



28.4.2008

KAS-2008-R-3-531

Ratahallintokeskus
PL 185
00101 Helsinki

Viite / Hänvisning

Asia / Ärende

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA, LUUMÄKI – IMATRANKOSKI-KAKSOISRAIDE, Luumäki, Lappeenranta, Joutseno ja Imatra;

1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Ratahallintokeskus on toimittanut Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994 muutettu 267/1999) mukaisen ympäristövaikutusten arviointiohjelman koskien Luumäki-Imatrankoski kaksoisraiteen rakentamista.

Hankkeen nimi:

Luumäki – Imatrankoski-kaksoisraide, Luumäki, Lappeenranta, Joutseno ja Imatra.

Hankkeesta vastaava ja yhteystiedot:

Ratahallintokeskus, PL 185, 00101 Helsinki

Hankkeesta vastaavan käyttämä konsultti:

Sito Oy, Tietäjäntie 14, 02130 Espoo.

Yhteysviranomainen:

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus, PL 1023, 45101 KOUVOLA

Ympäristövaikutusten arviointimenettely:

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia.

Arviointimenettelyä sovelletaan Luumäki-Imatrankoski kaksoisraiteen rakentamiseen ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 4 §:n 2 momentin ja 6 §:n 1 momentin perusteella. Kaakkois-Suomen ympäristökeskus on tehnyt yvamenettelyn soveltamisesta päätöksen 17.4.2007.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma tarvittavista selvityksistä sekä arviointimenettelyn järjestämisestä. Arviointiohjelman ja tämän lausunnon perusteella hankkeesta vastaava laatii hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiselostuksen, jossa esitetään mm. hankkeen eri toteutusvaihtoehdot ja niiden keskeiset ympäristövaikutukset sekä haitallisten vaikutusten mahdolliset lieventämiskeinot. Arviointiselostuksen valmistuessa loppu kesällä 2008 se tulee vastaavaan julkiseen käsittelyyn kuin nyt käsiteltävänä oleva arviointiohjelma.

Hanke ja sen perustelut

Rataosa Luumäki–Imatra tavara on rataverkon vilkkaimpia yksiraiteisia rataosia ja rataosan välityskyky on osan aikaa vuorokaudesta lähes loppuun käytetty. Rataosan kehittäminen on osa itäisen Suomen raideliikenteen kehittämistä, jota on edeltänyt Keravan ja Lahden välisen oikoradan rakentaminen vuosina 2002–2006 sekä vuonna 2007 aloitettu Lahti–Luumäki-radon rakennussuunnittelu. Luumäki–Imatra tavara kuuluu yleiseurooppalaiseen TEN-liikenneverkkoon sekä liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän esitykseen henkilö- ja tavaraliikenteen runkoverkoista. Rautatieliikenteen kilpailukyvyyn ylläpitäminen ja kehittäminen vaatii henkilöliikenteessä matka-aikojen lyhentämistä ja tavaraliikenteessä akselipainojen nostamista. Rataosalle on tehtävä merkittäviä välityskykyä parantavia muutoksia, jotta rataosan sujuva liikennöinti voidaan varmistaa liikennemäärien kasvaessa. Rataosan muuttaminen kaksiraiteiseksi on tehokkain tapa lisätä rataosan välityskykyä. Kasvavaa venäjän tavaraliikennettä on suunniteltu siirrettäväksi Vainikkalan raja-asemalta Imatrankosken raja-asemalle. Liikenteen siirtämiseen Imatrankosken kautta tapahtuvaksi vaikuttavat liikenteen järjestelyissä Venäjän puolella tapahtuvat muutokset ja Vainikkalan kautta Venäjälle kulkevan henkilöliikenteen lisääntyminen. Imatrankosken kautta tapahtuvan liikenteen lisääntyminen edellyttää Imatrankosken radalta Lappeenrannan suuntaan johtavan kolmioraiteen rakentamista sekä kolmioraiteen ja valtakunnan rajan välisen rataosuuden muuttamista kaksiraiteiseksi.

Tarkasteltavat vaihtoehdot

Vaihtoehto 0

Hankkeen toteuttamatta jättäminen, nykyisen radan ylläpito kunnostustoimenpitein.

Vaihtoehto 0+

- Nopeuden ja akselipainon nostamisen edellyttämät toimenpiteet nykyiseen rataankohdistuvien toimenpitein.
- Nykyisen raiteen geometrian parantaminen
- Tasoristeysten poistaminen (viisi kappaletta, joista kaksi poistuu vuonna 2008).
- Päälysrakenteen parantaminen (sepelin seulonta osalla matkaa).
- Alus- ja pohjarakenteen parantaminen sisältäen ratapenkereen leventämisen, vahvistamisen ja routaeristämisen tarvittavin osin.
- Rumpujen jatkaminen ja korjaaminen sekä heikkokuntoisten siltojen korjaaminen tai uusiminen.
- Saimaan kanavan sillan uusiminen
- Huoltoteiden rakentaminen
- Radan aitaaminen liikennepaikkojen ja taajamien kohdilla.
- Nykyiset liikennepaikat säilyvät ennallaan.

Vaihtoehto 1

- Nopeuden ja akselipainon noston edellyttämät toimenpiteet nykyisellä raiteella VE 0+ mukaisesti.
- Kaksoisraiteen rakentaminen koko rataosalle.

- Kaksoisraiteen rakentamisen vaikutuksesta nykyiset kohtausraiteet puretaan tai hyödynnetään kaksoisraiteena tai ohitusraiteena. Kaksoisraiteen rakentaminen muuttaa nykyisten kaupallisten liikennepaikkojen (Lappeenranta, Lauritsala, Joutseno, Rauha ja Imatra henkilöasema) raiteistomuotoa jonkin verran
- Rataosalle rakennetaan ohitusraidepari ja raiteenvaihtopaikkoja. Ohitusraiteen optimaalinen sijainti on Lauritsalan ja Joutsenon välillä
- Nykyiset heikkokuntoiset Saimaan kanavan ja Mansikkalan terässillat korvataan uusilla kaksiraiteisilla silloilla. Sillat sijoittuvat nykyisten siltojen viereen. Sillat vaikuttavat raidegeometriaan sillan kohdalla ja molemmilla puolilla siltaa.
- Rakennetaan tarvittava huoltotieverkosto.
- Kaksoisraiteen vaiheittain rakentaminen selvitetään.

Vaikutusten tunnistaminen ja tarkasteltavan vaikutusalueen raja

Tässä hankkeessa ympäristövaikutuksilla tarkoitetaan radan parannustoimenpiteistä ja rakentamisesta aiheutuvia välittömiä ja välillisiä vaikutuksia ympäristöön. Arvioinnissa tarkastellaan sekä rakentamisen että käytön aikaisia vaikutuksia. Merkittäviksi ympäristövaikutuksiksi on arvioitu nousevan ensisijaisesti melu ja värinä sekä sosiaaliset vaikutukset, vaikutukset maankäyttöön, maa- ja metsätalouteen, asutukseen, virkistykseen, kaupunkikuvaan ja maisemaan sekä kulttuuriperintöön ja vaarallisten aineiden kuljetusten ja muiden maaperän ja pohjaveden pilaantumisriskiä aiheuttavien toimenpiteiden aiheuttamat riskit.

Vaikutusten arvioinneissa määritetään myös toimenpiteet haittojen ehkäisemiseksi ja lieventämiseksi. Rataosan tiedossa olevat ympäristökohteet on esitetty ympäristöteemakartoilla arviointiohjelman liitteessä. Koska rataosan parantaminen tapahtuu olemassa olevalle radalle, voidaan välittömien vaikutusten olettaa ulottuvan pääasiassa radan lähialueelle. Lähtökohtana YVAssa tehtäville vaikutustarkasteluille onkin nykyinen rata ja sen lähialueet. Esimerkiksi luontoselvitykset tehdään 100 metriä radan molemmin puolin. Sen sijaan maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen sekä maisemaan kohdistuvat vaikutukset arvioidaan huomattavasti laajemmalla alueella. Vaikutusalueen raja on esitetty arviointiohjelmassa kartalla.

Tiedot hankkeen toteuttamisen edellyttämistä suunnitelmista ja luvista

Arviointiselostuksessa tullaan esittämään tässä suunnitteluvaiheessa tiedossa olevat ympäristölliset lupatarpeet ja hankkeen edellyttämät päätökset (mm. Ratalain edellyttämät päätökset). Kun suunnittelu tarkentuu (yleissuunnitelma, ratasuunnitelma), suunniteltujen toimenpiteiden vaatimat luvat selvitetään tarkemmin. Tarvittavia lupia voivat olla seuraavien lakien mukaiset luvat: Luonnonsuojelulaki, muinaismuistolaki, maa-aineslaki, maankäyttö- ja rakennuslaki, rakennussuojelulaki, asetus valtion omistamien rakennusten suojelusta, kirkkolaki, (1054/1993, 14. luku), ympäristönsuojelulaki ja vesilaki.

Liittyminen muihin hankkeisiin

Ympäristövaikutusten arviointi tehdään tiiviissä yhteistyössä samanaikaisesti tehtävän Luumäki–Imatrankoski alustavan yleissuunnitelman kanssa. Luumäki–Vainikkala rataosuudelle on tehty yleissuunnitelma vuonna 1997 lisäraiteen rakentamiseksi. Yva:ssa huomioidaan suunnitellun Luumäki–Vainikkala-lisäraiteen liittyminen Luumäki–Imatra tavarat–rataosaan vuonna 2007 laaditun geometrisen tarkastelun mukaisena. Lahti–Luumäki -rataosalle on valmistunut yleissuunnitelma vuonna 2004 ja sitä on tarkistettu vuonna 2006. Rataosan rakentamissuunnittelu on käynnissä. Nyt tarkasteltava Yva-hanke on jatkoa Lahti–Luumäki-hankkeelle. Valtatien 6 parantamisesta välillä Taavetti–Lappeenranta (Kärjenkylä) on käynnissä ympäristövaikutusten arviointimenettely. Valtatien 6 parantamisesta välillä Lappeenranta–Imatra on laadittu neljästä tieosuudesta tiesuunnitelmat vuosina 2002–2006. Näistä

osuus Muukko–Ahvenlampi on toteutettu ja osuudella Kärki–Muukko parantaminen on käynnissä. Osuudella Ahvenlampi–Mansikkala on käynnistymässä rakentamissuunnittelu.

Arviointiohjelmasta tiedottaminen, kuuleminen ja osallistumisen järjestäminen

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus on kuuluttanut ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta Luumäen kunnassa, Lappeenrannan, Imatran ja Joutsenon kaupungeissa 8.2.-25.2.2008. Kuulutus on julkaistu Joutsenolehdeissä, Luumäki, Uutisvuoksi ja Etelä-Saimaa sanomalehdissä. Arviointiohjelma on ollut nähtävillä Luumäellä, Lappeenrannassa ja Joutsenossa ja Imatralla kaupungintaloilla ja kirjastoissa. Lisäksi ohjelma on ollut saatavissa sähköisesti Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen internetsivuilla. Hanketta ja ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa koskevat yleisötilaisuudet pidettiin 20., 21. ja 22. päivänä marraskuuta. Lausunnot ja mielipiteet tuli toimittaa 28.3.2008 mennessä Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle. Lausunnot pyydettiin seuraavilta tahoilta: Luumäen kunta, Lappeenrannan kaupunki, Joutsenon kaupunki, Imatran kaupunki, Etelä-Karjalan liitto, Etelä-Suomen lääninhallitus Kouvolan palveluysikkö, Kaakkois-Suomen työvoima ja elinkeinokeskus, Kaakkois-Suomen tiepiiri, Museovirasto, Etelä-Karjalan maakuntamuseo, Kaakkois-Suomen metsäkeskus, Etelä-Karjalan maaseutukeskus, Kaakkois-Suomen metsänomistajien liitto ry., Etelä-Karjalan luonnonsuojelupiiri, Oy VR-Rata Ab, Itä-Suomen ratakeskus, Kymen riistanhoitopiiri.

Internet-sivujen kautta kansalaiset voivat saada tietoa hankkeesta ja antaa palautetta. Hankkeen Internet-sivut ovat ratahallintokeskuksen sivuilla. Internetiin on perustettu erityiset karttapalaute-sivut, joilla voi antaa palautetta hankkeesta helppokäyttöisen karttaliittymän kautta ja tutustua hankkeeseen tarkemmin. Sivut ovat osoitteessa <http://map3.sito.fi/luima/>. Sivut toimivat ratasuunnitelmien esittely- ja kommentointikanavana koko hankkeen ajan. Karttaliittymässä kunkin alueen peruskartta toimii lähestymiskarttana. Lisäksi palvelussa esitetään ratasuunnitelmakartat, joiden katselumittakaava on noin 1:2 000. Palvelussa kansalaiset voivat antaa palautetta pisteeseen, viivaan tai alueeseen sidottuna ja kirjoittaa kommentit suoraan haluamaansa kohteeseen. Internet-palautejärjestelmän lisäksi kansalaisille tarjotaan palautteenantomahdollisuus myös perinteisessä muodossa (palautelomakkeet) koko hankkeen ajan. Palautteenantomahdollisuudesta ja -paikoista tiedotetaan alueen lehdissä arviointiselostusvaiheen alussa.

Yva-menettelyä varten on perustettu hankeryhmä, johon kuuluvat hankkeen sidosryhmien edustajina Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen, VR Osakeyhtiön, Kaakkois-Suomen tiepiirin sekä Etelä-Karjalan liiton edustajat. Lisäksi hankeryhmään kuuluvat suunnittelualueen kunnat ja kaupungit: Luumäki, Lappeenranta, Joutseno ja Imatra. Hanketta edustaa hankeryhmässä Ratahallintokeskus ja RHK:n alueisännöinti sekä suunnittelukonsultin ja suunnitelmien asiantuntijatarkastuksen edustajat. Hankeryhmä kokoontuu työn aikana arviolta noin kuusi kertaa. Edellä mainitut tahot ovat edustettuina myös ympäristövaikutusten arvioinnin seurantaryhmässä.

2. ARVIOINTIOHJELMASTA ESITETYT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle toimitettiin 30 lausuntoa tai mielipidettä.

Luumäen kunnanhallitus

Kunnanhallitus päättää ilmoittaa lausuntonaan Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle, että samoin kuin kunnan ympäristölautakunta, myös kunnanhallitus kannattaa VE 1 vaihtoehtoa. Muuta huomautettavaa ohjelmasta ei ole. Ympäristölautakunnan sekä perusturvalautakunnan lausunnot toimitetaan ympäristökeskuksen tietoon.

Luumäen kunnan ympäristölautakunta

Ympäristölautakunta kannattaa VE 1 vaihtoehtoa. Lautakunnalla ei ole muutoin huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta koskien Luumäki-Imatrankoski kaksoisraidehanketta.

Luumäen kunnan perusturvalautakunta

Perusturvalautakunnalla ei ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiohjelman osalta.

Lappeenrannan kaupunginhallitus

Kaupunginhallitus saattaa alla olevat kaupungin lautakuntien lausunnot Kaakkois-Suomen Ympäristökeskukselle huomioonotettavaksi Luumäki-Imatrankoski kaksoisraiteen suunnittelussa.

Lappeenrannan tekninen lautakunta

Suunnitteluratkaisut on valittava siten, että hankkeella on mahdollisimman vähän haitallisia vaikutuksia. Vaikutusten tarkasteluun tulee sisältyä haitallisten vaikutusten torjuntamahdollisuuksien selvittäminen ja lieventämistoimenpiteiden esittäminen. Vaikutuksia voidaan lieventää esim. pohjanvahvistustoimenpiteillä (tärinähaitta) melusteilla (meluhaitta), pohjavesisuojausilla (pohjaveden pilaantumishaitta), yhteyksien järjestämisellä radan poikki (estehaitta) sekä ympäristöhoitotoimenpiteillä (kaupunkikuvan pilaamishaitta). Lieventämistoimenpiteiksi katsotaan myös rakentamisen aikaisten haittojen vähentäminen ja ehkäiseminen.

Lappeenrannan ympäristö- ja rakennuslautakunta

Rautatieliikenteestä aiheutuu tietyillä alueilla melu- ja tärinähaittaa. Vaikka vaihtoehto VEO+ ei lisää merkittävästi meluhaittaa verrattuna tilanteeseen VEO, tulee myös VEO+ vaihtoehdossa harkita asiantuntijatarkastelujen jälkeen, tulisiko tietyillä alueilla tehdä laskennallisia meluselvityksiä. Vaihtoehdossa VE0, jossa rata-alueella ei tehdä minkäänlaisia toimenpiteitä jatkuisi melun osalta nykyinen riittämätön tila. Vaihtoehdossa VE0+ tilanne paranee ympäristön kannalta hieman kun melua aiheuttava vanha Saimaan kanavan silta uusitaan. Vaikka 2-raiteen rakentaminen ei toteutuisi, tulee melu- ja tärinäselvitysten perusteella tehdä suunnitelma, jonka mukaisesti toteutettaisiin meluohjearvojen ylittävillä alueilla melutorjuntatoimenpiteitä. Luontoselvitys, erityisesti huomioiden Ihalainen-Mäntylä-Kuusela -alueen kämmekkäesiintyvät, tulee toteuttaa siten, että selvityksessä huomioidaan myös kaksoisraiteen rakentamiseen liittyvä liikenne ja varastointi eli katselmukset tulee toteuttaa riittävän laajalla alueella.

Lappeenrannan sosiaali- ja terveyslautakunta

Terveysvaikutusten ja sosiaalisten vaikutusten arviointiin on arviointiohjelmassa kiinnitetty riittävästi huomiota. Terveysvaikutukset on tunnistettu ja niitä on esitetty arvioitavaksi riittävän laajasti ja käytössä olevin menetelmin. Ohjelmassa on esitetty myös konkreettiset mahdollisuudet ja vaihtoehdot haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi ja lieventämiseksi sekä maininta mahdollisesta seurantaohjelmasta. Erilaiset ihmisryhmät on huomioitu laajasti. Pohjavedet ja hankealueella sijaitsevat vedenottamot on huomioitu, mutta vaikutuksia arvioitaessa tulee selvittää ja huomioida myös hankkeen vaikutusalueella sijaitsevat yksityiset vedenottamot ja kaivot.

Joutsenon kaupunginhallitus

Kaupunginhallitus päättää antaa lausuntonaan Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle alla olevat sosiaali- ja terveyslautakunnan, kaavoitus- ja ympäristölautakunnan sekä elinkeino- ja maankäyttötoimikunnan lausunnot. Lisäksi kaupunginhallitus la-

suu, että Hongiston rautatien alikulkutunneli tulee huomioida vt-6:n tiesuunnitelma-kartassa huomioidussa paikassa.

Joutsenon sosiaali- ja terveyslautakunta

Terveysvaikutusten ja sosiaalisten vaikutusten arviointiin on arviointiohjelmassa kiinnitetty riittävästi huomiota. Terveysvaikutukset on tunnistettu hyvin ja niitä on esitetty arvioitavaksi riittävän laajasti ja käytössä olevin menetelmin. Ohjelmassa on esitetty myös konkreettiset mahdollisuudet vaihtoehdot haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi ja lieventämiseksi sekä maininta mahdollisesta seurantaohjelmasta. Erilaiset ihmisryhmät on huomioitu laajasti. Pohjavedet ja hankealueella sijaitsevat vedenottamot on huomioitu, mutta tarvittaessa vaikutuksia arvioitaessa tulee selvittää ja huomioida myös hankkeen vaikutusalueella sijaitsevat yksityiset vedenottamot ja kaivot. Lisäksi Joutsenon kohdalla aivan radan läheisyydessä sijaitsee muun muassa koulu. Vaikutukset tällaisiin kohteisiin on tarkasteltava erityisen huolella ja riittävän tarkkaan. Muilta osin ei sosiaali- ja terveydensuojeluviranomaisella ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Joutsenon kaavoitus- ja ympäristölautakunta

Arviointiohjelmassa on kuvattu nykyinen tilanne hankealueella ihmisiin ja asutukseen kohdistuvat vaikutukset on nostettu arvioinnissa keskeiseen osaan. Erityisesti tärinävaikutuksia arvioidaan laajasti. Vaikutusten arvioinnissa kiinnitetään erityisesti huomiota asumiseen, asumisviihtyisyyteen ja elinympäristön viihtyisyyteen ja virkistykseen arvioimalla, melutason muutoksia, tärinää, erilaisia koettuja vaikutuksia ja häiriöitä, virkistys- ja vapaa-ajanviettomahdollisuuksia ja virkistysreittien muuttamista, pohjaveteen aiheutuvia vaikutuksia. Vakituksen asumisen lisäksi tulee vaikutustarkasteluissa huomioida vapaa-ajan asutus. Arvioinnissa tarkastellaan myös maankäyttöön, sosiaaliseen elämään ja yhteisöllisyyteen, esteettömyyteen ja turvallisuuteen sekä palveluihin vaikuttavia tekijöitä. Melua ja tärinää tarkastellaan soveltuville malliohjelmilla. Arvioinnissa hyödynnetään olemassa olevia selvityksiä, kartoituksia, mittauksia ja muita olemassa olevia tietoja. Melun vaikutusten arvioinnissa tulee selvittää myös meluntorjuntatoimenpiteiden vaikutukset asumiselle, ympäristölle ja maankäytölle. Joutsenon läpi kulkee kansainvälinen vaellusreitti E10, joka alittaa radan ja VT6:n. Vaikutusten arvioinnissa tuleekin huomioida alitusten sijaintipaikkojen vaikutus virkistys- ja vaellusreittien käyttöön ja sitä kautta vaikutukset vapaa-ajan liikkumiseen luonnossa. Pohjaveden ja maaperän pilaantumiskasvien arviointi perustuu kartta- maastotarkasteluihin, olemassa oleviin pohjavesiselvityksiin ja riskitarkasteluihin sekä seurantatietoihin ja viranomaisilta saatuihin pohjavesitietoihin. Arviointiohjelmassa on myös huomioitu haitallisten vaikutusten ehkäiseminen ja lieventäminen sekä vaikutusten seuranta. Muilta osin ei kaavoitus- ja ympäristölautakunnalla ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Joutsenon elinkeino- ja maankäyttötoimikunta

Vt-6 tiesuunnitelma Ahvenlampi-Mansikkala on hyväksytty ja toimeenpano on käynnistynyt ko. osuuden rakennussuunnitelman laatimisella. Rakennussuunnittelun hankeryhmän ensimmäinen palaveri pidettiin 6.3.2008 Joutsenossa. Tilaisuudessa keskusteltiin mm. ulkoilureittien alikulkuratkaisuista, joiden osalta projektipäällikkö pyysi Joutsenolta pikaista vastausta, mikäli asian mm. Ukonhautojen E 10 reitin alikulun osalta tulisi vielä uusi kannanotto. Asiassa on kustannussyistä tullut esiin vaihtoehto, jossa E 10 johdettaisiin Ukonhautojen suunnitellun alikulun S210 sijasta n. 2,4 km itään toteutettavan riistaeläinalikulun S212 kautta. Tällöin on kuitenkin edellytettävä, että riistaeläinalikulku mitoitetaan latukoneella kuljettavaksi ja mahdollisesti myös radan nykyinen alikulku joudutaan uusimaan. Lisäksi tulee vielä huomioida, että Ukonhautojen alikulku edellyttäisi myös radan alituksen. Elinkeino- ja maankäyttötoimikunta päättää lausuntonaan esittää kaupunginhallitukselle, että Tie-

hallinnolle tehdään vt-6:n rakennussuunnittelua varten esitys, että ns. Ukonhautojen alikulusta S210 luovutaan ja ulkoilureitti E 10 johdetaan riistaeläinalikulun S212 kautta, joka tulee suunnitella siten, että latukoneella voidaan ulkoilureittiä talvisin turvallisuuksessa hoitaa.

Imatran kaupunginhallitus

Kaupunginhallitus päättää antaa Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle Luumäki - Imatrankoski -kaksoisraiteen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta alla olevat kaupungin lautakuntien lausunnot.

Imatran ympäristö- ja rakennusvalvontalautakunta

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on yhtenä tavoitteena rakentaa aktiivinen yhteys itse suunnitteluprosessiin, jotta suunnitteluratkaisut palvelisivat mahdollisimman hyvin paikallisia ihmisiä. Tämä tavoite on erittäin kannatettava. Monesti vaikka vaikutusten arviointeja tehdään ja asukkaita kuullaan, jää niiden huomioiminen suunnitteluprosessissa nimelliseksi.

Arviointimenetelmät ja vaikutukset pohjavesiin

Arviointiohjelma on joiltakin osin epätarkka. Esimerkiksi pohjavesiriskien arvioinnissa on suunniteltu tukeuduttavan olemassa oleviin selvityksiin. Pohjavesiriskit on kartoitettu Imatran ja Joutsenon vedenottamoiden suojelusuunnitelmassa, joka on valmistunut helmi-kuussa 2004. Pohjavesiriskeistä pitää pohjavesialueiden kautta kulkevan radan osalta tehdä uusien tietojen perusteella uusi arviointi. Pohjavesien riskinarvioinnissa pitää ottaa huomioon myös arviot tulevien vuosien kuljetustarpeista sekä liittää varautumissuunnitelmat mahdollisten onnettomuuksien varalta.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin

Imatralla asutuksen läheisiksi paikoiksi on mainittu vain Korvenkanta ja Imatran asema. Vaikutuksia ihmisten elinoloihin on kaksoisraiteen toteutuessa muuallakin Imatralla. Erityisesti vaikutuksia ja muutoksia tulee olemaan Imatra – raja välillä. Kaksoisraiteella ja raideliikenteen lisääntymisellä on vaikutusta ihmisten liikkumiseen ja turvallisuuteen Imatra - raja välisellä alueella. Kaksoisraide huonontaa elinoloja, mikäli ei tehdä alikulkua kevyelle liikenteelle Sotkulammelle Niittyperhonkujan kohdalle, sillä siitä koululaiset kulkevat Sienimäen kouluun. Samoin huononee Itä-Siitolan asukkaiden elinolot, jos Itä-Siitolaan Pellonreuna -kadun päähän ei tehdä alikulkua kevyelle liikenteelle, sillä alueen ainoa kauppa on radan itäpuolella. Tällä saattaa olla vaikutusta myös kaupungin tonttien myyntiin. Toisaalta, jos kaupungin suunnittelema kevyen liikenteen silta Vuoksen yli Itä-Siitolasta Mansikkalaan toteutuu, palvelisi em. alikulku myös Mehiläismäen ja Sotkulammen asukkaita Mansikkalan suuntaan. Myös Imatrankosken aseman kohdalla Rajapatsaan ja Savikannan koululaiset ylittävät raiteet oikaistessaan kouluun. Lähettyvillä oli aikaisemmin alikulku, mutta se poistui rata-alueen leventämisen yhteydessä. Nyt se tulisi tehdä uudelleen. Kuparin alueella pitää huomioida kulku Rajapatsaan suuntaan, missä kaupat, koulu ja muut palvelut sijaitsevat. Näillä alikuluilla on vaikutusta kevyen liikenteen reitteihin ja sitä kautta ihmisten sosiaaliseen elämään ja yhteisöllisyyteen, ihmisten virkistykseen ja vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin, paikalliseen liikkumiseen, radan aiheuttamien liikkumisen esteiden muutoksiin ja erityisesti turvallisuuteen sekä palvelujen saavutettavuuteen. Vaikka kulku yli radan estettäisiin, on kävellen tai polkupyörällä liikkuvilla taipumus siitä huolimatta, keinolla millä hyvänsä yrittää oikaista "kilometrin kiertotie". Muutama kevyenliikenteen alikulku koko hankkeen kustannuksisakaan ei näyttele suurta osaa, mutta takaa turvallisen koulu- ja asiointireitin asukkaille. Imatra - raja välisellä osuudella muutokset yhteyksien katkeamisessa ovat merkittävämmät kuin nykyisen pääraiteen osalla.

Tärinävaikutukset

Tärinävalituksia Imatralla on ohjelmaan kirjattu vain Mansikkakosken länsirannalta. Raideliikenteen aiheuttamasta tärinästä on vuosien saatossa tullut valituksia Imatran

ympäristötoimeen myös Korvenkannasta radan eteläpuolelta sekä Kuparin ja Asematauksen alueelta. Näitä ei ohjelmaan ole kirjattu.

Meluhaittojen arviointi

Melun leviämislaskelma on suunniteltu tehtävän kilometrin leveydeltä radan molemmiin puolin. Mansikkalan sillan kohdalla Vuoksea pitkin melu leviää huomattavasti laajemmalle ja tarkasteltavan alueen tulisikin sillä kohdalla olla ainakin 2 km.

Vaikutukset ilmanlaatuun

Vaikutuksia ilman laatuun ei ole mainittu lainkaan arviointiohjelmassa. Imatrankosken aseman luona vetureiden pakokaasuista on tullut ympäristötoimistoon usein valituksia, sillä Asematauksen asukkaat kärsivät pakokaasujen aiheuttamista viihtyvyyttä ja terveyshaaroista. Pakokaasupäästöjen vaikutukset tulee myös huomioida ympäristövaikutusten arvioinnissa.

Luontovaikutukset

Luontovaikutuksista ohjelmassa on mainittu Itä-Siitolan vanhan kuusimetsän liito-oravien pesimäympäristö. Se tulee huomioida myös kaksoisraiteen rakennusvaiheessa, ettei rakentamisen aikana turhaan tuhota liito-oravan elinoloja. Tiedon pitää kulkea myös toteuttajille työmaalla. Kaksoisraide muutenkin jo vaikuttaa heikentävästi liito-oravien elinoloihin, sillä rata-alueen leventyessä liito-orava metsään päin niiden elintila pienenee sekä lisäksi kulkuyhteys Sotkulammen metsiin katkeaa. Imatran luontokohteista kaksoisraiteen rakentamisessa tulee huomioida Mansikkalan sillan itäpuolella, Sienimäen puolella rataa oleva Rönneen lehtikuusikko ja vaha jalopuupuuisto, jotka ovat arvokkaita luontokohteita. Lehtikuusikko on kaavassa SL -merkinnällä ja puulajipuisto VP/s -merkinnällä. Lisäksi Karhumäen hautausmaan kohdalla aivan radan pohjoispuolella on harvinainen karvasaraesiintymä. Mikäli se jää raiteen alle, tulee ennen töiden aloittamista sen siirrosta sopivaan paikkaan huolehtia.

Imatran sosiaali- ja terveystoimi

Arviointiohjelmassa on monipuolisesti tarkasteltu niitä seikkoja, mitkä arviointiohjelmassa tulee selvittää. Vaikutuksia voi olla mm. ihmisiin, eläimiin, kasveihin, luontoon ja kulttuuriympäristöön. Rata kulkee myös pohjavesialueilla ja tiiviisti rakennetuissa kaupunkiympäristöissä. Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat toisenlaisia kuin valmiin radan käytöstä aiheutuvat. Kaksoisraide lisää liikennemääriä, mutta saattaa vähentää kohtaamisonnettomuuden riskiä. Suunnitelman mukaan junien nopeudet ja akselipainot nousevat. Arviointiohjelmassa voinee arvioida kielteisten vaikutusten lisäksi mahdollisia myönteisiä vaikutuksia ihmisten elämään. Kaksoisraiteen ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan sisältyy monipuolinen ja asiallinen suunnitelma myös ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioimisesta. Arviointiohjelma painottuu mahdollisten kielteisten vaikutusten arviointiin, mikä on luonnollista ja tarkoituksenmukaista. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on monipuolinen, asiantunteva ja siitä välittyy aito tavoite vaikutusten selvittämiseen etukäteen.

Imatran kaavoitusyksikkö

Liikennemäärien odotettavissa olevaa mm. raakapuukuljetusten lisääntymisestä ja mahdollisista Venäjän tavaraliikennevirtojen muutoksista johtuvaa kasvua ei voida hoitaa muutoin kuin kaksoisraiteen rakentamisella. Tämän vuoksi tulee ympäristövaikutusten arvioinnissa keskittyä erityisesti vaihtoehtoon 1. Suunnittelutyön aikana on tullut ilmeiseksi, että kaksoisraide vaihtoehdossa on alavaihtoehtoja sen mukaan kummalla puolen nykyistä raidetta uusi raide sijaitsee. Näillä alavaihtoehtoilta on ratkaiseva merkitys radan varren asukkaiden kannalta, joten niiden keskinäiseen vertailuun tulee paneutua huolella ja perusteellisesti yhdessä asukkaiden kanssa. Radan meluvaikutuksia tulee tutkia yhdessä tieliikenteen melun kanssa, koska kokonaismelu ja sen mahdollinen kasvu on vaikutuksiltaan merkittävin. Mahdollisilta meluhaitoilta suojaamiseen tulee tutkia erilaisia suojauskeinoja. Erityisesti tulee meluvaiku-

tuksia tutkia Korvenkannassa, Mansikkalassa, Sotkulammella ja Rajapatsaalla. Myös tärinän suhteen ovat kriittisiä alueita lähellä rataa olevat ja melullekin altistuvat asuinalueet. Erityinen huomio vaikutustarkasteluissa tulee kiinnittää Mansikkakosken uuteen ratasiltaan, koska siinä on melulle esteetön kulku joka suuntaan. Myös sillan sopivuutta kaupunkikuvaan tulee tarkastella eri vaihtoehtojen perusteella. Imatralla ei ole nykyisten lisäksi uusia poikittaisyhteystarpeita radan kanssa, kunhan vain jo aikaisemmin sovitut järjestelyt toteutetaan tasoristeyksiä poistettaessa Imatrankosken radalla Linnankosken ja Kuparin alueella. Mahdolliset vaikutukset tuleviin terminaalitarpeisiin kaavoitusta varten tulee selvittää Pelkolassa ja tavara-asemalla.

Etelä-Karjalan liitto

Erityistä huomiota tulee kiinnittää vaikutuksiin, jotka kohdistuvat Salpausselän runsaisiin ja tärkeisiin pohjavesivaroihin sekä melun ja tärinän vaikutuksiin ihmisiin, rakenteisiin ja rakennuksiin etenkin taajama-alueella. Etelä-Karjalan liitto katsoo, että ympäristövaikutusten arviointiohjelma on tehty asiallisesti ja tarkkuudella mitä valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (9 §) edellyttää.

Etelä-Suomen lääninhallitus

Vaikutukset terveyteen

Arviointiohjelman mukaan melun leviämistä ja tärinän haittavaikutuksia arvioidaan kattavasti. Jos ulkomelu ylittää valtioneuvoston päätöksen (193/92) päivä- tai yöajan melun ohjearvot joidenkin asuintalojen tai terveydensuojelulain mukaisten häiriintyvien kohteiden kohdalla, lääninhallitus pitää tarpeellisena, että melun osalta arvioidaan myös sisämelu näissä kohteissa.

Arviointiohjelman mukaan ympäristövaikutusten arvioinnissa selvitetään hankkeiden vaikutuksia pohjavesialueisiin. Lääninhallitus katsoo, että tähän arviointiin on tarpeen sisällyttää myös vaikutusalueella sijaitsevat käytössä olevat talousvesikaivot. Talousveden laatuvaatimuksista on säädetty sosiaali- ja terveysministeriön asetuksissa (461/2000 ja 401/2001).

Lääninhallitus katsoo, että vesistövaikutusten arvioinnin yhteydessä on tarpeen selvittää sijaitseeko vaikutusalueella yleisiä uimarantoja ja hankkeen mahdolliset vaikutukset uimaveden laatuun. Yleisten uimarantojen uimavesien laatuvaatimuksista on säädetty sosiaali- ja terveysministeriön päätöksissä (292/1996 ja 41/1999).

Lääninhallitus pitää hyvänä sitä, että maantieltä saadaan tavaraliikennettä siirrettyä rautatielle. Tällä on suotuisia vaikutuksia väestön terveydentilaan, kun esimerkiksi liikenneonnettomuudet, liikennehuuhkat ja tieliikenteen aiheuttamat ilmansaasteet vähenevät.

Ihmiin kohdistuvat sosiaaliset vaikutukset

Arviointiohjelmassa on lääninhallituksen käsityksen mukaan pyritty ottamaan ihmisiin kohdistuvat sosiaalisten vaikutusten arviointimenetelmät mahdollisimman monipuolisesti huomioon. Tietoa hankitaan suunnitelman mukaan useista subjektiivisista ja objektiivisista lähteistä. Tiedon hankinta kohdistuu erityisesti radan lähiympäristön asukkaiden liikkumis- ja liikenneyhteyksiin sekä niiden vaikutuksiin sosiaalisen elämän mahdollisuuksissa, nykyisen radan estevaikutuksiin ja tarpeisiin niiden lieventämiseksi sekä ihmisille paikallisesti arvokkaisiin ja tärkeisiin kohteisiin. Tärkeätä on lääninhallituksen käsityksen mukaan varmistaa, että aineiston analyysivaiheessa on mukana myös asiantuntijoita, joilla on yhteiskuntatieteellistä ja sosiaalipsykologista osaamista, koska hanke koskettaa laajaa väestöosaa Etelä-Karjalan maakunnassa.

Hankkeen keskeiset riskit liittyvät erityisesti ihmisten turvallisuustekijöihin, oli sitten kysymyksessä henkilöonnettomuudet, pohjaveden pilaantuminen, kemikaalionnettomuudet, melu, tärinä ym. Tästä syystä lääninhallitus pitää tärkeänä, että hankkeen haitallisten vaikutusten ehkäisemiseen ja lieventämiseen sekä vaikutusten seurantaan

olisi arviointiohjelmassa oltava nyt esitettyä tarkemmat suunnitelmat siitä, milloin ja mitä arvioidaan ja kuka sen tekee.

Kaakkois-Suomen tiepiiri

Ratahanke liittyy osin läheisesti tiepiiriin Vt 6 Taavetti-Lappeenranta ja Lappeenranta-Imatra -tiejaksojen parantamishankkeisiin. Valmistuvassa olevassa Taavetti-Lappeenranta -hankkeen yva-prosessissa ratahanke ja sen mahdolliset vaikutukset tienpitoon ja tiehankkeeseen on otettu huomioon. Tiepiiri on ollut mukana hanke-ryhmätyöskentelyssä ja tuonut siellä esille tiepiiriin näkemyksiä meluntorjunnan suunnittelusta ja toteuttamisesta sekä riista-aitojen ja eläinallikulkujen toteuttamisesta niillä alueilla, joilla tie ja rata kulkevat vierekkäin. Tiepiiri on tehnyt tiivistä yhteistyötä Ratahallintokeskuksen kanssa erityisesti meluntorjunnan suunnittelun osalta, ja tätä yhteistyötä pyritään jatkamaan suunnittelun kuluessa.

Museovirasto

Esihistorialliset ja historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset

Arviointiohjelmassa on otettu huomioon hankkeen suunnittelualueella ja sen läheisyydessä sijaitsevat kiinteät muinaisjäännökset ja ne on merkitty liitekartoille. Hankkeeseen kuuluvien kuntien alueella aikaisemmin tehtyjä arkeologisia inventointeja ei kuitenkaan voida pitää raidehankkeen kannalta riittävinä. Vaikutusten arviointiin (luku 4.8) osaksi Salpalinjaan kuuluvien kohteiden inventointia tulee liittää myös esihistoriallisten ja historiallisen ajan kiinteiden muinaisjäännösten inventointi. Tässä yhteydessä Lauritsalan kohdalla tulee inventoida 1607-1608 kaivettu Pontuksen kanava.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Arvioitaessa hankkeen vaikutuksia valtakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin tulee kiinnittää erityistä huomiota Saimaan kanavan ja Imatrankosken ylitysalueisiin. Lisäksi Saimaan kanavan ylitykseen liittyy pistoraide Mustolan satamaan, jossa on yksi kanavan suluista. Imatran tavara-asemalta puolestaan on tarkoitus jatkaa rataa Venäjän rajalle Svetogorskiin Imatrankosken läheisyydessä. Museovirasto edellyttää, että näiden kaikkien alueiden osalta laaditaan selvitykset, joissa tarkastellaan hankkeen vaikutusta kulttuuriympäristöön. Rakennetun kulttuuriympäristön osalta tulee kuulla myös Etelä-Karjalan museota. Lisäksi Museovirasto huomauttaa, että ratahanke liittyy Luumäen asema-alueen suojelukysymykseen ja erityisesti P.E. Svinhufvudin Siperiaan karkotuksen muistoksi pystytettyyn Oikeustaistelun muistomerkkiin. Yhteistyössä mm ratahallinnon, tiehallinnon, Etelä-Karjalan museon ja Museoviraston kanssa on vireillä asema-alueen hoitosuunnitelma. Siihen yhdistyy myös valtatie 6 parannushanke Luumäen asemalle johtavine liittymineen. Museovirasto edellyttää, että Luumäen asema-aluetta koskevien kysymysten lopulliseksi ratkaisemiseksi vireillä oleva aluesuunnitelma liitetään nyt käsiteltävään ratahankkeeseen.

Etelä-Karjalan museo

Arviointisuunnitelmassa ratahankkeen kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten arviointiin on kiinnitetty pääsääntöisesti hyvin huomiota. Ympäristövaikutusten arvioinnin kulttuuriympäristöä koskevia tavoitteita, kuten sitä, että korvaamattomia valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokkaita maisema-, kulttuuri-perintö- ja rakennushistoriallisia arvoja ei hävitetä, Etelä-Karjalan museo pitää hyvinä. Arviointiohjelmassa kulttuuriympäristön kannalta tärkeimpinä aluekokonaisuuksina suunnittelualueella pidetään Salpalinjaa, Saimaan kanavaa ja Imatran koskea, jotka kaikki kuuluvat valtakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin. Lisäksi todetaan asianmukaisesti, että erityisesti Lappeenrannassa ja Imatralla radan läheisyydessä on runsaasti arvokkaita rakennuskohteita. Maisemallisesti herkimpinä alueina mainitaan kohdat, joissa rata ylittää vesistön (Saimaan kanava ja Imatrankoski),

taajama-alueet sekä maaseutumaiset ympäristöt ja kulttuurimaisemat. Arviointiohjelmassa esitetään, että kulttuuriympäristöön ja muinaismuistoihin kohdistuvia vaikutuksia tullaan arvioimaan asiantuntijatyönä olemassa olevien lähtöaineistojen sekä kunnista, ympäristökeskuksesta ja museovirastosta saatavien tietojen ja maastokäyntien perusteella. Etelä-Karjalan museo pitää kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten arviointia asiantuntijatyönä ja arviointia varten laadittavia maisema- ja kulttuuriympäristöanalyysijä hyvinä lähtökohtina. Museo kuitenkin huomauttaa, että arviointiohjelman liitekarttoihin on toistaiseksi merkitty vain osa hankkeen vaikutusalueella olevista arvokkaista rakennuskulttuurialueista ja -kohteista. Erityisesti maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaiden alueiden ja kohteiden merkinnöissä on puutteita, ja tiedot niistä tulee merkitä karttaliitteisiin. Myös valtakunnallisesti merkittävä Luumäen asemanseutu tulee huomioida asiaankuuluvalla merkinnällä. Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen ympäristöjen osalta tulee selvityksissä erityishuomiota kiinnittää hankkeen Saimaan kanavan ja Imatran kosken kulttuuriympäristöihin kohdistuviin vaikutuksiin. Saimaan kanavaan liittyy myös suunnitteilla oleva Mustolan pistoraide, jonka vaikutukset kanavan kulttuuriympäristöön on otettava huomioon. Imatralla tulee huomioida Vuoksen ylityksen ohella myös Imatran tavara-asemalta Svetogorskiin johtavan ratalinjan vaikutukset kulttuuriympäristölle. Lisäksi Etelä-Karjalan museo huomauttaa, että myös Luumäen asemanseutu on ratahankkeen kannalta niin arvokkaan kulttuuriympäristönsä kuin alueelle suunnitteilla olevan valtatie 6 parannushankkeen ja asema-alueella sijaitsevan presidentti Svinhufvudin henkilöhistoriaan liittyvä oikeustaistelun muistomerkin vuoksi erityistarkastelua vaativa aluekohde.

Kaakkois-Suomen metsäkeskus

Lausunnossaan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (YVA-ohjelma) metsäkeskus keskittyy lähellä sen toimialaa oleviin kysymyksiin.

Metsäkeskus kannattaa kaksoisraiteen rakentamisen yleistavoitteita. Sekä kaakkois-suomalaisen metsäteollisuuden tuotteiden, että sen raaka-aineiden turvallisen kuljetuksen kannalta sujuva raideliikenne on hyvä asia.

Metsäkeskus pitää hyvänä, että arviointiohjelmassa selvitetään paikalliset arvokkaat ja muuten tärkeät kohteet, pohjaveden pilaantumisriskit, luonnonolojen nykytila sekä estevaikutukset eläinten kulkuyhteyksiin.

Tasoristeysten poistaminen ja riittävien korvaavien yhteyksien luominen tukee yleistavoitetta ja mm. maa- ja metsätalouselinkeinojen haitan minimoimista.

Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset kohtaan metsäkeskuksen mielestä lupaa edellyttävään lakiluetteloon tulee lisätä metsälaki. Linjahakkuu ei sinällään pidä sisällä metsänkäyttöilmoitusvelvollisuutta (metsälaki 14 §), mutta metsälain 10 §:n mukaisen elinympäristön muustakin käsittelystä kuin hakkuusta tulee tehdä metsänkäyttöilmoitus ja tarvittaessa hankkia ko. lain 11 §:n mukainen poikkeuslupa.

Maa- ja metsätalouselinkeinojen harjoittamisen eikä maaseudulla asumisen tulee vaikeutua kaksoisraiteen rakentamisesta, vaan korvaavat kulkuyhteydet tulee turvata. Ohjelmassa mainittu Koskuvinmäki kuuluu vanhojen metsien suojeluohjelmaan ja Ukonhaudat Natura -2000 ohjelmaan. Molemmilla alueilla lienee myös metsälain 10 §:n mukaisia erityisen arvokkaita elinympäristöjä, jotka tulee ottaa huomioon suunnittelussa.

Arviointia varten koottavaa tietoa löytyy paitsi suunnitelmassa mainituilta viranomaisilta, myös metsäkeskuksesta. Mahdolliset metsälain 10 §:n erityisen tärkeät elinympäristökohteet selviävät metsäkeskuksen tekemistä ympäristötukipäätöksistä, 11 § poikkeuslupapäätöksistä ja 14c § ennakkotietopäätöksistä.

On syytä selvittää kaksoisraiteen vaikutukset mm. metsästykseseen ja riistan liikkumiseen. Arviointiohjelmassa otetaan aivan oikein tärkeimmäksi tavoitteeksi edellä olevien mahdollisten ympäristö- ja luontohaittojen ehkäiseminen ja lieventäminen.

Kymen riistanhoitopiiri

Riistanhoitopiiri esittää, että paikallisia metsästysseuroja ja riistanhoitoyhdistyksiä kuullaan suunnitteluvaiheessa. Näissä kuulemisissa on hyvä selvittää nykyiset riista-eläinten ylikulkupaikat, jotta osataan rakentaa riista- ja muidenkin luonnonvaraisten eläinten yli- tai alikulkupaikat oikeille paikoille. Koska on todennäköistä, että rata-alue aidataan, on välttämätöntä jo suunnitteluvaiheessa kartoittaa riistanisäkkäiden (mm. hirvet, valkohäntäpeura, metsäkauris, villisika, karhu, susi, ilves, kettu, supikoira, näätä, metsäjänis, rusakko, orava) turvalliset yli- tai alikulkupaikat. Tämä tulee tapahtua niin, että samalla huomioidaan lähellä kulkevan 6-tien sijainti ja tulevaisuudessa sen mahdollinen laajeneminen ja aitaaminen.

Salpasafarit Oy

Salpasafarit Oy on 10 Luumäellä toiminut matkailupalveluyritys ja työllistää tällä hetkellä 5 henkeä vakituisesti. Asiakkaita meillä käy noin 4000 / vuosi. Matkailun oheishjelmat ja ohjelmapalvelut sisältävät Salpalinjan matkailullisen hyödyntämisen, erilaisia liikunnallisia aktiviteetteja ja erilaisia moottoroituja Safareita, kuten Mönkijät, Telamönkijät ja Moottorikelkat. Tällä hetkellä meillä on strategisesti erittäin hyvä sijaintikokonaisuus. Päämajamme sijaitsee VT6 varrella, joka toimii parhaana mainoksenamme ja helppojen kulkuyhteyksien päässä. Tarkempi osoite Junttolantie 1, 54530 Luumäki. Valtatien toisella puolella Kivijärvi, joka antaa mahdollisuuksia niin kesä- ja talviaikana. Sijaitsemme juuri Salpalinjan vahvimmin linnoitetulla osalla ja Salpalinjan linnoitteet jatkuvat tästä suoraan etelään. Yhtiöllä on käytössä hyvä reittiverkosto moottorikelkoilla ja mönkijöillä Suoantilaan olemassa olevia uria myöten, jotka lähtevät päämajaltamme suoraan etelään. Suurin osa aktiviteettipaikoistamme sijaitsee Junttolantien varressa Kytöjoen tuntumassa, jonne on suora yhteys päämajaltamme. Eli tällä hetkellä olemme erittäin riippuvaisia Junttolantien tasoristeyksestä. Samoin valtakunnallinen vaellusreitti menee Salpalinjaa myötäillen ja tämäkin vaatii radan ylitse pääsemisen. Me emme tietenkään voi ylittää rataa kuin laillisista kohdista, mutta kuka pystyy valvomaan yksittäisiä patikoijia, joiden määrä on jatkuvassa nousussa. Ehdotankin, että ette sulje mahdollisuutta ylittää rataa Junttolantien kohdalta. Ymmärrämme, että ei ole järkevää tehdä isoja silta-työmaita, mutta maastoliikennekäyttöön soveltuva alikulkutunneli, josta pääsisi läpi niin patikoijat, moottorikelkat, pikkubussi ja traktori ajaisi varmasti tarpeemme. Tämä siis auttaisi myös alueen maanviljelijöitä, asukkaita, kesäasukkaita, pelastuslaitosta ja ennen kaikkea matkailua eli edesauttaa yrityksemme pysymistä keskeisellä paikalla, Luumäellä. Toivon, että ymmärrätte tarpeemme ja ette sulje meiltä elintärkeitä kohteita.

Mattila-Mäntylä-Kuusela alueen asukasyhdistys

Asukasyhdistys ei vastusta ratahanketta, mutta haluamme saattaa huomioitavaksi alueen asukkaisiin vaikuttavat seikat: turvallisuus, viihtyvyys ja asumisolosuhteet.

– Tonttien sijainnit Kuuselassa rajoittuvat lähelle rataa. Onko YVA selvitetty myös raiteen pohjoispuolelta?

– Mikäli raide tulee kulkemaan radan eteläpuolitse siis tonttien pohjoispuolelta, pakkolunastaako Ratahallintokeskus alueet itselleen ja saavatko asukkaat lunastuksesta korvausta?

– Turvallisuus: lasten koulumatka kulkee radan alitse alikulkutunnelin kautta.

Turvallisuus tulee säilyttää siten, että missään yhteydessä radalle ei pääse.

– Mäntylän päiväkodin sisarusryhmän Mäntypesän sijainti on kovin lähellä rataa.

Ko. kohtaan tarvitaan erityisturvallisuusaita tmv. Mäntypesän lapset ovat vielä pieniä (0-3 v), joten heillä ei ole käsitystä radan vaarallisuudesta.

– Tällä hetkellä radalla kulkee lähes 60 junaa vuorokaudessa. Melusaaste on jo nyt

melkoinen. Kun kaksoisraide valmistuu, on oletettavaa, että junien määrä lisääntyy huomattavasti. Pyydämme kiinnittämään erityistä huomiota tärinä- ja melusaasteen vähentämiseksi.

– Ihalainen-Mäntylä-Kuusela –alueella esiintyy kämmekkäkasveja. Alueella on myös luonto-/hiihtopolku radan eteläpuolella. Toivomme, että luontoselvitys alueella toteutetaan tarpeeksi laajana.

Yksityinen mielipide 1

Toisen raiteen linjauksen tulee kulkea ns. itäistä reittiä (eli Rauhantien puoleinen linjaus) välillä Joutsenon asema - Rauhan asema.

Perustelut:

- nykyisen ratalinjauksen länsipuolella (eli Saimaan puolella) olevat omakotitalot välillä Korvenkangas - Rauhan asema eivät kuulu kunnalliseen vesihuoltojärjestelmään. Taloissa on siis omat kaivot. Radan linjaus ei saa vaikuttaa taloissa käytettävään veteen.

- lisääntyvä liikenne radalla altistaa meluun ja tärinään.

- Joutsenon-Imatran välinen runkovesiputki kulkee nykyisen ratalinjauksen länsipuolella (eli Saimaan puolella). Paikoin putki kulkee melko lähellä nykyistä rataa (eli n. 10 metrin etäisyydellä), joten on kyseenalaista, voiko toista raidetta rakentaa niin lähelle runkovesiputkea. Runkovesiputkea ei mainita YVA-ohjelman dokumenteissa (esim. kartat).

Yksityinen mielipide 2

Asumme Korvenkankaan alueella Villentiellä ja tonttimme rajoittuu takapihan osalta rataan. Nykyinen rata häiritsee radanvarsi asutusta mm. tärinällä, kovalla kolkkeella ja metelillä, unohtamatta turvallisuutta, jota tällä hetkellä ei ole huomioitu laisinkaan. Lapsiperheitä alueella asuu paljon. Minkäänlaista meluvallia alueella ei tällä hetkellä ole. Olemme tehneet huomautuksen aikaisemmin VR Cargolle tavarajunien aiheuttamasta melusta. Tavarajunilla on ollut outo tapa jarruttaa voimakkaasti (äkkijarrutus) juuri tämän Korvenkankaan asutusalueen kohdalla. Junat pysähtyvät hetkeksi ja jatkavat matkaa lähes saman tien. Emme ymmärrä miksi junat eivät voi pysähtyä Rauhan asemalle vaan niiden on häiritävä asutusta. Ko. jarrutus aiheuttaa todella kovan melun vaikuttaen illalla nukkumiseen. Mikäli taas päivällä on tuolloin ulkona, korvat on peitettävä käsillä, koska meteli on niin kova. Tähän asiaan en saanut selkeää vastausta ko. yhtiöltä. Ensisijaisesti ehdotamme, että kaksoisraidetta ei rakenneta laisinkaan välille Joutseno-Imatra ja syynä tähän jo nykyisen raiteen aiheuttamat ongelmat asutukselle. Toivomme, että ympäristökeskus huomioisi YVA-ohjelmassa seuraavat asiat:

- Mikäli toinen raide rakennetaan, se tulisi rakentaa ehdottomasta pohjoispuolelle rataa, ei siis asutuksen puolelle Korvenkankaan kohdalla (kts. karttaliite).

- Melu lähiasukkaille (nyt melu kantautuu radan lisäksi myös 6-tieltä josta tulee jatkuva kohina ja tiehän rakennetaan 4-kaistaiseksi jolloin liikenne ja melu sieltä lisääntyy Korvenkankaan alueelle). Todellinen, realistinen paikanpäällä tapahtuva melumittaus asutusalueiden pihalla ja sisätiloissa tulisi suorittaa.

- Tärinän vaikutus rakenteisiin tutkittava. Nykyisin junien kulkiessa talo pärisee lattiaa ja seiniä myöden joten vuosi tolkulla näin tapahtuessa se ei voi olla vaikuttamatta rakenteisiin. Entäs, kun liikenne määrä radalla kasvaa kaksoisraiteen myötä ja tuolloin kulkee ilmeisesti entistä enemmän raskaita tavarajunia? Mitä jos rakenteissa tapahtuu jotakin, minkälainen vaikutus on ollut vuosikymmeniä jatkuneella tärinällä ja löytyykö vastuunjakajaa?

- Mahdollinen saasteongelma? Onko tällaisesta tutkimusta, aiheuttaako vuosien saatossa minkäänlaisia ongelmia asutuksen lähellä, ihmisten ja lemmikkien terveydelle? Radan vaikutus asuinalueen viihtyvyyteen ja kiinteistöjen myyntiin (saadaanko taloja myytyä ko. alueilta?). Radan vaikutus on jo nyt melkoinen kaupatessa taloja alueelta,

eikä kaksoisraide paranna mitenkään tilannetta. Moni perhe voi olla tukalassa tilanteessa, kun talot eivät mene alueelta kaupaksi. Näin raide ja sen vaikutus ajaa monia perheitä vaikeaan tilanteeseen. Kukapa haluaisi ostaa kodin kaksoisraiteen vierestä, jos olohuoneen ikkunasta rataa on matkaa n. 40 m tai jopa alle. Tänä päivänä ihmiset haluavat ympärilleen rauhaa ja luontoa. Myös tämä, alueen asukkaille tärkeä asia tulisi hankkeessa huomioida, kyseessä on kuitenkin ihmisten kodit ja näiden ihmisten elämä johon rata vaikuttaa pitkälle tulevaisuuteen. Keneltä voisi periä kustannuksia kiinteistöjen arvonalennuksesta? Vastaus on todennäköisesti ei keneltäkään, vaan tämä kaikki jää näiden alueella asuvien ihmisten kannettavaksi heidän tahtomattaan. Toivomme näiden edellä olevien asioiden tarkastelua ja inhimillistä toimintaa.

Yksityinen mielipide 3

Jo nyt ovat VR:n sivuraiteiden rataratkaisut vaikuttaneet asumisviihtymiseen omakotitalossamme erittäin paljon. Olen kuvannut kirjeeni mukaan liitettävällä piirustuksella miten noiden sivuraiteiden siirtyminen näinkin lähelle tonttimme rajaa on tapahtunut. Laitan tuohon piirustukseen arvioituja mittoja (ei tarkkoja) missä tuo lähin raidepari on tonttimme rajaa ajatellen. Korkoerot muuttuivat aikaisemmasta arvoista taloomme nähden, kun sivuraiteet piti nostaa "pääradan" tasolle, jolloin talomme jäi osittain aivan kuin "monttuun" ainakin osa tonttimme pinta-alasta. Toivottavasti piirustukseni antaa jonkinlaisen kuvan mitä tarkoitan. Ostimme talon vuonna 1983 siitä alkaen on jo pelkästään henkilöjunien aikatauluissa tapahtunut merkittävää tihtymistä, lisäksi näin meluhaittoja aikaisempiin vuosiin verrattuna. Raakapuiden kuljetus idästä päin paikallisille puunjalostus tehtaille on lisääntynyt todella paljon juna-kuljetuksia käyttäen. Radanvieressä asuvalla on ollut erinomainen tilaisuus todeta näin tapahtuneen. Siitä varmaan on johtunut VR:n tarve rakentaa tehtaille johtavia sivuraiteita lisää. Riittävätkö nuo olevassa olevat raiteet tulevaisuudessa. Uskallan ennustaa kuljetusten lisääntyvän idästä päin paljon lähivuosina. Taisi olla vuoden 2004 molemmin puolin kun VR toteutti noiden sivuraiteiden rakentamisen. Olemme ihmetelleet voidaanko rakentaa raiteet näinkin lähelle taloamme ja tonttimme rajaa. Mielestämme VR:n olisi pitänyt esittää jonkinlainen suunnitelma, mitä on aikeissa tapahtua radan suhteen, mutta VR ei katsonut tarpeelliseksi näin tehdä, vaan rakensi radan. Voidaanko näin menetellä? Se kai perustuu johonkin lakiin tai asetukseen joka antaa oikeuden VR:n menettelyyn. Raakapuut idästä päin tuodaan pääraiteille, josta vaunut siirretään sivuraiteita käyttäen tehtaille. Nuo siirrot suorittaa dieselkäyttöiset veturit. Liikkuessaan veturit niinkin lähellä taloamme aivan ikkunoiden alla aiheuttavat tärinää, varsinkin talvella kun maa on jäässä (melua) ja vaunuista muodostuvaa kitinää varsinkin kesällä kun ei ole lumen antamaa kosteutta, merkkivihellysten voimakkaita ääniä, jotka ovat luonnollisesti välttämättömiä työturvallisuuden kannalta katsoen. Hyvin suuren ongelman muodostaa ilman muuta veturien aiheuttama pistävän voimakas "käry". Varsinkin kesäisin kun sopivasta suunnasta puhalttaa tuuli, ei voi istua ulkona tuon "käryn" takia. Vaimollani on lievää hengitys vaikeutta, hänen on silloin mentävä sisälle suljettava parvekkeen ovi ja radan puoleiset ikkunat. Tietysti nuo ongelmat tuntuvat vähäpätöisiltä kaikilta niiltä jotka eivät tarvitse elää niiden keskellä. Nuo ongelmat korostuivat sen jälkeen kun VR rakennutti nuo lisäraiteet. Eikä noita ongelmia voida poistaa esim. rakentamalla jonkinlainen suojamuuri tai vastaava, sillä talon ja radan välillä oleva korkeusero tekee ajatuksen toteutus keltottomaksi. Ongelma on tullut jäädäkseen. On vielä eräs kannaltamme katsoen hyvin tärkeä kysymys pohtia ja arvioida, miten vaikuttaa kiinteistömme myyntiarvoon, kun nuo sivuraiteet on rakennettu paikkaan jossa ne nyt ovat. Aivan varmasti ne vaikuttavat alentavasti kiinteistömme myyntiarvoon. Siksi VR:n tulee ottaa huomioon tekemänsä päätöksen ja toteuttamansa sivuraiteen rakentamisen vaikutus tonttimme arvoon.

Yksityinen mielipide 4

Asun Joutsenossa Tyrmisen kylällä Mäntykuja lähellä rautatietä. Luin lehdestä taas uudesta raiteesta tähän jo ennestään erittäin rauhattomaan asuinalueeseen ei yön ei päivän rauhaa. Veturit aloittavat jo viiden jälkeen aamulla metelöimisen edestakaista ajoa pillit vinkuen. Luulisi nykyaikana olevan sellaiset laitteet, ettei tarvitsisi vaihdemiehelle soittaa pilliä mennessä tullen. Olen kuullut sellaistakin nämä veturimiehet ilmoittelevat toisilleen pillillä milloin menevät kahville, milloin syömään, aika lapsellista touhua aivan kuin tahallista melun tuottamista. V.2006 eräs tutkija halusi laittaa melumittaus laitteen tähän minun tontilleni, tutkien tuon tehtaan aiheuttamaa meteliä. Tehdas ei aiheuttanut oikeastaan kuultavaa häiriötä lainkaan, mutta junan tuottama meteli oli yli 80 desipeliä. Joten ne jotka eivät ole radan lähellä asuneet eivät voi ymmärtää kuinka raastavaa meteli voi olla. Rakensimme tämän talon v. 1976 silloinkin tuossa kulki junia, mutta silloin ei ollut yhtä monta raidetta, meteliä ei ollut siinä määrin kuin nyt, yöllä joskus matkustajajuna kiljaisi ohi ajaessaan sen saattoi kuulla, mutta nukahti uudestaan. Tänä päivänä tämä melun määrä on niin valtava, että tekisi mieli kävellä tuon radan varteen näyttämään nyrkkiä. Talomme molemmista päädyistä on tiilet katkenneet kahdesta eri kohtaa, olen sitä mieltä, että tuon junaradan meteli ja jyrinä on aiheuttanut tällaisen ilmiön. Sorapohjainen maa kantaa tuon niin kesällä kuin talvellaakin radalta tulevan värinän, joka vaikuttaa eritavoin lähellä oleviin kohteisiin. Toivon hartaasti, että tekisitte kyselyn tämän Tyrmisen asukkaille, mitä mieltä he ovat tästä kaksoisraide kysymyksestä ja kuinka paljon tuo rata kaiken kaikkiaan aiheuttaa meteliä. Kesällä varsinkin meteli on aivan katastrofaalinen jos yrittää naapurin kanssa pihalla vaihtaa kuulumisia se on aivan turhaa kumpikaan ei kuule toisistaan. Toivon edelleen, että tutkisitte onko tämä kaksoisraide ihan välttämätön tehdä juuri Joutsenon alueelle.

Yksityinen mielipide 5

Tilan rakennukset, pellot ja metsä jäävät radan eripuolille. Huomolan ylikäytävän kohdalla on selvitettävä maa- ja metsätalouskoneiden kulkuyhteys tiluksille, myös kevyen liikenteen ja moottorikelkkojen kulkuyhteys on turvattava.

Yksityinen mielipide 6

Pohjoisentien rautatienylityksen tarpeellisuutta on käsitelty ratahallintokeskuksen hakemassa yksityistietoimituksessa, jonka ratahallintokeskus hakijana halusi kuitenkin lopettaa, ei pyytämällä päätöstä, vaan toimituksen jättämistä sillensä. Ratahallintokeskus vetosi valtion rahan riittämättömyyteen, jos Venäjälle menevän radan korjauskiireellisyys menisikin tämän hankkeen edelle. Tämän toimituksen useista kokouksista kertyi aineisto, joka varmasti edesauttaa ylikulun säilyttämisen tarpeellisuuden näyttämiseen. Aineisto löytyy maanmittauslaitoksen Kaakkois-Suomen Lappeenrannan toimipisteestä. Toinen tärkeä asia on sitten Törölän aseman itäpuolen ylikulun säilyttäminen. Tämä on elintärkeää Törölän ja Myllylän kylien asukkaille sekä läpikulkureittinä kauemmaltakin oleville. Törölän kylästä on joutunut lakkautettavaksi kaikkiaan viisi ylikulupaikkaa. Tämän enempään tien katkaisuihin ei varmasti ole järkevää mennä asukkaiden viihtyvyyden ja mahdollisten tulevaisuuden tarpeittenkaan kannalta. Miten hidasta, suuritöistä ja kallista on jälkeinpäin rakentaminen, mikä nähdään parhaillaan Kouvolassa, missä rakennetaan Korian suoran varteen jo olemassa olevan, mutta liian kapean alikulun viereen leveämpää alikulutietä.

3. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma tarvittavista selvityksistä ja arviointimenettelyn järjestämisestä. Kaakkois-Suomen Ympäristökeskus on tarkistanut yva-ohjelman ja on tätä lausuntoa laatiessaan ottanut huomioon arviointiohjelmasta yhteysviranomaiselle toimitetut lausunnot ja mielipiteet.

Ympäristökeskus katsoo, että arviointiohjelma on tarkoitustaan vastaava siinä on otettu huomioon yva-laissa ja asetuksessa määrätyt asiat. Yva-lain 9 §:n nojalla Kaakkois-Suomen ympäristökeskus esittää arviointiohjelmaan joitakin tarkennuksia ja lisäyksiä.

Hankekuvaus

Arviointiohjelmassa on esitetty hankkeen nimi, sijainti ja hankkeesta vastaava. Hankkeen tarve on perusteltu ja sille asetetut tavoitteet on tuotu hyvin esille. Ympäristövaikutusten arvioinnille asetetut tavoitteet on myös hyvin esitetty, niihin voisi vielä lisätä yva-menettelyn keskeisen tavoitteen lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia.

Hankkeen esittelyn yhteydessä on kerrottu sen liittyminen muihin suunnitelmiin ja hankkeisiin. Yhteensovittamisen tarve on ilmeinen meneillään olevien valtatie 6 parannushankkeiden kanssa.

Yva-menettelyn kytkeytyminen alustavan yleissuunnitelman laatimiseen on esitetty havainnollisesti kuvassa 3.2. Arviointiselostuksessa voisi vastaavalla tavalla kuvata aikatauluineen ratahankkeen suunnittelun jatkon aina rata- ja rakennesuunnitelmaan saakka. Ratasuunnitteluprosessiin liittyvät päätökset tulisi myös esittää kaaviossa. Arviointiohjelmassa esitetty alustava aikataulu on suhteellisen tiukka ja kesälomakaudesta johtuen arviointiselostus asetettaneen nähtäville vasta elokuun aikana, jolloin yva-menettely päättyisi marras-joulukuussa 2008.

Vaihtoehtojen muodostaminen ja 0-vaihtoehto

0-vaihtoehto

Yva-lain mukaan arviointimenettelyssä on yhtenä vaihtoehtona tarkasteltava hankkeen toteuttamatta jättämistä ns. 0-vaihtoehtoa, ellei tällainen vaihtoehto erityisistä syistä ole tarpeeton. Arviointimenettelyssä on mukana 0-vaihtoehto eikä sen jättämiselle ole perusteita. 0-vaihtoehdossa selvitetään nykyisen radan ympäristövaikutukset huomioiden raideliikenteen ennustettu kasvu.

Vaihtoehtojen muodostaminen

Arviointiohjelmassa ei ole tarkemmin kuvattu vaihtoehtojen valintaprosessia eikä valittuja vaihtoehtoja ole erikseen perusteltu. Yhteysviranomainen katsoo, että arviointimenettelyssä tarkasteltavaksi on valittu kaikki toteuttamiskelpoiset vaihtoehdot. Koska hankkeena on kaksoisraiteen rakentaminen, ei ole perusteltua ottaa mukaan vaihtoehtoisia maastokäytäviä. Arviointiohjelmasta annetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä ei ole vaadittu muiden vaihtoehtojen tutkimista.

Tarkasteltavan vaikutusalueen rajaus

Ympäristövaikutusten arvioinnin kohdentamisen kannalta arviointiohjelmassa on tärkeää esittää arvio siitä, miten laajalle alueelle hankkeen vaikutukset saattavat ulottua. Tämän ns. tarkasteltavan vaikutusalueen esittämisen avulla herätellään alueen ihmisiä ja yhteisöjä osallistumaan arviointimenettelyyn samalla saatetaan suunniteltu arviointityön alueellinen laajuus yleisön arvioitavaksi ja kommentoitavaksi. Arviointiohjelmassa on esitetty kartalla 4.2. vaikutusalue millä on ilmeisesti tarkoitettu yva-

asetuksen 9§:n 5. kohdassa mainittua ehdotusta tarkasteltavaksi vaikutusalueeksi. Arviointiohjelman terminologia on tarkasteltavan vaikutusalueen osalta hieman sekava, kun puhutaan samaan aikaan tarkastelualueen laajuudesta, arvioidusta vaikutusalueesta ja tarkastelualueesta.

Vaihtoehtojen vertailumenetelmät ja ympäristövaikutusten merkittävyyden arviointi

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarkoituksena on päätöksenteon parantaminen. Vaihtoehtojen vertailussa tiivistetään, jäsennetään ja tulkitaan päätöksentekoa varten yva-menettelyssä tuotettu informaatio. Vaihtoehtojen vertailu on arviointimenettelyn vaikuttavuuden kannalta yva-menettelyn keskeinen ydin. Arviointiohjelmassa mainitaan, että vaihtoehtojen erot esitetään erittelevän vertailun avulla. Vaihtoehtoja kuvataan niiden muutosten kautta, joita vaihtoehdon toteuttaminen aiheuttaa suhteessa nykytilaan ja miten ne eroavat toisistaan. Arvioiduista vaikutuksista laaditaan arviointiselostukseen vertailutaulukko, josta vaihtoehtojen keskeiset vaikutukset on todettavissa.

Yva-laissa tarkoitettussa vaihtoehtojen vertailussa tavoitteena on selvittää perustellen onko joku vaihtoehdoista toista parempi ympäristövaikutusten näkökulmasta, vai ovatko ne vain erilaisia. Vertailua tehtäessä joudutaan arvioimaan eri vaikutusten merkittävyyttä. Vaikutusten merkittävyyden pohjalta tulee arvioidaan myös eri vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuutta. Vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa voidaan tukeutua faktatietoihin, mutta pohjimmiltaan se on aina subjektiivista ja arvosidonnaista. Vaikutusten merkittävyyden arviointi ja vaihtoehtojen vertailu tulee tehdä tasapuolisesti, samalla tarkkuudella ja perustellen eri toteutusvaihtoehtojen osalta.

Hankkeen vaikutukset ja niiden selvittäminen

Ympäristön nykytilan kuvaus

Ympäristön nykytilan kuvaus on perusta sille, että vaikutusten tunnistaminen ja vaikutusselvitykset tulevat kohdennetuiksi asianmukaisella tavalla ja oikeisiin asioihin. Arviointiohjelmassa on alueen nykytila kuvattu olemassa olevan tiedon perusteella. Nykytilan kuvauksen tarkkuus on riittävä arviointimenettelyn suunnittelua varten. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on tarkennettava tarkasteltavan vaikutusalueen nykytilan kuvausta arviointimenettelyn aikana saaduilla tiedoilla. Lausunnoissa ja mielipiteissä on tuotu esille uusia luontokohteita, melu- ja värinähaittavaimintoja, ali- ja ylikulkutarpeita sekä ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointiin liittyviä erityiskohteita.

Arviointimenetelmät

Käytettävät arviointimenetelmät ovat hyvin esitetty kunkin tarkasteltavan vaikutuksen kohdalla. Menetelmien esittämisen lisäksi olisi voinut pohtia sisältyykö joidenkin vaikutusten selvittämiseen vaikeuksia, tiedollisia puutteita ja epävarmuustekijöitä, joiden vuoksi esimerkiksi joudutaan tekemään merkittäviä oletamuksia tai yleistyksiä. Myös arviointiselostuksessa tulee tuoda yksityiskohtaisesti esille ympäristövaikutusten arvioinnissa käytetyt arviointimenetelmät ja niissä havaitut epävarmuustekijät samoin kuin se, miltä osin tarkastelu perustui laskennallisiin seikkoihin, mallilaskelmiin, kirjallisuuteen, muuhun vastaavaan materiaaliin, tehtyihin tutkimuksiin, maastoinventointeihin tai haastatteluihin yms.

Hankkeen keskeisimmät haitalliset ympäristövaikutukset kohdistuvat joko suoraan tai välillisesti ihmisiin. Ihmisiin kohdistuvista vaikutuksista keskeisimmät ovat melu, värinä ja estevaikutus. Arviointimenettelyssä tulee keskittyä erityisesti näiden vaikutusten tutkimiseen ja ehkäisemis- ja lieventämistoimenpiteiden selvittämiseen.

Melu

Meluvaikutuksia tutkitaan mallilaskelmien avulla ja nykytilanteen selvittämiseksi on vielä merkitty kartoille tiedossa olevat kohteet, joissa melu on koettu haitalliseksi valituksiin perustuen. Arviointiohjelmasta annetuissa mielipiteissä ja lausunnoissa on tuotu esille lisää tiedossa olevia meluhaittakohteita. Mallilaskelmien tuloksia tulisi vertailtava näihin havaittuihin haittakohteisiin. Vertailun avulla saadaan tietoa, siitä miten laskennallisilla meluvyöhykkeillä olemassa olevan radan melu on todellisuudessa koettu haittana.

Meluntorjuntarakenteet on suunniteltava siten, että mallilaskelmien mukaan asutukseen ja muihin herkkiin kohteisiin kulkeutuva meluhaitta ei ylitä valtioneuvoston melutason ohjearvoja (VNp 993 /1992). Arviointiselostuksessa tulee myös esittää Ratahallintokeskuksen käyttämät meluntorjuntaperiaatteet, joiden perusteella melun torjunta käytännössä toteutetaan uusissa ratahankkeissa. Millä melutasoilla torjuntatoimiin ryhdytään ja vaikuttaako melulle altistuvien kiinteistöjen määrä melun torjunnan toteuttamiseen. Arviointiselostuksessa tulee esittää kartalla meluvyöhykkeet, jotka toteutuvat näiden käytössä olevien meluntorjuntaperiaatteiden mukaisesti toteutetussa hankkeessa. Melunvaikutuksen merkittävyyttä tulee tarkastella melualueille sijoittuvien asukasmäärien suhteen. Jos laskelmien mukaan ulkomelu ylittää valtioneuvoston päätöksen (193/92) päivä- tai yöajan melun ohjearvot asuintalojen tai terveydensuojelulain mukaisten häiriintyvien kohteiden kohdalla, tulee arvioida myös sisämelutaso näissä kohteissa. Ihmisiin kohdistuvien terveyshaittojen arvioimista varten olisi tutustuttava sosiaali- ja terveysministeriön Asumisterveysohjeeseen (Oppaita 2003:1) ja sosiaali- ja terveysministeriön ohjeeseen "Ympäristömeluhaittojen arvioinnin perusteita" (Selvityksiä 2005:14). Melulaskennassa ja meluntorjunnassa tulee ottaa huomioon tieliikenteen melu niillä alueilla, joissa yhteisvaikutus voi olla merkittävä. Koska rata- ja valtatie 6 hankkeet toteutuvat eriaikaisesti. Arviointiselostuksessa on pohdittava miten meluntorjunta käytännössä voidaan toteuttaa näillä yhteisvaikutusalueilla. Melun torjuntatoimia suunniteltaessa on oltava yhteistyössä tiehallinnon kanssa.

Tärinä

Tärinävaikutukset selvitetään mallilaskelman avulla. Lisäksi on koottu tietoa havaituista tärinähaitoista ja aiemmin tehdyistä mittauksista ja arvioista. Arviointiohjelmasta annetuissa mielipiteissä on tuotu esille lisää kohteita, joissa nykyinen rata on aiheuttanut tärinähaittaa, ne tulee ottaa mukaan tarkasteluun. Imatran ympäristötoimeen on tullut valituksia tärinästä myös Korvenkannasta radan eteläpuolelta sekä Kuparin ja Asematauksen alueelta. Nykytilan muutosta tärinän suhteen ja tärinävaikutuksen merkittävyyttä on tarkasteltava tärinälle altistuvien ihmisten lukumäärän ja rakennuksille mahdollisesti aiheutuvien vaurioiden todennäköisyyden avulla.

Vaikutukset ihmisiin ja yhteisöihin

Suunniteltu ihmisiin kohdistuvien vaikutusten tarkastelunäkökulma on varsin kattava. Yva-menettelyssä selvitetään vaihtoehtojen vaikutuksia sekä asiantuntijoiden arvioina että ihmisten kokemana. Sosiaalisten vaikutusten tunnistamisessa ja arvioinnissa selvitysten tavoitteena on tunnistaa ne ryhmät, joihin vaikutukset erityisesti kohdistuvat. Vaikutusalueen kuntien viranomaisten asiantuntemusta tulee hyödyntää arvioita laadittaessa, koska heillä on ihmisiin kohdistuvien vaikutuksen arvioinnin asiantuntemuksen lisäksi hyvä paikallistuntemus. Useissa arviointiohjelmasta annetuissa mielipiteissä ja lausunnoissa ihmisiin kohdistuvien vaikutusten selvittämistä pidettiin tärkeänä. Lausunnoissa ja mielipiteissä tuotiin esille runsaasti yksityiskoh-

taista tietoa mm. ihmisten liikkumistarpeista ja käytännöistä alueella. Olemassa olevat ulkoilureitit, kuntopolut ja latureitit mainittiin samoin kevyenliikenteen tarpeet. Arviointiselostukseen on koottava yhteenveto näistä yhteystarpeista. Poistettavien radan ylityskohtien osalta on selvittävät korvaavat kulkuyhteydet ja niiden vaikutukset ihmisten liikkumismahdollisuuksiin.

Päästöt ilmaan

Arviointiohjelmasta annetuissa lausunnoilla tuotiin esille ratapihoilla käytettävistä vetureista aiheutuvat päästöt ilmaan. Arviointiselostukseen on selvittävä näiden kohteiden sijainti ja miten asutukselle aiheutuvia haittoja pystytään lieventämään. Päästöjen mahdolliset viihtyvyys ja terveysvaikutukset on arvioitava.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvarojen käyttöön

Arviointiohjelmassa esitetty aikataulu luontoselvitysten osalta on epärealistinen (arviointiselostus valmis kesäkuun 2008 loppuun mennessä), koska mm. palosirkkan ja monien muiden hyönteisten sekä joidenkin kasvienkin osalta luotettavia selvityksiä voi tehdä vasta loppukesällä. Luontoselvitykset tulee toteuttaa siten, että huomioidaan myös huoltotieverkoston ja kaksoisraiteen rakentamisen aiheuttamat vaikutukset luontokohteisiin. Arvokkaat luontokohteet on selvittävä riittävän laajalta alueelta radan ympäristöstä. Arviointiselostuksessa on todettava onko hankkeella mahdollisesti vaikutuksia Natura 2000 kohteisiin. Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset kohtaan tulee lisätä metsälaki. Linjahakkuu ei sinällään pidä sisällä metsänkäyttöilmoitusvelvollisuutta (metsälaki 14 §), mutta metsälain 10 §:n mukaisen elinympäristön muustakin käsittelystä kuin hakkuusta tulee tehdä metsänkäyttöilmoitus ja tarvittaessa hankkia ko. lain 11 §:n mukainen poikkeuslupa. Metsälakikohteet on huomioitava myös huoltotieverkostoa suunniteltaessa.

Paikallisten metsästysseurojen ja riistanhoitoyhdistysten asiantuntemusta tulee käyttää suunnitteluvaiheessa, kun selvitetään nykyiset riistaeläinten ylikulkupaikat ja arvioidaan hankkeen vaikutusta riista- ja muidenkin luonnonvaraisten eläinten liikkumiseen. Riista-aitojen ja yli- tai alikulkupaikkojen suunnittelu tulee tehdä yhteistyössä tiepiirin VT-6 hankkeiden kanssa.

Vaikutukset kulttuuriperintöön

Vaikutusalueella aikaisemmin tehtyjä arkeologisia inventointeja ei voi pitää riittävinä, niitä on täydennettävä museoviraston ohjeiden mukaisesti. Osaksi Salpalinjaan kuuluvien kohteiden inventointia tulee liittää myös esihistoriallisten ja historiallisen ajan kiinteiden muinaisjäännösten inventointi. Tässä yhteydessä Lauritsalan kohdalla tulee inventoida 1607-1608 kaivettu Pontuksen kanava. Arvioitaessa hankkeen vaikutuksia valtakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin tulee kiinnittää erityistä huomiota Saimaan kanavan ja Imatrankosken ylitysalueisiin. Lisäksi tulee selvittää Luumäen asemalla olevan Oikeustaistelun muistomerkin (presidentti P.E. Svinhufvudin muistomerkki) saavutettavuus yhteistyössä tiehallinnon kanssa.

Ympäristönsuojelua koskevat suunnitelmat ja ohjelmat

Arviointiselostuksessa tulee esittää arvio eri vaihtoehtojen suhteesta hankkeen kanalta olennaisiin luonnonvarojen käyttöä ja ympäristönsuojelua koskeviin suunnitelmiin ja ohjelmiin. Valtioneuvoston periaatepäätös meluntorjunnasta (31.5.2006) sisältää myös liikennemeluun liittyviä tavoitteita, joiden toteutumista eri vaihtoehtojen osalta tulee tarkastella.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Arviointiohjelmassa on esitetty, että hankesuunnittelussa ja vaihtoehtotarkastelussa otetaan huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Tavoitteiden toteutumista ja edistämistä on tarkasteltava sekä hankkeen toteuttamisen että eri vaihtoehtojen kannalta.

Epävarmuustekijät ja riskinarviointi

Arviointiselostuksessa on tarkasteltava hankkeen ympäristövaikutusten arviointiin liittyviä epävarmuustekijöitä. Kuljetusonnettomuusriskejä selvitettyä on arvioitava myös onnettomuuksien todennäköisyyttä, niiden seurauksia ja vaikutusten palautuvuutta erityisesti suhteessa pohjaveteen ja ihmisten terveyteen. Pohjaveteen kohdistuvien riskien torjumiseksi pohjaveden suojaustarpeet ja suojausten sijoittelu on suunniteltava siten, että rautatiestä aiheutuva pohjaveden pilaantumiskahva mm. vedenotolle on mahdollisimman pieni.

Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen

Arviointiselostuksessa tulee esittää toimenpiteitä luonnonympäristöön, maisemaan ja rakennettuun ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvien mahdollisten haitallisten vaikutusten vähentämiseksi. Meluntorjunnan suunnittelussa on otettava huomioon VT-6:een liittyvät hankkeet.

Tiedottaminen ja kansalaisten osallistuminen

Yhteysviranomainen katsoo, että arviointiohjelman laatiminen on ollut vuorovaikutteista ja avointa. Ohjelman sisältöä ja vaihtoehtoja on käsitelty ohjausryhmän kokouksissa ja asukkaille suunnatussa yleisötilaisuudessa ennen lopullisen ohjelman valmistumista. Yleisöllä ja ohjausryhmän jäsenillä on ollut hyvä mahdollisuus vaikuttaa ohjelman sisältöön. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan tiedottamisen ja kansalaisten osallistumisen suhteen arviointimenettely on hyvin suunniteltu. Arviointimenettelyn aikana käyttöön otettu internet palautejärjestelmä on helpottanut mielipiteiden esittämistä ja lisännyt kansalaisten osallistumismahdollisuuksia.

Seuranta

Arviointiselostuksessa tulee tehdä ehdotus hankkeen ympäristövaikutusten seurantaohjelmaksi (yva-asetus 12§).

Raportointi

Raportti on onnistunut. Sen rakenne on selkeä, sisältö ymmärrettävä ja helposti luetavissa. Sen painoasu on myös hyvä.

Johtopäätökset

Yva-lain tavoitteena on kansalaisten tiedon saannin sekä osallistumisen turvaaminen ja ympäristöasioiden huomioon ottaminen päätöksenteossa. Hankkeen eri toteuttamisvaihtoehtojen avoin tarkastelu ja vertailu ovat yva-lain mukaisen prosessin kulmakiviä. Arviointiohjelma antaa hyvät lähtökohdat hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnille.

4. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Yhteysviranomaisen lausunto on nähtävillä yhdessä arviointiohjelman kanssa arviointimenettelyn ajan 5.5. alkaen Luumäen kunnassa (kunnantalolla ja Jurvalassa Kangasvarren kirjastossa Suoanttilantie 2), Lappeenrannan kaupungissa (kaupungintalolla, Villimiehenkatu 1 ja Maakuntakirjaston opintosalissa Valtakatu 47), Joutsenon kaupungissa (kaupungintalolla Kesolantie 1 ja Joutsenon kirjastossa Keskuskatu 2 ja Korvenkylän kirjastossa Asematie 14), Imatran kaupungissa (kaupungintalolla Virastokatu 2, 3.krs ja Pääkirjastossa Virastokatu 1) ja Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa (Kauppamiehenkatu 4, Kouvola ja Laserkatu 6 Lappeenranta). Lisäksi ohjelma on saatavissa sähköisesti Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen internet-sivuilla osoitteessa <http://www.ymparisto.fi/kas/yva> > Vireillä olevat YVA-hankkeet.

Johtaja

Leena Gunnar

Ylitarkastaja

Antti Puhalainen

LIITTEET Arviointiohjelmasta annetut lausunnot ja mielipiteet (hankkeesta vastaavalle)

JAKELUT JA MAKSUT

Ratahallintokeskus PL 185, 00101 Helsinki

Maksu 7610 euroa

Peruste: ympäristöministeriön asetus alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista (1387/06)

TIEDOKSI Luumäen kunta
Lappeenrannan kaupunki
Joutsenon kaupunki
Imatran kaupunki
Etelä-Karjalan liitto
Etelä-Suomen lääninhallitus Kouvolan palveluyksikkö
Kaakkois-Suomen työvoima ja elinkeinokeskus
Kaakkois-Suomen tiepiiri
Museovirasto
Etelä-Karjalan maakuntamuseo
Kaakkois-Suomen metsäkeskus
Etelä-Karjalan maaseutukeskus
Kaakkois-Suomen metsänomistajien liitto ry., Teollisuuskatu 2, 53600 Lpr
Etelä-Karjalan luonnonsuojelupiiri
Oy VR-Rata Ab, Itä-Suomen ratakeskus
Kymen riistanhoitopiiri, Pikkuympyräkatu 3 A, 49400 Hamina
Salpasafarit Oy Junttolantie 1, 54530 Luumäki
Mattila-Mäntylä-Kuusela asukasyhdistys, Kuuselantie 27, 53650 Lappeenranta
Yksityiset mielipiteen esittäjät 6 kpl
Sito Oy, Tietäjantie 14, 02130 Espoo.
Suomen ympäristökeskus
Ympäristöministeriö