikenteen rautateiden rakentamiseen. Hankeluettelon kohdan 12 mukaisesti aina arviointivelvollisia ovat myös edellä tarkoitettuja hankkeita kooltaan vastaavat olemassa olevien hankkeiden muutokset.

ELY-keskuksen näkemyksen mukaan vierimetsähakkuissa ei ole kyse hankkeesta, jota edes laajentavan tulkinnan kautta voitaisiin verrata kaukoliikenteen rautatien rakentamiseen tai tätä vastaavaan olemassa olevan hankkeen muutokseen. Vierimetsähakkuut eivät myöskään suoraan vertaudu YVA-lain hankeluettelon kohdassa 2f mainittuun metsän käsittelyyn, koska hakkuut keskittyvät jo olemassa olevien rautateiden suoja-alueelle. Liikenneviraston antaman selvityksen mukaan hakkuita ei myöskään ole tarkoitus suorittaa kategorisesti siten, että radanvarsien puusto poistettaisiin pysyvästi kaikilta rataosuuksilta. Radanvarsien ympäristöt ovat myös luonnonoloiltaan ja maankäytöltään vaihtelevia, mistä johtuen kyse ei ole yhteneväiseksi katsottavasta metsäalueesta. Vierimetsähakkuissa ei näin ollen ole kyse hankkeesta, johon tulisi soveltaa YVA-menettelyä suoraan YVA-lain 3 §:n 1 momentin perusteella.

YVA-lain 3 §:n 2 momentin mukaisesti arviointimenettelyä tulee yksittäistapauksessa soveltaa myös sellaiseen muuhun hankkeeseen tai muutokseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan, myös eri hankkeiden yhteisvaikutukset huomioon ottaen, hankeluettelohankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä ympäristövaikutuksia. YVA-lain 3 §:n 3 momentin mukaisesti päätettäessä arviointimenettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa on sen lisäksi, mitä 3 §:n 2 momentissa säädetään, otettava huomioon hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä vaikutusten luonne. Päätöksenteossa käytettävistä harkintaperusteista on säädetty tarkemmin YVA-lain liitteessä 2 sekä eräiltä osin myös YVA-asetuksen 2 §:ssä.

Voimassa olevaan YVA-lainsäädäntöön ei sisälly edellä mainittua tarkempaa hankkeen määritelmää. Yksittäistapauksia koskevan 3 §:n 2 §:n momentin sanamuodosta käy kuitenkin ilmi, että lähtökohtaisesti YVA-menettelyn soveltamisala on laaja. Tällaista tulkintaa puoltaa myös säännöksen tarkastelu YVA-direktiivin (2011/92/EU) kautta jäsenvaltioille tulevien vaatimusten valossa.

YVA-direktiiviin 1 artiklan kohdan 2(a) mukaisesti direktiivin mukaisella hankkeella tarkoitetaan muun ohessa "muuta luonnonympäristöön ja maisemaan kajoamista". Lisäksi direktiivin 4 artiklan 2 kohta edellyttää, että kysymystä arviointivelvollisuudesta on tarkasteltava tapauskohtaisesti hankkeissa, joissa on kyse metsityksestä tai metsänhakuista maan käyttötarkoituksen muuttamiseksi (direktiivin liite II, kohta 1d). Euroopan Unionin tuomioistuimen johdonmukaisena linjana on ollut, että YVA-direktiivin soveltamisala ja tarkoitus on tulkittava hyvin laajasti (ks. esimerkiksi asia C-72/95, *Kraaijeveld ym.*) ja että yksittäisten jäsenvaltioiden tai toimivaltaisten viranomaisten ei pidä toiminnassaan pyrkiä tulkitsemaan sitä suppeammin. Tämän seikan on myös korkein hallinto-oikeus tuonut esille esimerkiksi ratkaisunsa KHO:2016:106 perusteluissa.

ELY-keskuksen näkemyksen mukaan nyt kyseessä olevissa vierimetsähakkuissa on kyse YVA-direktiivin 1 artiklan 2(a) kohdassa tarkoitettusta kajoamisesta luonnonympäristöön ja maisemaan. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan se, että kyse on metsätalouden toimenpiteisiin vertautuvasta toiminnasta, ei automaattisesti voi rajata vierimetsähakkuita YVA-menettelyn soveltamisalan ulkopuolelle, koska metsänkäsitely on sekä YVA-lain hankeluettelossa että YVA-direktiivin liitteessä II mainittu hanketyyppi. Tavanomaisesta Suomessa tehtävästä metsätaloudesta poiketen tässä tapauksessa kyse on myös yksittäisen toimijan suorittamasta metsänkäsitelystä. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan myöskään sillä, että kyse on jatkuvaluonteisesta radan kunnossapitotoiminnasta, ei voi olla määrävää vaikutusta siihen, voidaanko työt tulkita YVA-lain mukaiseksi hankkeeksi. Asiassa on annettava merkitystä sille, että tässä yksittäistapauksessa kyse on kansalliseen lainsäädäntöön varsin hiljattain tehdystä muutoksesta, joka nyt ensimmäistä kertaa käytäntöön vietäessä näyttää tosiasiallisesti johtavan aiempaa voimakkaampaan metsänkäsitelyyn rajattavissa olevalla maantieteellisellä alueella. Edellä mainittujen seikkojen valossa ELY-katsoo, että nyt kyseessä olevissa vierimetsähakkuissa on kyse sellaista toiminnasta, joka lähtökohtaisesti voi kuulua YVA-menettelyn soveltamisalan piiriin.

Hankekokonaisuuden määrittäminen

Pohjois-Savon ELY-keskukselle toimitetussa vireillepanokirjeessä YVA-menettelyn soveltamista on perusteltu muun ohessa sillä, että vierimetsähakkuut kohdistuvat laajalle alueelle. Kirjeessä hakkuita onkin tarkasteltu maakunnallisena kokonaisuutena. Liikennevirasto on puolestaan todennut, että kyse on jatkuvasta kunnossapitotoiminnasta. Samalla se on kuitenkin todennut, että työt on tarkoitus saattaa loppuun seuraavan viiden vuoden kuluessa. Liikennevirasto on samalla ilmoittanut, että vastaavia hakkuutöitä on tehty tai tullaan lähivuosina tekemään koko maan sähkörataverkolla.

Pohjois-Savon ELY-keskuksella on toimivalta ratkaista YVA-menettelyn soveltamista koskeva kysymys vain oman toimialueensa osalta. (YVA-laki 11 § 1 momentti) Mikäli hanke sijoittuu useamman ELY-keskuksen

alueelle, ympäristöministeriö määrää asian käsittelevästä ELY-keskuksesta. (YVA-laki 11 § 2 momentti) YVA-menettelyn soveltamista koskevassa päätöksenteossa on kiinnitettävä huomiota laajasti hankkeiden yhteisvaikutuksiin. Osana tätä tarkastelua päätöksenteossa on varmistuttava siitä, että arviointivelvollisuutta ei kierretä jakamalla hankkeita pienempiin osiin ilman, että arvioitaisiin myös tällaisen lähestymistavan yhteisvaikutukset (ks. esimerkiksi C-392/96, *komissio vastaan Irlanti ja KHO:2016:106*). ELY-keskuksen selvitettäväksi on näin ollen tullut myös kysymys hankekokonaisuuden ja hankkeen alueellisen ja ajallisen ulottuvuuden määrittämisestä. Tämän vuoksi Pohjois-Savon ELY-keskus on pyytänyt ympäristöministeriöltä päätöstä asian käsittelevästä ELY-keskuksesta.

Ympäristöministeriö on 4.7.2018 (dnro VN/2498/2018) tehnyt päätöksen, jonka mukaan nyt kyseessä olevat raivaustyöt eivät ole massassa olevan tiedon valossa muodosta sellaista yhtenäistä valtakunnallista hankekokonaisuutta, jonka osalta päätös YVA-menettelyn soveltamisesta voitaisiin tehdä kertaluonteisesti ja koskien kaikkien ELY-keskusten toimialueita. Näin ollen toimivaltainen viranomais määrätty YVA-lain 11 §:n 1 momentin mukaisesti. Päätöksen perusteluissa mainitaan muun ohessa, että ELY-keskuksista saatujen tietojen perusteella sähkörataverkon raivaustyöt ovat edenneet ja etenevät ELY-keskusten alueilla eriaikaisina. Lisäksi perusteluissa todetaan, että mikäli Pohjois-Savon ELY-keskuksen tietoon tulee myöhemmin hankekokonaisuus, joka ulottuu useamman ELY-keskuksen alueelle, tulee sen tehdä ympäristöministeriölle uusi esitys toimivaltaisen viranomaisen määrittämisestä.

Liikennevirasto on 10.8.2018 toimittamassaan lisäselvityksessä todennut, että myös Pohjois-Savossa vierimetsähakkuut etenevät vaihteittain. Konkreettiselle suunnittelun asteelle työt ovat edenneet vasta Kuopion ja Siilinjärven kuntien alueella. Edellä mainittujen osaltakin ainoastaan Kuopiossa tehtävät työt (noin 9,5 kilometrin pituinen rataosuus) ovat sellaisia, joista Liikennevirastolla on ollut toimittaa Pohjois-Savon ELY-keskukselle tarkempia tietoja luonnonsuojelulain mukaisen poikkeamislupahakemuksen muodossa. Liikenneviraston mukaan konkreettisia suunnitelmia ei muiden kuntien osalta ole tehty. Tarvittavat luontoselvitykset, maanomistajien kuuleminen ja viranomaislupien haku tehdään vaihteittain töiden edetessä. Töiden aikataulutusta riippuu osaltaan viraston käytössä olevista määrärahoista. Ilmeisestä kuitenkin on, että töitä tullaan tekemään lähivuosina koko maakunnan rataverkolla. Toisaalta Liikennevirasto on ilmoittanut, että töitä on Pohjois-Savossa jo toteutettukin kaikkiaan noin 20 kilometrin pituisella matkalla.

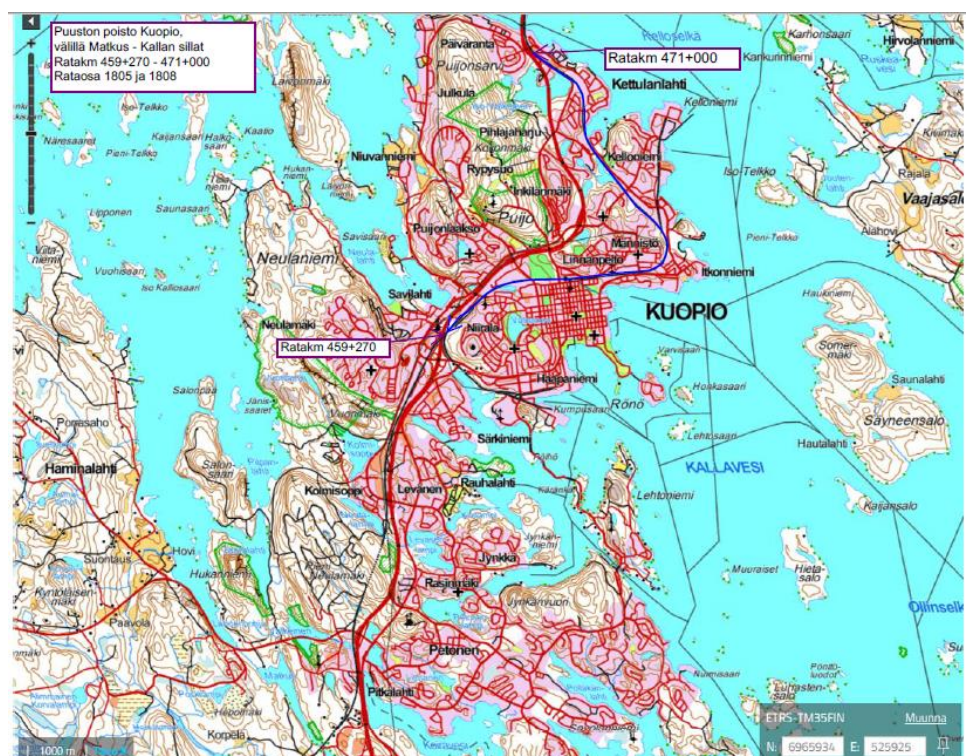
Edellä mainitun perusteella ELY-keskus katsoo, että Liikenneviraston Pohjois-Savon alueella suorittamissa radanhoitotöissä ei ole kyse sellaisesta yksittäisestä hankkeesta tai -hankekokonaisuudesta, jonka osalta YVA-menettelyn tarpeellisuus voitaisiin tässä yhteydessä ratkaista kertaluonteisesti. Kyse on useista toisiinsa läheisesti kytkeytyvistä pienemmistä hankkeista, joilla yhdessä tarkasteltuna voi tosiasiallisesti olla maakunnallisia – ja joiltakin osin myös maakunnan rajat ylittäviä – kertautuvia yhteisvaikutuksia toistensa kanssa. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan vierihoidotöitä tulee tarkastella rataosuuksittain sitä mukaa kun työt etenevät konkreettisen suunnittelun asteelle. Näin menetellen päätös arviointimenettelystä voidaan perustaa riittävän yksityiskohtaisiin ja ajanta-

saisiin selvityksiin ko. rataosuuden ympäristöolosuhteista. Tässä tarkastelussa se seikka, että samanlaisia töitä tullaan lähivuosina tekemään koko maakunnan rataverkolla, on otettava huomioon yhteisvaikutusten näkökulmasta. Ratkaisemalla YVA-menettelyn soveltamista koskeva kysymys kertaluonteisesti koko maakunnan osalta vaarantaisi myös kansalaisten ja muiden vireillepanoon oikeutettujen tahojen mahdollisuudet saattaa asia uudelleen viranomaisen käsiteltäväksi.

Edellä mainitun perusteella ELY-keskus katsoo, että sillä on tässä yhteydessä riittävät tiedot ratkaista YVA-menettelyn soveltamista koskeva kysymys vain Kuopion keskeistä kaupunkialuetta koskevan 9,5 kilometrin rataosuuden osalta.

Liikenneviraston vierimetsähakkuut Kuopion keskeisellä kaupunkialueella ja ELY-keskuksen arvio hankkeen vaikutuksista

Liikennevirasto on suunnitellut rataa reunustavan puuston poistamista noin 9,5 kilometrin pituiselta rataosuudelta, joka kulkee Kallansilloilta etelään - kaakon suuntaan ja edelleen keskustan pohjoispuolitse länteen, jatkaen lounaaseen Niiralan kaupunginosan länsipuolelle aina valtatie 5:n risteyskohtaan saakka (kartta). Rataosuus kulkee pääosin kaupunkimaisessa ympäristössä. Radanvarteen sijoittuu rakennettuja alueita mutta myös kaupunkiympäristöön kuuluvia puisto- ja metsäalueita.



Pohjois-Savon ELY-keskukselle toimitetun luonnonsuojelulain mukaisen poikkeamishakemuksen mukaan puut on suunniteltu poistettavaksi 30 metrin levyiseltä vyöhykkeeltä rautatien molemmin puolin. Joiltakin osin yksittäisiä puita tai puuryhmiä esitetään säästettäväksi liito-oravaan kohdistuvien vaikutusten vähentämiseksi. Hakemuksessa raivaustöiden tarpeellisuutta perustellaan liikenneturvallisuuden varmistamisella sekä

myrskytuhojen ennaltaehkäisyllä. Hakemusta varten tehdyissä selvityksissä toimenpidealueella tai sen lähellä radan lähiympäristössä on todettu yhdeksän liito-oravan elinpiiriä, jotka todettiin asutuksi vuonna 2016 tehdyssä luontokartoituksessa. Näistä kaksi on sellaista, joiden osalta ELY-keskus on vaatinut luonnonsuojelulain mukaisen poikkeamisen hakemista.

ELY-keskuksen arvio hankkeen vaikutuksista

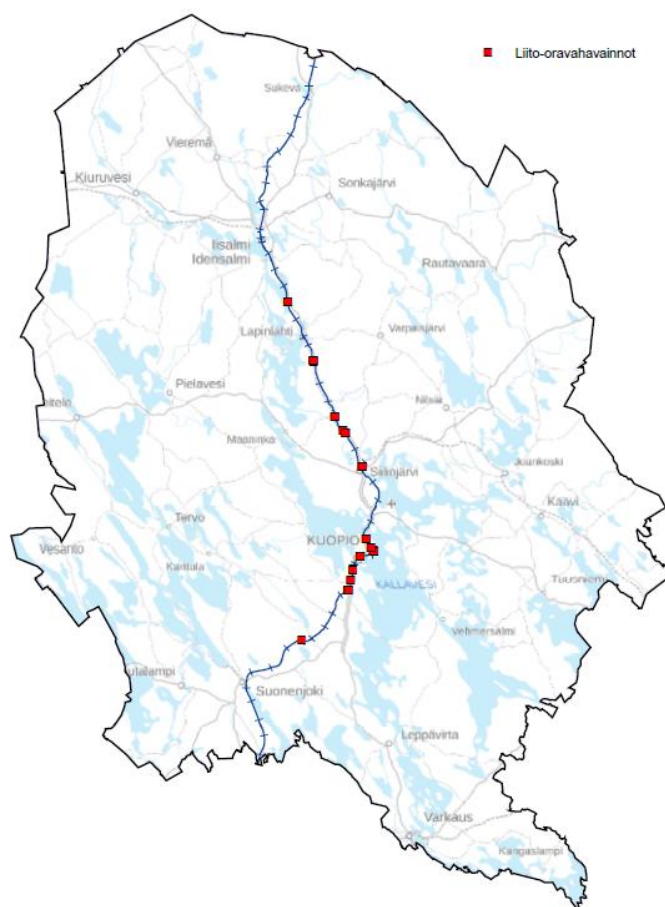
Hanketyyppinä rautatien suoja-alueen vierimetsähakkuita voidaan verrata olemassa olevien maanteiden ja sähkönsiirtolinjojen kunnossapidon yhteydessä tehtäviin raivaustöihin tai näitä koskevien maastokäytävien leventämiseen. Yhteistä edellä mainituille on se, että työt kohdistuvat jo kertaalleen tiettyyn käyttötarkoitukseen varattuihin maa-alueisiin tai näiden välittömään läheisyyteen. Valtakunnallisesti tai maakunnallisesti tarkasteluna raivauksia tehdään vuositasolla huomattavia määriä. Toisaalta työt kohdistuvat verrattain kapeaan maastokäytävään. Lisäksi yksittäisen rata-, tie- tai sähkölinjaosuuden raivausväli voi olla useampia vuosia. Hanketyypin ominaispiirteistä johtuen vierimetsähakkuiden keskeinen vaikutus liittyy luonnon- ja kulttuurimaiseman muuttumiseen radan lähiympäristössä. Lisäksi raivaustöillä voi olla vaikutusta luonnon monimuotoisuuteen. Edellä mainittujen vaikutusten voimakkuus ja laajuus ovat pitkälti riippuvaisia siitä, millaiselle alueelle raivaustyöt kulloinkin kohdistuvat.

Paikallisella tasolla tarkasteltuna vierimetsähakkuiden merkittävimmät haittavaikutukset kohdistuvat maisemallisiin arvoihin. Sijaintipaikasta ja raivausten toteutustavasta riippuen maisemalliset muutokset voivat olla paikallisesti suuriakin yksittäisten radanvarsikiinteistöjen omistajien ja asukkaiden näkökulmasta tarkasteltuna. Maanomistajiin kohdistuvien vaikutusten osalta Liikennevirastolla radanpidosta vastaavana viranomaisena on realistiset mahdollisuudet lieventää vaikutuksia toimimalla ratalain 42 §:n edellyttämällä tavalla sekä noudattamalla 15.5.2018 lausunnossaan (kohta *Toiminta yksityisten omistamilla kiinteistöillä*) ilmoittamansa menettelytapaa. Mahdollisten riitatilanteiden osalta käytössä on myös mahdollisuus ratatoimitukseen.

Laajemmin raivaustöiden maisemavaikutusten voidaan katsoa korostuvan erityisesti silloin, kun hakkuita tehdään tiheään asutulla alueella tai muutoin maisemallisesti herkillä alueilla. Savon rata läpäisee useita Pohjois-Savon keskeisiä kuntakeskuksista (Suonenjoki, Kuopio, Siilinjärvi, Lapinlahti, Iisalmi), joiden kohdalla rautatie kulkee myös pääosin asemakaavoitetulla alueella. Tältä osin pisin yhtenäinen asemakaavoitettu alue sijaitsee Kuopion ja osin Siilinjärven kuntien alueella (noin 20 kilometrin rataosuus). Ratavälillä Siilinjärvi–Joensuu merkittävimmät taajamat sijaitsevat Juankoskella ja Kaavilla, joiden keskusta ja niiden lähiympäristöt ovat niin ikään asemakaavoitettuja alueita. Savon radan varteen sijoittuu myös useita valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY). Välittömästi radanvarteen rajautuvia alueita ovat Suonenjoen rautatieasema ympäristöineen ja radanvartijan talo, Lapinlahden kirkonseutu ja rautatieasema sekä Iisalmen rautatieasema. Kuopiossa radanvarteen sijoittuu useampia RKY-alueita: Niiralan tyypitaloalue, Kuopion iso hautausmaa, Kuopion rautatieympäristöt ja Kuopion vankila. Lisäksi Kuopiossa vierimetsähakkuita tehdään lähellä Puijon valtakunnallisesti arvokasta maisema-alueita.

Vierimetsähakkuilla voi olla myös paikallisesti merkittäviä vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen erityisesti silloin kun puiden poistoa tehdään luonnonsuojelu- ja Natura-alueilla tai erityisesti suojeltavien lajien elinympäristöissä. Savon radan osalta raivaustöiden potentiaalisessa vaikutuspiirissä sijaitsevat Natura-verkoston (etäisyys vähimmillään noin 50 metriä radasta) kohteet sijaitsevat Kuopion eteläpuolella (FI0600002 Etelä-Kuopion lehdot ja lammet, Vanuvuori, Haminavuori, SCI). Lisäksi rataa rajoittavana kohteena voidaan pitää Suonenjoella sijaitsevaa Kivijärven suon luonnonsuojelualuetta (yksityismaiden suojelualue, YSA). Lisäksi ELY-keskus parhaillaan neuvottelee YSA-alueiden perustamisesta Kuopiossa ja Lapinlahdella. ELY-keskuksen tietoon ei ole tullut, että Kuopiossa suoritettavat hakkuut ulottuisivat olemassa oleville luonnonsuojelutai Natura-alueille. Liikenneviraston ympäristökohdeohjeluonnoksesta (s. 13) kuitenkin ilmenee, että rataturvallisuuden niin vaatiessa puiden poistoa voidaan suorittaa myös suojelukohteissa, mikäli tölle saadaan tarvittavat viranomaisluvut.

Vierimetsähoidon merkittävimäksi luontovaikutukseksi Pohjois-Savossa näyttää muodostuvan töiden vaikutus liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin. Kuopion osalta Liikennevirasto on jo hakenut lupaa poiketa lajin lisääntymis- ja levähdyspaikkoja koskeva hävittämis- ja heikentämiskiellosta 9,5 km:n rataosuudella. Maakunnallisesti ja yhteisvaikutusten näkökulmasta tarkasteltuna vaikutusten merkittävyyttä lisää se, että ELY-keskuksen tekemän karttatarkastelun mukaan Savon radan varrelta (50 m vyöhyke) on tiedossa useita liito-oravahavaintoja (kartta).



Maisema- ja luontovaikutusten lisäksi puiden poistaminen voi paikallisesti heikentää radanvarren melutilannetta erityisesti koetun ympäristömelun osalta. Työt eivät kuitenkaan olennaisesti lisää raideliikenteestä aiheutuvan melun määrää. Luonnonvarojen käyttöön hankkeella ei ELY-keskuksen näkemyksen mukaan ole merkittäviä vaikutuksia. Vierimetsähakkuut kohdistuvat varsin laajalle alueelle, mutta hakkuumääriä ei voida pitää erityisen merkittävänä metsätalouden vuosittaisiin kokonaishakkuumääriin verrattuna. Hakkuut eivät myöskään tässä tapauksessa kohdistu yhtenäiseksi katsottavalle metsäalueelle ja ne hajaantuvat myös ajallisesti useiden vuosien ajanjaksolle. Vierimetsähakkuut eivät myöskään merkittävästi lisää onnettomuusriskejä, vaan pikemminkin parantavat tie- ja rataturvallisuutta. Tästä johtuen vierimetsähoidon vaikutukset eivät ole erityisen monitahoisia. Hakkuiden aiheuttama maisemallinen muutos voi paikoittain olla merkittävä. Toisaalta vaikutukset ovat myös jossain määrin palautuvia eivätkä kohdistu yhtä merkittävinä kaikille alueille.

Vierimetsähakkuilla ei ELY-keskuksen näkemyksen mukaan ole merkittäviä yhteisvaikutuksia muiden olemassa olevien ja/tai hyväksyttyjen hankkeiden vaikutusten kanssa. Vierimetsähakkuilla voidaan kuitenkin lisätä jo olemassa olevien ratojen aiheuttamia ympäristövaikutuksia. Merkittävimmät yhteisvaikutukset tässä hankkeessa ELY-keskuksen näkemyksen mukaan syntyvät siitä, että samanlaisia hakkuita tehdään maantieteellisesti laajalla alueella. Tämä lisää vaikutusten maantieteellistä ulottuvuutta ja sitä kautta myös sitä väestömäärää, johon hankkeen vaikutukset todennäköisesti ulottuvat. Toisaalta hakkuiden ajallinen eriaikaisuus on myös omiaan vähentämään vaikutusten voimakkuutta.

Johtopäätökset

YVA-menettelyä tulee yksittäistapauksissa soveltaa hankkeisiin, joista saattaa aiheutua YVA-lain liitteen 1 hankeluettelossa mainittuihin hankkeisiin rinnastuvia merkittäviä ympäristövaikutuksia. Tässä tapauksessa vertailukohtana voidaan pitää erityisesti hankeluettelon kohtia 2f (puuston pysyvä poistaminen yli 200 hehtaarin yhtenäiseksi katsottavalta metsäalueelta) ja 9f (kaukoliikenteen rautatien rakentaminen). Joiltakin osin vertailukohtana voidaan pitää myös hankeluettelon kohtaa 8c (vähintään 220 kilovoltin maanpäällisen voimajohdon rakentaminen, pituus on yli 15 kilometriä). ELY-keskuksen näkemyksen mukaan nyt kyseessä olevien töiden vaikutukset jäävät edellä mainittuja hankkeita vähäisemmiksi, koska työt kohdistuvat vain kapeaan rautatieliikenteelle varattuun maastokäytävään, jonka lähiympäristön maankäyttöä rautatien olemassaolo on jo aiemmin pitkälti määrittänyt.

Harkittaessa menettelyn soveltamista yksittäistapauksessa on otettava myös huomioon eri hankkeista aiheutuvat yhteisvaikutukset sekä tarkasteltavana olevan hankkeen muut ominaisuudet, sijainti ja vaikutusten luonne. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan vierimetsähoidon yhteydessä tehtävissä hakkuista aiheutuu paikallisia maisema- ja luontovaikutuksia. Nämä vaikutukset ovat myös jossain määrin kertautuvia, koska töitä suoritetaan lähivuosina koko maakunnan rataverkolla. Toisaalta töiden hajaantuminen maantieteellisesti ja ajallisesti myös vähentää niistä aiheutuvien vaikutusten voimakkuutta. Kuopion kaupunkialueen osalta maisemallisia vaikutuksia on mahdollista vähentää maisematyöluvassa

annettavin määräyksiin. Muun muassa liito-oravan suojelua koskevat kysymykset ratkaistaan luonnonsuojelulain mukaisissa lupamenettelyissä.

Edellä mainituin perustein ELY-keskus katsoo, että Liikenneviraston Kuopion keskeisellä kaupunkialueella suorittamista vierimetsähakkuista ei hankkeen ominaisuudet, sijainti ja vaikutusten luonne huomioon ottaen voi katsoa aiheutuvan YVA-lain 3 §:ssä tarkoitettuja merkittäviä ympäristövaikutuksia.

JATKOTOIMENPITEET

Liikenneviraston on YVA-lain 31 §:n nojalla oltava riittävästi selvillä hankkeensa ympäristövaikutuksista siinä laajuudessa kuin kohtuudella voidaan edellyttää. Vastaava selvillääolo-velvollisuus sillä on myös SOVA-lain 3 §:n nojalla. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan selvillääolo-velvollisuu-teen kuuluu se, että Liikennevirasto huomioi vierimetsähoidon aiheuttamat ympäristövaikutukset tehdessään ympäristökohdeohjeen päivitystä. Liikenneviraston tulee myös ilmoittaa vierimetsähoidon etenemistä ELY-keskukselle riittävän ajoissa, jotta tämä tarpeen vaatiessa voi ottaa kan-
taa muun muassa uhanlaisten lajien suojelua koskeviin kysymyksiin ra-
taosuuksittain. Samassa yhteydessä voidaan arvioida myös YVA-menet-
telyn tarpeellisuutta ko. rataosuudella.

SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 3, 11, 12, 13 ja 31 §, valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenet-
telystä (277/2017) 1 ja 2 § sekä perusteluissa mainitut.

MUUTOKSENHAKU

Hankkeesta vastaavan muutoksenhakuoikeus

Liikennevirasto saa hakea tähän päätökseen muutosta valittamalla Itä-Suomen hallinto-oikeuteen. Valitusosoitus on liitteenä. (YVA-laki 37 § 1 momentti)

Muiden tahojen muutoksenhakuoikeus

Muilla tahoilla ei ole suoraa valitusoikeutta tästä päätöksestä. Se, jolla on oikeus hakea muutosta hanketta koskevaan lupapäätökseen, saa kuitenkin hakea muutosta päätökseen, jolla on katsottu, ettei ympäristövaiku-
tusten arviointimenettely ole tarpeen, samassa järjestyksessä ja yhtey-
dessä kuin hanketta koskevasta lupapäätöksestä valitetaan. (YVA-laki 37 § 2 momentti).

Tämä päätös on sähköisesti allekirjoitettu. Asian on ratkaissut johtaja Jari Mutanen ja esitellyt ylitarkastaja Juha Perho.

PÄÄTÖKSESTÄ TIEDOTTAMINEN

Tiedottaminen

Päätös on nähtävillä sähköisenä verkko-osoitteessa www.ymparisto.fi/yva [kohdassa YVA-päätökset > Pohjois-Savo]. Lisäksi päätöksestä tiedotetaan kuulutuksella 28.8.–12.9.2018 välisen ajan Kuopion kaupungin virallisella ilmoitustaululla (Tulliportinkatu 31, Kuopio). Kaupunkia on myös pyydetty julkaisemaan kuulutus sähköisessä muodossa omilla verkkosivuillaan. (YVA-laki 13 § 2 momentti)

Jakelu

Liikennevirasto saantitodistuksin
Vireillepanija (kirjeellä)
Kuopion kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen (sähköisesti)

LIITTEET

Valitusosoitus

Liite Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen päätökseen

VALITUSOSOITUS

Valitusviranomainen

Hankkeesta vastaava saa hakea päätökseen muutosta **Itä-Suomen hallinto-oikeudelta** kirjallisella valituksella. Valituskirjelmä osoitetaan valitusviranomaiselle ja se on toimitettava valitusajassa Itä-Suomen hallinto-oikeuden kirjaamoon. Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>.

Valitusaika

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Valitusaikaa laskettaessa tiedoksisaantipäivää ei oteta lukuun. Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, lauantai, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, jouluaatto tai juhannusaatto, valitusaika jatkuu vielä seuraavana arkipäivänä. Valituksen on oltava perillä viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.

Tiedoksiantopäivän osoittaa tiedoksianto- tai saantitodistus. Sijaistiedoksiannossa päätös katsotaan saadun tiedoksi, jollei muuta näytetä, kolmantena päivänä tiedoksianto- tai saantitodistuksen osoittamasta päivästä. Tavallisen kirjeen katsotaan tulleen vastaanottajan tietoon seitsemäntenä päivänä kirjeen lähettämisestä, ellei muuta näytetä. Viranomaisen tietoon asia katsotaan tulleen kirjeen saapumispäivänä.

Valituksen sisältö

Valituskirjelmässä on ilmoitettava

- valittajan nimi, asuinpaikka ja postiosoite,
- päätös, johon haetaan muutosta,
- muutos, joka päätökseen vaaditaan tehtäväksi sekä
- muutosvaatimuksen perustelut.

Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatija on joku muu henkilö, valituskirjelmässä on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta.

Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on omakätisesti allekirjoitettava valituskirjelmä.

Valituksen liitteet

Valituskirjelmään on liitettävä

- Pohjois-Savon ELY-keskuksen päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä,
- todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisajankohdasta,
- mahdollinen asiamiehen valtakirja sekä
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Valituskirjelmän toimittaminen perille

Valituskirjelmän voi viedä valittaja itse tai hänen valtuuttamansa asiamies. Sen voi omalla vastuullaan lähettää myös postitse tai toimittaa lähetin välityksellä tai sähköpostilla. Postiin valituskirjelmä on jätettävä niin ajoissa, että se ehtii perille valitusajan viimeisenä päivänä ennen aukioloajan päättymistä. Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>.

Oikeudenkäyntimaksu

Valittajalta peritään asian käsittelystä Itä-Suomen hallinto-oikeudessa tuomioistuinmaksulain (1455/2015) mukainen oikeudenkäyntimaksu 250 euroa. Tuomioistuinmaksulaissa on erikseen säädetty tapauksista, joissa maksua ei peritä.

Itä-Suomen hallinto-oikeuden yhteystiedot

Itä-Suomen hallinto-oikeus

Postiosoite: PL 1744, 70101 Kuopio

Käyntiosoite: Minna Canthin katu 64, 70100 Kuopio

Puhelinvaihe: 029 564 2502

Telekopio: 029 564 2501

Sähköpostiosoite: ita-suomi.hao@oikeus.fi

Kirjaamon aukioloaika on kello 8.00 – 16.15

Sähköinen asiointi: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Tämä asiakirja POSELY/458/2018 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument POSELY/458/2018 har godkänts elektroniskt

Perho Juha 24.08.2018 16:01

Mutanen Jari 27.08.2018 11:00