



Väylävirasto
kirjaamo@vayla.fi

Viite Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 23 §

Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä, Lahdenperä–Jämsä-ratayhteys, Jämsä

Perusteltu päätelmä on yhteysviranomaisen hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista tekemä perusteltu johtopäätös, joka on tehty arviointiselostuksen, siitä annettujen mielipiteiden ja lausuntojen, sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun pohjalta ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain nojalla (jäljempänä YVA-laki).

1. HANKETIEDOT

Hanke ja sen sijainti

Lahdenperä–Jämsä-ratayhteyden kehittämishankkeesta vastaa Väylävirasto. Hankealue sijaitsee Jämsässä.

Yhteysviranomainen

Hankkeen yhteysviranomaisena on toiminut Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehtoista

Hankkeen kuvaus

Keski-Suomen maakunnassa Jämsän kaupungin alueella sijaitsevalle Lahdenperän ja Jämsän väliselle rataosuudelle suunnitellaan ratahanketta, joka osin oikaisee ja osin kulkee nykyisen raiteen rinnalla. Suunnittelualaue alkaa noin neljä kilometriä ennen Lahdenperän liikennepaikkaa Tampereen suunnasta katsottuna ja loppuu Jämsän aseman pohjoispuolelle. Suunnittelutyöhön sisältyvät oikaisuvaihtoehdot, nykyisen raiteen rinnalle tulevat osuudet, puolenvaihtopaikat sekä nykyinen raide ja siihen liittyvän infran peruskorjauksen suunnittelu. Hankkeen tavoitteena on Lahdenperä–Jämsä ratayhteyden parantaminen ja henkilöliikenteen matkanopeuden lisääminen, mikä vaikuttaa suoraan matkanopeuteen myös Tampere-Jyväskylä välillä. Samalla radan kapasiteettia parannetaan sekä vähennetään radan

häiriöherkkyyttä. Hanke on osa laajempaa Tampere-Jyväskylä radan suunnitteluhanketta vuosille 2020–2024.

Suunnitelma sisältää kolme osuutta:

- Välille Lahdenperä-Jämsä suunnitellaan uusi raide nykyisen raiteen rinnalle oikaisun molempiin päihin. Lahdenperän puoleisella osuudella nykyisen raiteen rinnalle sijoittuva osuus on noin viisi kilometriä, Jämsän puoleisella osuudella noin kuuden kilometrin pituinen.

- Yksiraiteinen oikaisuosuus välille Lahdenperä-Jämsä. Pituudeltaan oikaisu on noin kahdeksan kilometriä. Oikaisulla rata lyhenee noin kolme kilometriä verrattuna nykyiseen rataan.

- Rataoikaisulle on kaksi vaihtoehtoa: pohjoinen linjaus ja eteläinen linjaus. Molemmissa vaihtoehdoissa tunneliosuudet kattavat noin 4–5 kilometriä koko oikaisusta.

Radan varteen suunnitellaan huoltotie niille osuuksille, joille ei nykyisellään ole huoltotieyhteyttä. Kaksiraiteisilla osuuksilla huoltotie pyritään toteuttamaan radan molemmin puolin. Huoltotie voi toimia myös pelastustienä. Tunnelista ulos johtavia hätäuloskäyntejä tulee olla vähintään kilometrin välein. Hätäuloskäynteinä toimiville kuiluille ja tunnelin suuaukoille suunnitellaan pelastustiet. Hankkeeseen sisältyy myös radan ylityksen tai alituksen vaatimien järjestelyjen suunnittelu maanteiden, katujen ja yksityisteiden osalta, mukaan lukien kevyen liikenteen väylät. Hanke sisältää myös Jämsän aseman alikulun suunnittelun ja tasoristeysten poiston.

Hankkeen toteuttamismvaihtoehdot arviointiselostusvaiheessa

YVA-ohjelmavaiheen jälkeen on todettu tarpeelliseksi laajentaa hankkeen suunnittelualueita. YVA-menettelyssä olevaa tarkastelualueita on laajennettu Lahdenperästä länteen noin 4 kilometriä raideliikenteen toiminnallisen varmuuden lisäämiseksi. YVA-selostuksen hankevaihtoehtoja ja tarkastelualueita on muutettu vastaavasti. Lisäksi ohjelmavaiheen jälkeen tarkastelualueita laajennettiin Jämsän aseman pohjoispuolelle noin 500 metriä YVA-ohjelmavaiheessa määritellyn hankkeen päätepisteen pohjoispuolelle, mihin tulee hankkeeseen liittyviä vaihdejärjestelyjä. Samoin tarkastelualueita laajennettiin noin 500 metriä Jämsän ratapihalta Kaipolan raidetta etelään raiteen liittymisjärjestelyjen vuoksi. Muutoin hankevaihtoehdot pysyvät samoina.

Ympäristövaikutusten arviointiselostusvaiheessa tarkasteltavat vaihtoehdot olivat seuraavat:

Vaihtoehto P (Ve P), Pohjoinen linjaus:

Nykyisen raiteen rinnalle sijoittuva osuus Lahdenperän päässä on pituudeltaan noin viisi kilometriä ja Jämsän päässä noin kuusi kilometriä ratapiha mukaan lukien. Oikaisuosuus on pituudeltaan noin kahdeksan kilometriä,

josta runsaat neljä kilometriä sijaitsee kalliotunnelissa. Pohjoinen linjaus sijoittuu Petäisjärven ja Vuorenalaisen pohjoispuolelle.

Vaihtoehto E (Ve E), Eteläinen linjaus:

Nykyisen raiteen rinnalle sijoittuva osuus Lahdenperän päässä on pituudeltaan noin viisi kilometriä ja Jämsän päässä noin kuusi kilometriä ratapiha mukaan lukien. Oikaisuosuus on pituudeltaan noin kahdeksan kilometriä, josta runsaat viisi kilometriä sijaitsee kalliotunnelissa. Eteläinen linjausvaihtoehto sijoittuu valtatie 9 (E63) tuntumaan.

2. ASIAN VIREILLETULO

Hankkeesta vastaava Väylävirasto on saattanut hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (jäljempänä arviointimenettely) vireille toimittamalla ympäristövaikutusten arviointiohjelman (jäljempänä arviointiohjelma) yhteysviranomaiselle 10.1.2022. Arviointiohjelma oli nähtävillä 17.1.2022 – 18.2.2022 ja yhteysviranomaisen antoi siitä lausuntonsa 10.3.2022.

Hankkeesta vastaava toimitti 6.9.2022 yhteysviranomaiselle ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (jäljempänä arviointiselostus) sen käsittelyä ja perustellun päätelmän antamista varten.

Hankkeen arviointimenettelyn tarve määräytyy YVA-lain liitteen 1 kohdan 9 ja alakohdan d) kaukoliikenteen rautateiden rakentaminen perusteella.

3. ARVIINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Yhteysviranomaisen tiedotti arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä olosta sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 12.9.2022 – 11.11.2022. Kuulutus ja arviointiselostus liitteenä julkaistiin ELY-keskuksen verkkosivuilla www.ely-keskus.fi/kuulutukset/keski-suomi ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/ratayhteysLahdenperaJamsaYVA. Ilmoitus kuulutuksesta on lähetetty seuraaville kunnille julkaistavaksi niiden verkkosivuilla: Jämsä, Jyväskylä, Muurame, Orivesi ja Tampere. Lisäksi arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä olosta sekä mahdollisuudesta mielipiteiden ja lausuntojen esittämiseen on tiedotettu seuraavissa lehdissä: Jämsän Seutu 9.9.2022 ja Keskisuomalainen 9.9.2022.

Arviointiselostukseen on voinut tutustua kuulemisaikana paperimuodossa seuraavissa paikoissa: Keski-Suomen ELY-keskus, Jämsän kaupungin palvelupiste ja Jämsän pääkirjasto.

Arviointiselostuksesta järjestettiin yleisötilaisuus 28.9.2022 klo 17.30–19.30 Jämsänjoen yhtenäiskoululla. Yhteysviranomaisen ja hankkeesta vastaavan edustajien lisäksi yleisöä oli paikalla noin 35 henkilöä.

Yleisötilaisuudessa esiin nousseita asioita olivat mm. toteuttamisvaihtoehdon valinta, mahdollinen liikenteen aiheuttama melu- ja värinähaitta, maainesten otto ja kiven louhinta sekä maisemalliset kysymykset.

4. ARVIOINTISELOSTUKSESTA ANNETUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Yhteysviranomaisen on pyytänyt lausunnot arviointiselostuksesta hankkeen vaikutusalueen kunnilta ja muilta viranomaisilta, joita asia todennäköisesti koskee. Arviointiselostuksesta toimitettiin yhteysviranomaiselle 9 varsinaista lausuntoa ja 3 mielipidettä. Kahdeksan lausuntopyyntöön saanutta tahoa ilmoittivat, ettei hankkeesta ole tarvetta antaa lausuntoa. Nämä olivat Pirkanmaan liitto, Pohjois-Savon kalatalousviranomaisen, Geologian tutkimuskeskus, Tampereen kaupunki, Pirkanmaan ELY-keskus, Liikenne- ja viestintävirasto, Jyväskylän kaupunki ja Tampereen kaupunki/kaavoituspalvelut.

Seuraavassa on esitetty yhteysviranomaisen näkemys kuulemispalautteen keskeisestä sisällöstä. Lausunnot ja mielipiteet on toimitettu hankkeesta vastaavalle Väylävirastolle 15.11.2022. Lisäksi ne on tallennettu Keski-Suomen ELY-keskuksen asianhallintajärjestelmään. Annetuista lausunnoista ja mielipiteistä on laadittu kooste, joka on perustellun päätelmän liitteenä.

Yhteenveto lausunnoista

Lausunnoissa ei tuotu esille merkittäviä puutteita arviointiselostuksessa, mutta joitakin keskeisiä huomioitavia ja jatkosuunnittelun yhteydessä selvitettävistä seikoista tuotiin esille. Lähtökohtaisesti laadittua selostusta pidettiin riittävänä ja hyvin laadittuna. Hyvänä pidettiin sitä, että osana vaikutusten arviointia on tarkasteltu myös ratahankkeen liikenteellisiä vaikutuksia jo tässä suunnittelun vaiheessa. Lisäksi tuotiin esille myös muita hankkeita, joilla voi olla merkitystä hankkeen toteuttamisen kannalta. Radan suunnittelualueelle sijoittuu mm. Fingridin voimajohtohankkeita.

Keski-Suomen liitto toteaa lausunnossaan, että arviointiselostuksessa on kuvattu hyvin kattavasti hankkeen suhde maakuntakaavaan. Lisäksi arvioinnissa on otettu huomioon hankkeen liittyminen Keski-Suomen maakunnan eri suunnitelmiin ja ohjelmiin, kuten mm. Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Tampere-Jyväskylä-rataosuuden kehittäminen on määritelty liikennejärjestelmäsuunnitelmassa valtakunnallista merkitystä omaavana kärkihankkeena.

Keski-Suomen museo toteaa lausunnossaan, että rakennetun kulttuuriympäristön osalta aineistot ovat riittävät ympäristövaikutusten arvioimiseksi ja alueen rakennuskanta on selvitetty molemmissa vaihtoehdoissa. Paikallisesti arvokkaiden kohteiden osalta tehty rakennusinventointi on kattava ja tarjoaa hyvin tietoa arvioinnin pohjaksi. Kokonaisuuden kannalta suurimmat

10.1.2023

vaikutukset näkyvät todennäköisesti rakennetun kulttuuriympäristön osalta kaksoisraiteen rakentamisella tiiviimmissä asutustaaajamissa. Loogisuuden osalta linjauksen sijoittaminen lähelle valtatieä olisi maisemallisesti kannattava, mutta sillä on enemmän vaikutuksia rakennetun kulttuuriympäristön yksittäiskohteisiin. Vaihtoehtotarkasteluissa pohjoinen ratalinjaus vaikuttaa selvityksen mukaan erityisesti Myrskymäen pihapiiriin. Eteläisen vaihtoehdon osalta Keski-Suomen museo pitää kulttuuriympäristöön kohdentuvaa vaikutusta heikentävänä, koska se kohdistuu erityisesti Nytkymenjoen ja Partalan alueen tiiviimmin rakennettuun, kylämäiseen asutukseen. Rakennettua ympäristöä säilyttävästä lähestymistavasta parempana vaihtoehtona näyttäytyisi tässä vaiheessa selvityksiä olevan pohjoinen linjaus.

Hanketta varten on tehty arkeologinen inventointi vuonna 2021. Molemmat ratalinjaukset ja niiden alueilta löytyneet arkeologisen kulttuuriperinnön kohteet jäävät kummassakin linjauksissa tunneleiden alueille. Keski-Suomen museo toteaa, että arkeologisen kulttuuriperinnön osalta vaihtoehdolla ei ole merkittävästi heikentävää vaikutusta arkeologiseen kulttuuriperintöön.

Annetuissa lausunnoissa kiinnitettiin huomiota hankkeen ja sitä myötä liikennöinnin aiheuttamaan melu- ja värinähaittaa asutukselle ja kiinteistölle ja ne edellytettiin huomioitavan hankkeen jatkosuunnittelussa mm. riittävällä melutorjunnalla. Lisäksi lähtötietoja mm. asutuksen osalta tulee tarkistaa, jotta mahdolliset vaikutukset on riittävällä tarkkuudella arvioitu.

Hankealueella ei sijaitse luokiteltuja pohjavesialueita, mutta hankealueelle sijoittuu useita kiinteistöjä, joiden talousveden saanti on riippuvainen kaivoista. Kaivokartoitus todettiin tärkeäksi ja se tulee toteuttaa hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä riittävällä tarkkuudella ennen varsinaisen rakennustyön aloittamista. Arvioinnissa tulee myös huomioida rakentamisen ja liikenteen aiheuttamien vaikutusten lisäksi mahdolliset riskikohteet mm. onnettomuustilanteissa.

Hankeessa syntyy huomattava määrä kiviaineksia, joiden osalta edellytetään kattavaa ja riittävää suunnittelua ennen työn aloittamista. Näin voidaan parhaiten varmistaa kiviaineksen hyötykäyttö parhaalla mahdollisella tavalla.

Luonnonvarakeskus huomauttaa lausunnossaan, että riistalajien osalta laadittu arviointiselostus on suppea. Hankealueella ja/tai sen läheisyydessä tavataan sutta, karhua ja ilvestä. Hankealue sijoittuu kahden susireviirin väliin. Hankealueen pesimälinnustoa on kartoitettu kesällä 2020 ja puutteena todetaan se, että hankealueelle ei ole tehty metsäkanalintujen soidinselvityksiä. Direktiivilajien asuttamilla alueilla Luke katsoo tärkeäksi haastattelujen ja kirjallisten lähteiden lisäksi suorittaa myös kohdennetut maastolaskennat, jotta vaikutusten arvioinnissa olisi näiden lajien osalta käytössä mahdollisimman realistinen ja ajantasainen aineisto. Olemassa olevaa reittiä hyödyntävällä hankkeella ei nähdä olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia

riistalajeille lukuun ottamatta rakennusvaiheen aiheuttamaa häiriötä. Uuden maastokäytävän osalta vaikutukset voivat liittyä liikkumisen vaikeutumiseen tai helpottumiseen, resurssien saatavuuteen, elinympäristön pirstaloitumiseen, reunavaikutuksiin ja erilaisen häiriön lisääntymiseen.

Muita luontoarvoja ei ole juurikaan nostettu esille annetuissa lausunnoissa lukuun ottamatta Nytkymenjokea, joka on kunnostettu erityisesti virtavesieliöstön ja kalaston elinolojen kohentamiseksi ja siten on syytä huomioida erityisesti rakentamisen aikana mm. samentumisen ja liettymisen estämiseksi.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteissä todettiin, että arviointiselostus liitteineen on laaja, monipuolinen ja perusteellinen. Jämsän Partalan kylän luonto- ja kulttuuriympäristöstä, arkeologisista kohteista, luontoarvoista, yms. on ratasuunnitelmien yhteydessä laadittu asiakirjoja, joilla kylässä asuvien ihmisten näkökulmasta on muutakin kuin vain ratasuunnitelmien ympäristövaikutusten arviointiin liittyvää merkitystä.

Linjausvaihtoehtojen osalta ehdotettiin, että 0-vaihtoehto tulisi vielä uudelleen tarkasteluun. 0-vaihtoehtoon tarkastelua perusteltiin mm. sillä, että kaksoisraideratkaisu olisi järkevämpi toteuttaa nykyisen raiteen viereen. Tällöin muodostuisi vähemmän kielteisiä vaikutuksia niin ihmisten kuin ympäristönkin kannalta. Lisäksi todettiin, että tarkastelu 0-vaihtoehtoon osalta ei ole ollut riittävä eikä muihin vaihtoehtoihin nähden vertailukelpoinen. Lisäksi kannettiin huolta mm. huoltoteiden sijoittumisesta ja niiden vaikutuksesta mm. alueen kulttuuriympäristöarvoihin. Edelleen nostettiin esille suunnittelualueelle sijoittuvat herkäät vesistökohteet.

Liikenneyhteyksien parantamista varten tarvittavasta maasta maksettava korvaus todettiin pieneksi ja koetaan maanomistajista lähinnä symboliselta. Lisäksi maa- ja/ tai metsätalouden tai muun elinkeinon harjoittaminen saattaa vaikeutua merkittävästi tai olla mahdotonta, kun tiet ja rautatie pilkkovat metsät ja/tai pellot. Myös lähiliikkumisen arvioitiin vaikeutuvan. Asumisen laadun arvioitiin huonontuvan melun, tärinän, ympäristön pilaantumisen ja luonnon vaurioitumisen takia. Tämä kaiken todettiin vaikuttavan ihmisten hyvinvointiin ja kiinteistöjen arvoa laskevasti.

Mielipiteissä todettiin, että asemakaavoitettujen alueiden ulkopuolella, maalaiskylissä, asuvien kiinteistöjen omistajille on maksettava erilliskorvaus silloin, kun liikenneyhteyksien rakentaminen estää tai merkittävästi huonontaa elinkeinon harjoittamista, asumisen ja ympäristön laatua sekä laskee kiinteistöjen arvoa. Tämä pitää ottaa huomioon jo nyt, kun parhaillaan ollaan uudistamassa pakkolunastuslakia.

Suureksi puutteeksi arviointiselostuksessa nähtiin, että ympäristövaikutusten arvioinnissa ei ole otettu huomioon tai alustavasti suunniteltu seuraavia asioita:

- mihin hätäuloskäynnit/poistumiskuilut tulisivat
- miltä hätäuloskäyntien maanpinnalla olevat rakennelmat näyttävät sekä
- mihin maastoon pelastus- ja huoltotiet aiotaan rakentaa

Edellä mainitut seikat vaikuttavat maanomistajien tiloilla toimimiseen ja elinkeinon harjoittamiseen, ympäristöön, luontoon ja liikkumiseen. Tunnelin hätäuloskäyntien ja niihin liittyvien teiden paikat olisi jo tässä YVA-vaiheessa pitänyt ottaa huomioon.

Lisäksi annettiin palautetta tiedottamisesta. Tiedotustilaisuuksissa ja arviointiselostuksessa sekä muussa tiedottamisessa korostetaan avoimuutta ja yhteistyötä maanomistajien kanssa. Ja sen toivottiin toteutuvan ja jatkuvan myös tämän hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä.

Huolenaiheina esitettiin seuraavia asioita:

- tunnelin rakentaminen ja räjäytykset todennäköisesti aiheuttavat rakennuksille ja niiden perustuksille vaurioita, joita rakennuttaja ”yrittää estää/vähentää/hallita”
- käytössä tunnelin junaliikenne tulee aiheuttamaan rakennuksille pysyvää runkomelua ja tärinää, jota yritetään estää teknisillä ratkaisuilla, mutta tuloksista ei ole varmuutta
- porakaivon veden laatu huonontuu tilapäisesti tai pysyvästi tai vesi voi karata kaivosta kokonaan
- lähellä sijaitsevien noron ja Keskisen lammen veden laatu huononee ainakin tilapäisesti, myös pohjoinen vaihtoehto voi vaikuttaa ojan/noron ja Keskisen lammen veteen, koska vesi lampeen tulee pohjoisen vaihtoehdon lähetyviltä
- työmaavedet päästetään paikallisiin vesistöihin, tämä voi huonontaa Keskisen lammen vettä jonkin aikaa
- on mahdollista, että tunnelin räjäytystyö, runkomelu ja tärinä sekä tunnelin liikenne vaikuttavat tilapäisesti, tai jopa pysyvästi tiettyihin rakennuksiin ja kaivoon/lähteeseen, jota kiinteistö käyttää varakaivonaan
- missään ei toistaiseksi ole kerrottu, millä tavalla edellä mainitut tilapäiset tai pysyvät vauriot kiinteistöille, kaivoille, jne. korvataan kiinteistönomistajille.

Rataoikaisun vaikutukset nähdään osin enemmän tai vähemmän kielteisinä vaikutusalueella asuville ihmisille, kiinteistön arvolle, ympäröivälle luonnolle ja maisemalle.

5. ARVIOINTISELOSTUKSEN RIITTÄVYYS JA LAATU SEKÄ LAATIJOIDEN PÄTEVYYS

Arviointiselostus on laadittu alkuvuodesta 2022 nähtävillä olleen arviointiohjelman, erinäisten selvitysten ja yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta annetun lausunnon pohjalta. Arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa yhteysviranomaisen on edellyttänyt joitakin täydennyksiä nykytilan kuvauksiin sekä todennut, että arviointimenetelmät tulee kuvata riittävän ymmärrettävästi. Lisäksi hankkeen suunnittelun yhteydessä oli hyvä huomioida valtatie 9 kehittämissuunnitelma, joka sijoittuu ratahankkeen kanssa vaihtoehdosta riippuen samalle suunnittelualueelle. Hankkeen merkitys ilmaston kannalta tuli myös arvioida riittävällä tarkkuudella. Lisäksi selostuksen laadinnassa on ollut käytettävissä ja on tullut huomioida arviointiohjelmasta annetut muut lausunnot ja mielipiteet yhteysviranomaisen edellyttämällä tavalla.

Yhteysviranomaisen on tarkastanut arviointiselostuksen riittävyyden ja laadun ja toteaa, että arviointiselostus täyttää YVA-asetuksen 4 §:n edellyttämät arviointiselostuksen sisältövaatimukset. Laaditun arviointiselostuksen pohjalta on mahdollista muodostaa kokonaiskuva hankkeesta ja sen vaikutuksista ottaen huomioon hankkeen nykyinen suunnitteluvaihe.

Hankkeesta tiedottamista yhteysviranomaisen pitää riittävänä myös hanke-toimijan eli Väyläviraston osalta, joka on tiedottanut hankkeen etenemisestä myös omien tiedotuskanavien kautta YVA-menettelyyn liittyvän yhteysviranomaisen tiedottamisen lisäksi. Hankkeen tavoitteet ja perustelut hankkeelle on kuvattu arviointiselostuksessa. Linjausvaihtoehdot on valittu jo aiemmin laadittujen ennakkoselvitysten pohjalta. 0-vaihtoehtoa ei katsottu tarpeelliseksi ja hankkeen toteuttamisvaihtoehtoja verrattiin nykytilanteeseen nähden. Tarkastelua voidaan pitää riittävänä, mutta hankkeen tavoitteiden mukaisesti olisi ollut hyvä arvioida myös hankkeen 0-vaihtoehtoa ja sen riittävyyttä esimerkiksi liikennemäärien ja kulkutapojen ennakoitavaan kehittymiseen ja kuinka tilanne vastaisi ennustettavaan tilanteeseen ja sen tarpeisiin nähden. Myös laadittuja ennakkoselvityksiin perustuvia toteuttamisvaihtoehtojen perusteita olisi voitu avata tuoden esille myös perusteet 0-vaihtoehdon tai jopa nykyisen ratalinjauksen kehittämisen (ns. 0+ vaihtoehto) hylkäämiselle, mikäli myös jälkimmäinen vaihtoehto on ollut selvityksissä mukana. Yhteysviranomaisen huomauttaa, että yhtenä haittojen lieventämiskeinona arviointiselostuksessa on esitetty mm. uuden radan rakentamista nykyisen raiteen viereen.

Vaikutusarvioinnin lähtökohdiksi on tunnistettu ensiksikin hankkeen rakentamisen aikaiset vaikutukset, jotka voivat olla merkittävät. Mahdollisina haittoina on tunnistettu mm. liikenteelliset haitat ja siitä aiheutuvat melu-, pöly- ja tärinahaitat sekä ilma- ja vesipäästöihin liittyvät haitat, kuten riskit vesien samentumisille ja vesialueiden liettymiselle, kun toimitaan vesistöjen

läheisyydessä. Lisäksi on tunnistettu merkittäville linnustoalueille mahdollisesti kohdistuva rakentamisesta ja liikenteestä aiheutuva meluhaitta. Toiseksi on tunnistettu hankkeen rakentamisen ja valmistumisen myötä syntyvät muutokset mm. aluerakenteessa ja maiseman muutoksessa sekä edelleen ihmisten elinoloissa ja viihtyvyydessä kuten myös elinympäristön laadullisena muutoksena, mitkä on arvioitu vaikutuksiltaan kohtuullisen kielteisiksi. Arviointiselostuksessa esitettyjä vaikutusten lieventämistoimia yhteysviranomaisen pitää perusteltuina ja toteuttamiskelpoisina.

Arviointiselostuksessa ei ole sellaisia sisällöllisiä puutteita, jotka estäisivät yhteysviranomaista laatimasta perusteltua päätelmää hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. Mahdolliset tässä yhteydessä todetut puutteet ja tarkennuksia edellyttävät seikat tulee huomioida ja täydentää hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä.

Edelleen yhteysviranomaisen toteaa, että arvioinnin laadinnassa on ollut käytettävissä riittävä asiantuntemus eikä siltä osin ole huomautettavaa. Arviointityöhön osallistuneet henkilöt ja heidän asiantuntija-alueensa on kuvattu arviointiselostuksessa.

Arviointiselostuksessa on tunnistettu ja tuotu esille tekijöitä, jotka aiheuttavat tiettyjä epävarmuuksia laadittuihin selvityksiin ja arviointeihin. Epävarmuutta hankkeen tässä vaiheessa aiheuttavat esimerkiksi alustavat tekniset suunnitelmat ja siten mallinnuksiin ja laskentamenetelmiin liittyvät epävarmuudet sekä alueen luonnonoloissa mahdollisesti tapahtuvat muutokset. Myös liikennemääriin ja liikenteen kulkutapoihin ja päästöihin liittyy tiettyjä oletuksia. Selvityksiin ja mallinnuksiin liittyvää epävarmuutta sekä muuttuviin luonnonoloihin liittyvät epävarmuudet voidaan pitää tietyiltä osin tässä vaiheessa hyväksyttävänä, mutta edellyttävät hankkeen jatkosuunnittelussa tarkennuksia tiettyjen selvitysten osalta.

Vaikutuskohteittaiset arvioinnit

Vaikutukset ilmastoon

Ilmastovaikutusten arviointi on nykyisin hyvin keskeinen mittari hankkeen vaikutusten arvioinnissa. Yhteysviranomaisen toteaa, että alueellisesti tässä hankkeessa päästöt ovat merkittävät, liki 40 prosenttia Jämsän vuotuisista päästöistä. Käytännössä ilmastovaikutukset syntyvät rakentamisen aikaisista päästöistä ja hiilinielujen menetyksestä. Keski-Suomen vuotuisista päästöistä hankkeen päästöt ovat noin 3 %. Keski-Suomen päästöt 2021 ovat SYKE:n ennakkotiedon mukaan olleet 1473,6 kt CO₂e.

Vaikutukset maisemaan

YVA-selostuksessa ja sen liitteissä esitetyt aineistot liittyen maisemaan ja kulttuuriympäristöön ovat riittävät niihin kohdistuvien vaikutusten arvioimiseksi. Vaikutusten arviointi on myös tehty asianmukaisesti.

Yhteysviranomaisen arvion mukaan kumpikaan esitetyistä ratalinjauksista ei maisemallisesti ole haitallisilta vaikutuksiltaan toista vaihtoehtoa merkittävämpi, ja yhtyy siten arviointiselostuksessa esitettyyn arvioon, missä on todettu, että ”*Kokonaisvaikutuksia tarkasteltaessa ovat vaihtoehdon Ve P haitalliset vaikutukset hieman vaihtoehdon Ve E haitallisia vaikutuksia suuremmat johtuen Myrskymäen tilaan kohdistuvista haitallisista vaikutuksista. Maiseman ja kulttuuriympäristön kannalta vaihtoehto Ve E on parempi ratkaisu. Vaikutusten kokonaismerkittävyys kummassakin hankevaihtoehdossa on vähäinen kielteinen.*”

Vaikutukset luonnonvaroihin

Hankkeessa syntyy huomattava määrä ylijäämämaita, joiden järkevä sijoittaminen ja jatkohyödyntäminen on haasteellista. Luonnonvarojen käytön kannalta hankkeen haitallisia vaikutuksia voidaan pitää merkittävänä, mutta joita voidaan arvion mukaan lieventää ottaen huomioon resurssiviisauden ja kiertotalouden periaatteet. Tämä edellyttää hyvää suunnittelua ja eri hankkeiden aikataulullista yhteensovittamista ja vähintäänkin hyvää suunnittelua mm. ylijäämämaiden sijoittamisessa.

Pohja- ja pintavedet

Alueelle ei sijoitu luokiteltuja ja merkittäviä pohjavesialueita esimerkiksi vedenhankinnan kannalta. Sen sijaan hankkeella voi olla merkitystä mm. alueella olevien kiinteistöjen vedenhankinnalle. Tunnelin louhinta voi aiheuttaa muutoksia pohjavesien virtauksissa ja siten vaikuttaa ko. alueelle sijoittuvien kaivojen vedensaantiin.

Alueelle sijoittuu useita ja erityisesti paikallisesti luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviä pienvesikohteita ja muita pinta-alallisesti pieniä, mutta luontoarvoiltaan merkittäviä luontokohteita, jotka on syytä huomioida jo hankkeen suunnittelussa ja edelleen rakentamisvaiheessa. Nytkymenjoki on hankealueen merkittävin kunnostettu jokikohde, ja on huomioitava hankkeen jatkosuunnittelussa. Joen tila on arvioitu ekologiselta tilaltaan hyväksi, eikä sitä tule heikentää vesienhoidon tavoitteiden mukaisesti. Nytkymenjoen vesistövaikutusten osalta rakentamisaikaiset valumat on saatava hyvin hallintaan, jotta vesien samentumiselta ja taimen kutualueiden liettymiset vältetään. Sama koskee myös useita muita pienvesikohteita, jotka osuvat rakentamisalueelle.

Vaikutukset luontoarvoihin

Valtaosin molemmat vaihtoehdot kulkevat tunnelissa, jolloin vaikutukset maanpäälliseen luontoon ovat melko vähäisiä. Tunnelien huoltoyhteyksiä ei ole vaihtoehdoissa esitetty, joten niiden vaikutuksia ei ole arvioitu. Liito-ora-vaesiintymistä L2 ja L3 sijoittuvat tunnelin päälle, ja niiden huomioon ottaminen jatkosuunnittelussa on tärkeää, jotta näitä lisääntymis- ja

levähdyspaikkoja ei hävitetä eikä heikennetä. Heikentämistä voi olla myös kulkuyhteyksien huonontaminen. Liito-oravaesiintymät L5 ja L6 sijaitsevat suunnittelualueen itäosassa nykyisen radan varressa, johon suunniteltu uusi rata nykyisen rinnalle. Selvityksen mukaan pesäpuut ovat pääosin vähän kauempana nykyisestä radasta, mutta osa risupesistä on melko lähellä rata-alueetta. Jatkosuunnittelussa myös kulkuyhteyksien säilyminen radan yli on tärkeää. Tehdyn vaikutusten arvioinnin mukaan uuden radan rakentaminen ei merkittävästi levennä ylitettävää rata-alueetta kummallakaan elinalueella.

Direktiivilajeista viitasammakkoa alueelta ei löydetty. Viitasammakkoselvitys on tehty soveltuvaan aikaan, joten on oletettavaa, että alueelta olisi viitasammakoita havaittu, jos niitä siellä esiintyisi.

Eteläinen vaihtoehto aiheuttaa vaikutuksia luontoselvityksen kohteelle K31 (Korkeaojan noro), pohjoinen vaihtoehto puolestaan kohteille K9 (Häiväojan suo) ja K10 (Häiväsuon noro) ja K29 (Korkeaojan lehtolaikku). Molemmat vaihtoehdot tuovat radan lähemmäs kohdetta K3 eli Vähä-Matosen lampea; eteläinen vaihtoehto vielä pohjoista lähemmäs. Selvitettyjen luontokohteiden osalta eteläisellä vaihtoehdolla on jonkin verran pienemmät vaikutukset.

Linnuston osalta Kääpälän peltojen levähdysalueen (kevät- ja syysmuutto) halki kulkee jo nykyinenkin rata, joten lisäraide ei tuo merkittäviä muutoksia tilanteeseen. Rakentamisaikaisen impulssimelun osalta esitetyt lieventämistoimet vaikuttavat toimivilta.

Liikenteelliset vaikutukset

Keski-Suomen ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue huomauttaa, että ELY-keskuksella on loppuvuodesta 2022 valmistumassa valtatie 9 toimenpideselvitys, missä on esitetty valtatie 9 tavoitetilanteen ratkaisut periaatetasolla. Toimenpideselvityksessä valtatie 9 on esitetty parannettavaksi jatkuvana keskikaiteellisena ohituskaistatienä Oriveden ja Korpihahden välillä. Liittymät on esitetty parannettavan eritasoliittymiksi ja yhteysvälillä on jatkuva rinnakkaistie. Lähtökohtana on valtatie 9 parantaminen nykyisellä paikallaan. Valtatie 9 parantaminen kohti tavoitetilannetta etenee vaiheittain.

Tavoitetilanteessa valtatie 9 tiealue levenee ja tilantarve kasvaa. Suorat taso-liittymät valtatielle katkaistaan ja valtatielle toteutetaan rinnakkaistie sekä tarvittavat yksityistiejärjestelyt. Tilaa tieympäristössä vie myös paikoin tarvittavat melusuojuukset sekä riista-aidat. Valtatie 9 tiegeometrian muutokset ovat mahdollisia.

Yksityiskohtaiset ratkaisut tarkentuvat jatkosuunnittelussa, joten esimerkiksi toimenpideselvityksessä esitettyjen eritasoliittymien paikkaan ja muotoon sekä rinnakkaistien ja yksityisteiden linjauksiin voi tulla vielä muutoksia, kun suunnittelu tarkentuu.

Yhteisvaikutuksia valtatie 9 kehittämisen kanssa on YVA-selostuksessa kuvattu kappaleessa 20. Kuvauksessa ei ole kuitenkaan eritelty tai vertailtu eri YVA-vaihtoehtojen vaikutuksia, vaan vaikutukset on käsitelty yhtenä kokonaisuutena. Selostuksessa on todettu, että ”*Linjauksilla ei arvioitu olevan merkittävää vaikutusta valtatie 9 toimintaan tai jatkokehittämiseen.*” Mahdollisesti ainakin eteläisellä rataoikaisuilla olisi yhteisvaikutuksia valtatie 9 kehittämisen kanssa. Vaikutuksia saattaisi kohdistua myös maantiehen 16547, joka kulkee valtatie 9 suuntaisesti. Rakentamisen aikaisia, lyhyempiä yhteisvaikutuksia valtatielle on todennäköisesti kaikilla vaihtoehdoilla ainakin kuljetusten kautta.

Maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten on arvioitu selostuksessa kohdentuvan rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin. Eteläisimmän linjauksen osalta, kun molemmat väylät sijoittuvat samaan maastokäytävään, maisemavaikutuksia voidaan katsoa tulevan muutenkin kuin vain rakentamisen aikana, koska radan parantaminen ja uuden linjauksen rakentaminen sekä valtatie parantaminen tehdään samaan maastokäytävään. Ratkaisut muuttavat maisemaa.

Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue toteaa, että radan jatkosuunnittelussa tulee tehdä tiivistä yhteistyötä ELY-keskuksen kanssa, jotta voidaan parhaalla mahdollisella tavalla yhteensovittaa tarpeet radan kehittämisen sekä valtatie kehittämisen kesken.

6. YHTEYSVIRANOMAISEN PERUSTELTU PÄÄTELMÄ

Arviointiselostuksen, kuulemispalautteen ja oman tarkastelunsa perusteella yhteysviranomaisen esittää perusteltuna päätelmänään Jämsään sijoittuvan Lahdenperä–Jämsä-ratayhteys -hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista seuraavaa.

Arviointityön johtopäätelmänä on arviointiselostuksessa todettu, että kohtalainen kielteinen vaikutus kohdistuu pohjoisen linjauksen osalta ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, ilmastoon, suojelullisesti huomionarvoiseen lajistoon ja pohjavesiin sekä suuri kielteinen vaikutus maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön. Eteläisen linjauksen osalta on arvioitu vastaavat merkittävyydet lukuun ottamatta ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvia vaikutuksia, jotka eteläisen linjauksen osalta arvioidaan vain vähäisiksi kielteisiksi vaikutuksiksi. Hankkeella todetaan olevan myös myönteisiä vaikutuksia mm. ilmanlaadun, yhdyskuntarakenteen ja maankäytön sekä melun ja tärinän vähentymisen vuoksi.

Yhteysviranomaisen yhtyy näkemykseen siitä, mitkä ovat johtopäätökset hankkeen kielteisistä vaikutuksista ja niiden kohdentumisesta. Hankealueelle sijoittuu useita pienialaisia ja paikallisesti merkittäviä ja herkkiä luonto-, vesistö- ja kulttuuriympäristökohteita tai maiseman kannalta arvokkaita

kohteita, joihin hankkeen myötä kohdistuva haitta voi olla yksittäisen kohteen osalta merkittävä. Kohteilla on merkitystä erityisesti alueellisesti ja/tai paikallisesti sekä ympäristön että luonnon monimuotoisuuden kannalta. Siten kokonaisuutta tarkastellen kohteet on syytä huomioida myös hankkeen jatkosuunnittelussa. Yhteysviranomaisen arvioi, että hankkeen merkittävät ympäristövaikutukset syntyvät hankkeen rakentamisen aikana, tunnelin louhinnasta syntyvästä huomattavasta massaylijäämästä sekä alueellisesti merkittävästä ilmastovaikutuksesta, joka syntyy pääosin rakentamisen aikaisista päästöistä, mutta myös metsän poistamisen ja siten hiilivarastojen ja hiilinielujen poistumisen myötä. Päästöjen kasvun on arvioitu olevan liki 40 %:a alueellisesti. Rakentamisen aikaista haittaa kohdistuu erityisesti asutukselle ja luontokohteisiin ja sitä aiheutuu mm. liikenteen ja rakentamisen aiheuttamasta melusta, pölystä ja tärinästä sekä vesistökohteisiin mahdollisesti maalta syntyvistä kiintoaineen valumista tai mikäli vesialueelle on tarvetta rakentaa, niin siitä aiheutuvasta suorasta kuormituksesta. Muutokset ja siten myös vaikutukset ovat pysyviä lukuun ottamatta rakentamisessa syntyviä väliaikaisia haittoja, joista osa on palautuvia ja joita voidaan pitkälti myös suunnitelmallisesti vähentää. Keinoja rakentamisesta aiheutuvien haittojen lieventämiseen on esitetty arviointiselostuksessa. Sen sijaan ilmastovaikutuksia on haastavampaa kompensoida alueellisesti.

Hankkeen molemmat vaihtoehdot ovat huomattavan massaylijäämäisiä ja hankkeen vaikutuksia maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön voidaan pitää merkittävänä. Vaikutukset ovat pysyviä. Vaihtoehdon Ve P kohdalla louhittavan tunnelin pituus on noin 4 ja syntyvä louhemäärä on noin 1 000 000 t. Vaihtoehdon Ve E kohdalla louhittavan tunnelin pituus on noin 5 km ja syntyvän louheen määrä on noin jopa 25 %:a suurempi johtuen mm. suuremmasta louhintasyvyydestä (1 250 000 t). Maa- ja kallioperään sekä luonnonvaroihin kohdistuvat vaikutukset voidaan arvioida merkittäviksi. Vaikutusten lopullinen merkittävyys riippuu lopulta siitä, kuinka hyvin ja missä syntyvää maa-ainesta voidaan jatkohyödyntää. Hankkeen ympäristövaikutusten kannalta on tärkeää suunnitella syntyvän massaylijäämän käyttöä, mahdollista varastointia tai loppusijoittamista jo tässä vaiheessa suunniteltua. Yhteysviranomaisen toteaa eri tahojen välisen yhteistyön ja hankkeiden aikataulutusten suunnittelun tärkeäksi, mikä näin suuren mittakaavan hankkeissa tuleekin olla ja onkin jo itsestään selvä tavoite ja mikä on myös todettu arviointiselostuksessa yhtenä keinona lieventää hankkeen haittoja tältä osin.

Myönteisiä vaikutuksia yhteysviranomaisen pitää hyvinä ja tavoiteltavina, joskin hankkeen osalta ne on todettu vain vähäisiksi. Yhteysviranomaisen kiinnittää huomiota siihen, että melun ja tärinän vaikutusten merkittävyys riippuu pitkälti siitä, kuinka nykyistä rataa ja mahdollista rataoikaisua tullaan käyttämään. Mm. päiväaikainen melun määrä ei juurikaan näyttäisi vähentyvän, ja suurin hyöty saataisiinkin silloin, kun yöaikainen liikenne siirtyisi kokonaan oikaisuosuudelle. Näin ollen yhteysviranomaisen ei täysin yhdy

10.1.2023

hanketoimijan näkemykseen siitä, että hankkeella olisi vähäinen myönteinen vaikutus melun ja tärinän osalta vaan huomauttaa, että näiden osalta arvioitiin jää epävarmuuksia eikä myönteisiä vaikutuksia voida siten varmuudella osoittaa. Jotta melun ja tärinän osalta voitaisiin todeta myönteisiä vaikutuksia, edellyttää se hyvää radankäytön suunnittelua nimenomaan haitan vähentämisen näkökulmasta ja riittäviä suojaustoimenpiteitä melulta ja tärinältä.

Hankkeella on vaikutuksia mm. valtakunnalliseen maisema-alueeseen ja alueen kulttuuriperintökohteisiin, mutta vaikutusten arvioidaan olevan vähäisiä kielteisiä. Ilmanlaadun ja liikenteen osalta on arvioitu vähäisiä myönteisiä vaikutuksia, joita voidaan hankkeelle asetettujen tavoitteiden mukaisesti pitää vähintäänkin tavoiteltavina. Näiltä osin yhteysviranomaisella ei ole huomautettavaa.

Riippumatta siitä, kumpi vaihtoehto hankkeen toteuttamiseksi lopulta valitaan, tulee muutos vaikuttamaan alueen ympäristöön ja muuttamaan tietyiltä osin hankealueen ympäristöä, sen elinoloja ja asumisen ja olemisen viihtyisyyttä erityisesti rakentamisen aikana, mutta myös radan käytön aikana. Hankkeen toteuttamisen vaihtoehtojen ympäristövaikutukset voidaan todeta olevan lähtökohtaisesti melko samanvertaiset, joskin eteläisemmän vaihtoehdon voidaan arvioida olevan ympäristöllisesti luontevampi ratkaisu, koska se sijoittuisi valtatie 9 läheisyyteen ja siten myös uuden, täysin metsäiseen ja yhtenäisempään ympäristöön avattavaa maastokäytävää ei samassa määrin tarvita kuin pohjoisen vaihtoehdon osalta. Lisäksi pohjoinen vaihtoehto vaikuttaisi olevan nykyisellään ympäristönä ”meluttomampi” ja siten muutos alueella ja sen luonteessa olisi suurempi eteläiseen vaihtoehtoon verrattuna. Myös alueidenkäytön suunnittelun kannalta liikenteelliset ratkaisut sijoittuisivat samalle alueelle. Tällöin radan sijoittuminen samalle alueelle valtatie 9:n kanssa ei hajottaisi väyliä eri tahoille ja tukisi myös alueidenkäytön kannalta yhtenäisempää rakentamista. Käytön aikaisiin vaikutuksiin voidaan suunnittelulla vaikuttaa, kun jo siinä vaiheessa otetaan huomioon ympäristöllisesti tärkeät kohteet.

Ympäristövaikutusten osalta on esitetty lieventämistoimenpiteitä, joita yhteysviranomaisen pitää tarpeellisina. Lieventämistoimenpiteet ovat yhteysviranomaisen käsityksen mukaan toteuttamiskelpoisia ja haitallisten ympäristö- ja luontovaikutusten ehkäisy ja lieventäminen tulee olla myös hankkeen jatkosuunnittelussa huomioitavia asioita. Eri hankkeiden, kuten valtatie 9 kehittämishanke ja Fingridin voimalinjahankkeen kanssa on syytä tehdä yhteistyötä hankkeen jatkosuunnittelussa riittävän varhaisessa vaiheessa. Hankkeen toteuttamiskelpoisuutta ja ympäristövaikutusten merkittävyyden tarkastelussa on myös osin otettu huomioon vaikutusten lieventämiskeinot, joskin lähtökohtaisesti hankkeen ympäristövaikutuksia on tarkasteltu ja tullut arvioida myös ilman lieventämistoimenpiteitä. Yhteysviranomaisen huomauttaa, että lähtökohtaisesti hankkeen seuraavassa suunnitteluvaiheessa

tulee ottaa huomioon esitetyt haittojen ehkäisy- ja lieventämiskeinot ja toteuttaa ne suunnitellun mukaisesti.

7. HANKKEEN JATKOKÄSITTELYSSÄ HUOMIOITAVAA

Hanketta koskevaan lupahakemukseen on liitettävä arviointiselostus ja tämä yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä. Lupaviranomaisen on varmistettava, että perusteltu päätelmä on ajan tasalla lupa-asiaa ratkaistaessa. Hankkeesta vastaava voi tarvittaessa pyytää ennen lupa-asian vireille tuloa yhteysviranomaista esittämään näkemyksensä perustellun päätelmän ajantasaisuudesta. Ajantasaistamisen tarvetta voidaan joutua tarkastelemaan esimerkiksi, jos hanke on muuttunut tai arvioinnista on kulunut pitkä aika.

Lupaviranomainen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen eikä tehdä muuta siihen rinnastettavaa päätöstä ennen kuin se on saanut käyttöönsä arviointiselostuksen ja perustellun päätelmän. Lupapäätökseen on sisällytettävä perusteltu päätelmä, ja siinä on asianmukaisesti otettava huomioon arviointiselostusta koskevien kuulemisten tulokset. Päätöksestä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja perusteltu päätelmä on otettu huomioon. Lupalaissa on lisäksi tarkemmat säännökset arvioinnin huomioon ottamisesta.

Hankkeen toteuttaminen edellyttää selvitysten tarkentamista ja tiettyjen elinympäristön viihtyvyyteen ja asuinoloihin vaikuttavien seikkojen, kuten melu, tärinä ja kiinteistöjen vedenhankinta, tarkempaa tutkimista ja mahdollisten haittojen ehkäisemistä ja asutukseen mahdollisesti kohdistuvan melu- ja tärinähaitan lieventämistä. Näiltä osin syntyvä haitta ilman torjuntatoimenpiteitä voi muodostua kohtuullisen merkittäväksi. Toteuttamisvaihtoehdon lopullinen valinta ja ratalinjauksen tarkentaminen tulevat todennäköisesti edellyttämään myös nyt laadittujen selvitysten täydentämistä. Ilmastovaikutusten hillintää ja niitä tukeviin mahdollisiin toimenpiteisiin tulee kiinnittää hankkeen jatkosuunnittelussa huomiota.

Yhteysviranomaisen pitää tärkeänä hankkeen jatkosuunnittelussa huomioon otettavaksi haitallisten ympäristö- ja luontovaikutusten ehkäisyn ja lieventämisen riippumatta siitä onko kyseessä yva-lain tarkoittama merkittäviä ympäristöhaitta vai ei. Mm. melun ja tärinän osalta on tärkeää huomioida asutuksen läheisyys ja toiminnan vaikutus ihmisten hyvään asumiseen ja elämiseen alueella. Vaikutusalueelle jääviin talousvesikaivoihin veden määrään ja laatuun mahdollisesta aiheutuvat muutokset tulee selvittää hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä. Keskeisten ja paikallisesti merkittävien pintavesi- ja pienvesikohteiden osalta tulee rakentamisen yhteydessä varmistaa, ettei niiden tilaa nykyisestäään heikennetä. Nytkymenjoen kohdalla tulee erityisesti varmistaa samentumisen estäminen ja taimensoraikkojen liettymisen estäminen. Nytkymenjoen nykyinen ekologinen tila on arvioitu

hyväksi ja biologisten muuttujien osalta jopa erinomaiseksi. Joen ekologinen tila tulee säilyttää myös jatkossa. Lisäksi jatkosuunnittelussa on syytä ottaa huomioon hankealueella tai sen läheisyydessä jo nyt tiedossa olevat muut hankkeet, joilla on voi yhtymäkohtia ja yhteisvaikutuksia ympäristöllisesti. Mahdolliset lupatarpeet tulee selvitettäväksi jatkosuunnittelun yhteydessä.

Yhteysviranomaisen toteaa, että arviointiselostuksessa on esitetty useita ja hyvinkin toteuttamiskelpoisia suosituksia ja ohjeita hankkeessa syntyvien haittojen lieventämiseksi ja ne on syytä ottaa aidosti huomioon hankkeen etenemisen myötä jatkosuunnittelun yhteydessä. Ilmastovaikutusten osalta yhteysviranomaisen esittää edelleen kompensatiomahdollisuuksien pohdintaa ja mahdollista toteuttamiskeinoja, vaikkakin niiden toteuttaminen arviointiselostuksessa on nykyisellään todettu hanketoimijan osalta mahdottomiksi. Massaylijäämän osalta tulisi ensisijaisesti hakea mahdollisia hyötykäyttökohteita. Ylijäämämateriaalin loppusijoittamisessa on huomioitava vastaavat ympäristölliset tekijät ja mahdolliset lupatarpeet kuin yleensäkin maa-ainesten sijoittamisessa.

Seurantaohjelmassa on alustavasti esitetty pinta- ja pohjavesien seuranta. Näiltä osin on hyvä varmistaa riittävä seuranta-aineisto ennen rakentamisen aloittamista. Melun ja tärinän osalta ja erityisesti haittojen torjuntaan jää epävarmuutta, mistä johtuen nekin on hyvä sisällyttää osaksi seurantaohjelmaa. Rataoikaisun rakentaminen nyt tarkastelluille alueille altistaa väistämättä uusia kohteita melulle ja tärinälle. Lisäksi rataoikaisulla tavoiteltu hyöty jää ympäristön ja asutuksen kannalta vähäiseksi, mikäli radan tapahtuvan liikennöinnin hyvään suunnitteluun ja riittävään haittojen torjuntaan ei kiinnitetä jatkossa riittävästi huomiota.

8. PERUSTELLUN PÄÄTELMÄN TOIMITTAMINEN JA SIITÄ TIEDOTTAMINEN

Yhteysviranomaisen toimittaa perustellun päätelmänsä sekä kopiot arviointiselostuksesta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle.

Perusteltu päätelmä toimitetaan tiedoksi hanketta käsitteleville viranomaisille, vaikutusalueen kunnille, maakuntien liitoille ja muille asianosaisille viranomaisille.

Perusteltu päätelmä sekä yhteenveto saaduista lausunnoista ja mielipiteistä ovat nähtävillä viranomaisen verkkosivuilla 30 päivän ajan osoitteessa www.ely-keskus.fi/kuulutukset/keski-suomi ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla osoitteessa www.ymparisto.fi/ratayhteysLahdenperaJamsaYVA.

9. SUORITEMAKSU, SEN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA OIKAISUMAHDOLLISUUS

Suoritemaksu on 6000 euroa.

Yhteysviranomaisen perustellusta päätelmästä perittävä maksu on määriteltä suppean hankkeen mukaisesti (7–13 henkilötyöpäivää). Maksu määräytyy ELY-keskusten maksuista annetun asetuksen perusteella.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että perustellusta päätelmästä perittävän maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua ELY-keskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän perustellun päätelmän antamispäivästä.

10. SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 19 ja 23 §

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 4 §

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus (TEM/2021/217) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuonna 2022

11. ASIAKIRJAN HYVÄKSYMINEN

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt limnologi Arja Koistinen ja ratkaissut johtaja Kari Lehtinen.

Liitteet	Maksua koskeva oikaisuvaatimusosoitus (vain hankkeesta vastaavalle) Kooste annetuista lausunnoista ja mielipiteistä
Jakelu	Väylävirasto Jämsä Jyväskylä Muurame Orivesi Tampere
Tiedoksi	Lausuntopyyynnön saaneet tahot

10.1.2023

Laskun lähettäminen	Lasku lähetetään myöhemmin Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksesta
Lisätietoja	Keski-Suomen ELY-keskus, Arja Koistinen, p. 0295 024 760

Tämä asiakirja KESELY/3079/2021 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KESELY/3079/2021 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Koistinen Arja 10.01.2023 11:25

Ratkaisija Lehtinen Kari 10.01.2023 12:14