



Liite yhteysviranomaisen perusteltuun päätelmään (KESELY/3079/2021). Lahdenperä-Jämsä ratayhteys, Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Väyläviraston julkaisuja 54/2022.

Yhteysviranomaisen kooste annetuista lausunnoista ja mielipiteistä. Alkuperäiset lausunnot ja mielipiteet on toimitettu hankkeesta vastaavalle Väylävirastolle. Henkilöiden nimet on poistettu tästä tiivistelmästä.

Lausunnot

Fingrid Oyj toteaa lausunnossaan että, radan suunnittelualueelle sijoittuu Fingridin 400 kV voimajohto Kangasala-Toivola sekä 2 x 110 kV voimajohdot Hikiä-Toivola. Lisäksi Fingridillä on käynnissä Fingrid Oyj:n Alajärvi-Hikiä 400+110 kilovoltin voimajohtohanke Alajärvi-Hikiä, josta käynnissä YVA-menettely (www.fingrid.fi/alajarvi-hikia).

Selostuksessa on todettu, että mikäli Lahdenperän puolella uusi raide sijoittuu nykyisen raiteen pohjoispuolelle, Lahdenperän kohdalla rataa sivuavan voimajohdon pylväitä on siirrettävä noin 10 metriä pohjoiseen. Edelleen muistutetaan, että tässä YVA-menettelyä koskevassa lausunnossa ei voida ottaa kantaa ratahankkeen teknisiin ratkaisuihin. Hankkeesta vastaava voi harkita, missä radan suunnitteluprosessin vaiheessa mahdollinen tekninen yhteensovittaminen nykyisten voimajohtojen ja tulevan 400 kV Alajärvi-Hikiä hankkeen kanssa kannattaa tehdä. Tärkeintä on varmistaa voimajohtohankkeen toteutusmahdollisuudet ja suunnitteluhjeiden noudattaminen.

Radan sijoituksesta ja muista liikennejärjestelyistä tulee pyytää Fingridiltä hankkeen suunnittelun edetessä erillinen risteämälausunto. Risteämälausunto tulee ottaa huomioon rakentamisessa ja alueella tapahtuvassa toiminnassa.

Fingrid Oyj:llä ei ole muuta huomautettavaa arviointiselostuksesta.

Jämsän kaupunki toteaa lausunnossaan, että arviointiselostus on selkeä ja huolellisesti laadittu. Vaikutusten arviointi vaikuttaa asiantuntevalta ja keskeiset ympäristövaikutukset on tunnistettu. Ratayhteyden parantamisen hyödyt näkyvät myös maakunnan ja valtakunnan tasolla sujuvampana liikennöintinä. Hankkeen ympäristövaikutukset kohdistuvat lähinnä paikalliselle tasolle eli Jämsään. Pyrkimys vaikutusten minimoimiseksi tarkalla suunnittelulla on tärkeässä roolissa tässä hankkeessa. Tunnelin louhinnasta syntyvien kiviainesmassojen hyötykäytöstä on tarpeellista tehdä kattava suunnitelma ennen töiden käynnistämistä. Vaikutukset Nytkymenjoen vedenlaatuun on pidettävä hallinnassa rakennustöiden ajan.

Keski-Suomen liitto toteaa, että ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on varsin kattavasti kuvattu hankkeen suhde maakuntakaavoitukseen. Suunnittelualueelle kohdistuu useita lainvoimaisen (lainvoima 28.1.2020) maakuntakaavan varauksia, jotka on arviointiselostuksessa hyvin avattu. Vireillä oleva Keski-Suomen maakuntakaava 2040 käsittelee seudullisesti merkittävää tuulivoimatuotantoa, hyvinvoinnin aluerakennetta sekä liikennettä. Keväällä 2022 nähtävillä olleessa Maakuntakaava 2040 valmisteluvaiheen aineistossa (kaavaluonnos 7.3.2022) ei ole osoitettu uusia tai täydentäviä kaavavarauksia ratahankkeen suunnittelualueelle. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on myös tuotu esiin hankkeen liittyminen keskeisiin muihin suunnitelmiin ja ohjelmiin mm. Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (hyväksytty 23.10.2020). Tampere-Jyväskylä-rataosuuden kehittäminen on määritetty liikennejärjestelmäsuunnitelmassa valtakunnallista merkitystä omaavana kärkihankkeena.

Keski-Suomen liitto toteaa, että ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa arvioidut vaikutukset ja vaikutusten arviointikehikko ovat hankkeen kannalta perusteltuja ja kattavia. Arviointiselostuksessa on vaikutusryhmittäin tuotu varsinaisten vaikutusten ja johtopäätösten lisäksi selkeästi esiin mm. arviointiin liittyvät epävarmuustekijät ja oletukset sekä mahdolliset keinot haitallisten vaikutusten lieventämiseen. Lisäksi Keski-Suomen liitto pitää hyvänä sitä, että osana vaikutusten arviointia on tarkasteltu myös ratahankkeen liikenteellisiä vaikutuksia, vaikka YVA-lainsäädäntö ei sitä edellytä.

Keski-Suomen liitolla ei ole erityistä huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiselostukseen.

Liite yhteysviranomaisen perusteltuun päätelmään (KESELY/3079/2021). Lahdenperä-Jämsä ratayhteys, Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Väyläviraston julkaisuja 54/2022.

Keski-Suomen museo toteaa lausunnossaan, että rakennetun kulttuuriympäristön osata aineistot ovat riittävät ympäristövaikutusten arvioimiseksi ja alueen rakennuskanta on selvitetty molemmissa vaihtoehdoissa. Tehty paikallisesti arvokkaiden kohteiden rakennusinventointi on kattava ja tarjoaa hyvin tietoa arvioinnin pohjaksi. Kokonaisuuden kannalta isoimmat vaikutukset lienevät rakennetun kulttuuriympäristön osata kaksoisraiteen rakentamisella tiiviimmissä asutustaajamissa. Loogisuuden osalta linjauksen sijoittaminen lähelle valtatietä olisi maisemallisesti kannattava, mutta sillä on enemmän vaikutuksia rakennetun kulttuuriympäristön yksittäiskohteisiin. Vaihtoehtotarkasteluissa pohjoinen ratalinjaus vaikuttaa selvityksen mukaan erityisesti Myrskylään pihapiiriin. Eteläisen vaihtoehdon osalta Keski-Suomen museo pitää kulttuuriympäristöön kohdentuvaa vaikutusta heikentävänä, koska se kohdistuu erityisesti Nytkymenjoen ja Partalan alueen tiiviimin 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. Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta vaihtoehdolla ei ole merkittävästi heikentävää vaikutusta arkeologiseen kulttuuriperintöön.

Keski-Suomen Pelastuslaitos toteaa, ettei pelastusviranomaisella ole lausuttavaa ympäristövaikutusten arvioinnin selostukseen. Lausunnossa viitataan 4.2.2022 annettuun ympäristövaikutusten arviointiohjelman lausuntoon.

Keurusselän ympäristön- ja terveydensuojelutoimisto toteaa lausunnossaan, että tunneliosuudet altistavat uusia rakennuksia runkomelulle ja tärinälle ja siksi tarkemman ratasuunnitelmavaiheen aikana tulee kiinnittää huomiota runkomelun ja tärinän torjuntaan altistuvien kiinteistöjen osalta.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa oli liikennetärinän ja runkomelun osalta ristiriitaisuuksia kohdan 9.6. tekstin ja taulukon 9.5 välillä melulle ja tärinälle altistuvien määrissä. Ve P uuden rata-linjauksen osalta taulukosta puuttuvat tekstissä mainitut 5 tärinälle altistuvaa rakennusta. Ve E uuden ratalinjauksen osalta tekstissä mainitaan 12 runkomelulle altistuvaa rakennusta, kun taas ko. taulukossa mainitaan 14 runkomelulle altistuvaa rakennusta.

Rataoikaisun kohdalla niillä alueilla, joilla uusi rata ei ole tunnelissa, yksittäisten kiinteistöjen melutaso voi kasvaa merkittävästi, ja näiden kannalta on merkitystä sillä, kumpi vaihtoehto valitaan. Tarkemmissa suunnitelmissa tulee kiinnittää huomiota riittäviin melusuojaustoimenpiteisiin.

Hankealue ei sijoitu luokitellulle pohjavesialueelle. Alueelle sijoittuu kuitenkin useita kiinteistöjä, joiden talous- ja käyttöveden hankintaan hankkeella voi olla vaikutusta. Kaivot tulee kartoittaa ja vaikutukset tältä osin arvioida riittävän laajalla alueella hankkeen vaikutuspiirissä huomioiden mm. arviointiselostuksessa mainitut kallioperän heikkousvyöhykkeet. Arvioinnissa on syytä huomioida rakentamisen ja liikenteen aiheuttamien vaikutusten lisäksi mahdolliset riskikohteet mm. onnettomuustilanteissa. Jotta rakentamisen ja liikennöinnin mahdollisesti aiheuttamat muutokset voidaan todeta, on suositeltavaa tutkia hankealueelle jäävien kaivojen veden laatu, kaivon tuottoisuus ja vedenkorkeus ennen kuin alueella ryhdytään maaperään kajoaviin toimiin. Rakentamisessa tulee pyrkiä mahdollisimman pieneen haittaan kiinteistöjen vedenhankinnassa ja mahdollisesti etsiä korvaavia vaihtoehtoja vedenhankintaan, jos kiinteistön vedenhankinta häiriintyy merkittävästi.

Luonnonvarakeskus toteaa lausunnossaan, että YVA-selostus on riistalajiston osalta suppea. Hankealueella ja/tai sen läheisyydessä tavataan sutta, karhua ja ilvestä. Hankealue sijoittuu kahden susireviirin väliin.

Hankealueen pesimälinnustoa on kartoitettu kesällä 2020. Luonnonvarakeskus näkee puutteena sen, 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.

Liite yhteysviranomaisen perusteltuun päätelmään (KESELY/3079/2021). Lahdenperä-Jämsä ratayhteys, Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Väyläviraston julkaisuja 54/2022.

Nytkymenjoen lajistoon kuuluu sauikko. Selostuksessa on todettu, että sauikon osalta vaikutukset riippuvat työmaan toteutuksesta. Lähtökohtaisesti ratahankkeissa huomioidaan sauikon kulkuyhteydet siltasuunnittelussa.

Museovirasto toteaa, että Keski-Suomen alueellinen vastuumuseo vastaa maakunnan kulttuuriympäristön viranomaistehtävistä ja näin ollen lausunnon antamisesta myös otsikon asiassa.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) toteaa, että Tukesilla ei ole lisähuomioita aikaisempaan kannanottoonsa (21.1.2022), joka on annettu arviointiohjelman kuulemisen yhteydessä. Tukesin tietojen mukaan suunnitelluissa mukana olevien vaihtoehtojen lähistöllä ei ole tällä hetkellä Tukesin valvontakohteita.

Mielipiteet

Mielipide 1.

Jos pohjoinen linja valitaan, niin mihin eteläisen tunnelin suulta, 9-tien suuntaan huolto tien sijoittaminen? Puheena olevan alueen tien varrella on 1800-luvulla rakennettu asuinrakennus (yva-selvityksestä näyttäisi puuttuvan 1880 rakennettu latoja) ja niiden säilyttäminen on mahdollista huoltotien oikealla linjauksella.

Mielipide 2.

Yleistä

Arviointiselostus liitteineen on laaja, monipuolinen ja perusteellinen. Jämsän Partalan kylän luonto- ja kulttuuriympäristöstä, arkeologisista kohteista, luontoarvoista, yms. on ratasuunnitelmien yhteydessä syntynyt asiakirjoja, joilla on kylässä asuvien ihmisten näkökulmasta muutakin kun vain ratasuunnitelmien ympäristövaikutusten arviointiin liittyvää merkitystä. Yva-selostuksen ja sen liitteiden tiedoista on iloa ja hyötyä ainakin luonnon ystäville, sukututkijoille ja lähihistorian harrastajille.

1. Ehdotus/0-vaihtoehto selvitettävä

Ehdotan, että viranomaiset vielä perusteellisesti harkitsisivat, kannattaako Tampere-Jyväskylä välin noin 8 minuutin matka-ajan/ajoajan säästön takia käyttää rahaa 300 miljoonaa euroa ja mahdollisesti enemmänkin? Edellä mainitun lisäksi oikaisun kustannuksia "8 minuutin takia" maksavat monessa sukupolvesta radan/tunnelin välittömässä läheisyydessä asuvat ihmiset ja rataoikaisun lähiluonto ja ympäristö. Maalaisjärjellä ajateltuna kaksoisraide nykyisen raiteen viereen, vaikka se jouduttaisiin paaluttamaan Kynnyssuon kohdalla, tulee halvemmaksi ja aiheuttaa, ihmisille, luonnolle ja ympäristölle vähemmän kielteisiä vaikutuksia, kuin tunnelin louhiminen ja Ylä-Partalan alueella kaksoisraiteen rakentaminen täysin uuteen paikkaan.

Ennen kuin jatkopäätöksiä rataoikaisusta/tunnelivaihtoehtoista tehdään, tulee selvittää ns. 0-vaihtoehtoon (nykyinen ratalinja) parantamis- ja toteuttamismahdollisuudet kaikilta osin. On mahdollista, että 0-vaihtoehto on sittenkin kustannustehokkaampi ja kaikin puolin järkevämpi ratkaisu, sillä YVA-selostuksessa mainitut muutamat rataoikaisun hyödyt vaikuttavat ylimalkaisilta heitoilta. En ole löytänyt Väyläviraston sivuilta tai muualta tietoa, onko 0-vaihtoehtoon mahdollisuuksia ja kustannuksia selvitetty vertailukelpoisesti.

2. Ehdotus/Paremmat korvaukset haja-asutusalueille

Liikenneyhteyksien parantamista varten tarvittavasta maasta maksettava korvaus on pieni ja tuntuu maanomistajasta lähinnä symboliselta. Erityisesti näin on kaavoituksen ulkopuolella niin sanotuissa metsäkylissä. Teiden ja rautateiden rakentamisen kielteiset vaikutukset saattavat jonkun yksittäisen maanomistajan kannalta olla dramaattisen kielteisiä monella tavalla. Perhe saattaa menettää kotinsa tai osan kiinteistönsä rakennuksista. Maa- ja/tai metsätalouden tai muun elinkeinon harjoittaminen saattaa vaikeutua merkittävästi tai olla mahdotonta, kun tiet ja rautatie pilkkovat metsät ja/tai pellot. Lähiliikkuminen vaikeutuu. Asumisen laatu huonontuu melun, tärinän, ympäristö pilaantumisen ja luonnon vaurioitumisen takia. Tämä kaikki laskee tilalla asumisen laatua ja tilan arvoa.

On kohtuutonta, että yksittäiset ihmiset ja perheet joutuvat yhteisen hyvän nimissä "uhraamaan" omaisuutensa, elinkeinonsa ja ympäristönsä näennäistä korvausta vastaan. Oman lisänsä tähän "uhraukseen" tuo se, että tila saattaa olla ollut vuosikymmeniä tai muutaman sata vuotta suvun hallussa ja siihen liittyy arvoja, joita ei voi edes rahalla korvata.

Liite yhteysviranomaisen perusteltuun päätelmään (KESELY/3079/2021). Lahdenperä-Jämsä ratayhteys, Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Väyläviraston julkaisuja 54/2022.

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

Lahdenperä-Jämsä oikaisun ympäristövaikutukset

Suuri puute selostuksessa on, että ympäristövaikutusten arvioinnissa ei ole otettu huomioon/alustavasti suunniteltu:

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

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

Missä vaiheessa päätetään, mihin kohtiin hätäuloskäynnit ja niihin liittyvät huoltotiet tulevat ja missä vaiheessa hätäuloskäyntien paikkoihin liittyvät ympäristövaikutukset arvioidaan ja miten arviointi liitetään nyt käsittelyssä olevan arviointiselostuksen kokonaisuuteen?

Yhteistyö maanomistajien kanssa

Tiedotustilaisuuksissa ja arviointiselostuksessa sekä muussa tiedottamisessa korostetaan avoimuutta ja yhteistyötä maanomistajien kanssa. Paperilla ja puheissa näyttää hyvältä. Perikuntamme kokemukset yhteistyön sujumisesta esimerkiksi 9-tien viimeistä parannusta toteutettaessa olivat karvaat. Suunnitteluvaiheessa maanomistajan näkemyksiä ei otettu huomioon. 9-tien suunnittelijat perustivat paikoitellen päätöksensä ja suunnitelmansa vanhoihin tietoihin ja karttoihin. Vasta pitkän väännön jälkeen myönnettiin, että suunnitelma perustui vanhentuneeseen tietoon. Kokemus on, että kun suunnitelma saa lain voiman, yhteistyö ja avoimuus maanomistajan kanssa vähenee tai lakkaa. Maanomistaja on viranomaisille ja urakoitsijalle lähinnä häirikkö ja hidade.

Voi vain toivoa, että aika on muuttunut ja rata-asioissa yhteistyö sujuu paremmin, kuin mitä aikaisemmat kokemuksemme 9-tien rakentamisesta ovat.

Todettakoon, että ne henkilöt, jotka ovat tehneet Lahdenperä-Jämsä rataoikaisun yva-selostusta koskevia tutkimuksia, ovat tähän mennessä toimineet yhteistyössä ja avoimesti. Heitä kohtaan ei ole mitään moitittavaa tai huomautettavaa. Kiitokset heille monipuolisista selostuksista ja hyvästä yhteistyöstä.

Huolen aiheet

Koskee XX-nimistä tilaa. Viitaten yva-ohjelmasta 9.2.2022 antamaani lausuntoon, ympäristövaikutusten arviointiselostus vahvistaa huolenaiheet perustelluiksi eli, jos eteläinen vaihtoehto valitaan henkilön kiinteistön kohdalla:

- tunnelin rakentaminen ja räjäytykset todennäköisesti aiheuttavat rakennuksille ja niiden perustuksille vaurioita, joita rakennuttaja ”yrittää estää/vähentää/hallita”
- käytössä tunnelin junaliikenne tullee aiheuttamaan rakennuksille pysyvää runkomelua ja tärinää, jota yritetään estää teknisillä ratkaisulla, 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 lähettäviltä
- 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.

Yhteenvedona voi todeta, että rataoikaisun vaikutukset ovat kaikilta osin enemmän tai vähemmän kielteisiä meille tilalla asuville ihmisille, kiinteistön arvolle, ympäröivälle luonnolle ja maisemalle.

Liite yhteysviranomaisen perusteltuun päätelmään (KESELY/3079/2021). Lahdenperä-Jämsä ratayhteys, Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Väyläviraston julkaisuja 54/2022.

Mikäli eteläinen oikaisuvaihtoehto valitaan, toivon, että kiinteistömme maalla tehtäviä katselmuksia varten varataan riittävästi aikaa ja niiden ajankohdista sovitaan hyvissä ajoin, jotta kaikki perikunnan jäsenet voivat halutessaan olla mukana tilaisuuksissa.

Mielipide 3.

Mielipiteessä esitetään huolena ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa esille tulleet asiaan: *"Uusi rata kulkee vanhan raiteen vieressä Sammalisen ja nykyisen radan välistä"*. Miksi uusi rata pitäisi rakentaa ympäristöltään-, maisemaltaan herkän lampi Sammalisen puolelle? Nykyisen radan pohjoispuolellahan on lähes koko matkaltaan kova maapohja, eikä silloin pilattaisi Sammalisen pohjoispään herkkää suomaisemaa ja samalla lammen vedenlaatua. Lisäksi dokumentissa mainitaan *"Kaksiraiteisilla osuuksilla huoltotie pyritään toteuttamaan radan molemmin puolin."* Uuden raiteen ja huoltotien ansiosta Sammalisen pohjoispään ympäristö/maisema menisi täysin pilalle. Lisäksi lammin pohjoispään suoalue on kurkien jokakeväinen ruokailu- ja levähdyspaikka. Lisäksi todetaan, että selostuksessa mainitaan, ettei viitasammakosta ollut havaintoja maastokäynnin yhteydessä. Mielipiteessä todetaan, että ainakin mielipiteen esittäjän havaintojen mukaan niitä esiintyy noin 150 m päässä nykyisestä radasta.