



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisuja
54/2022

LIITE 1

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA.

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskus, 2022.

Lahdenperä–Jämsä-ratayhteyden YVA
Ympäristövaikutusten arviointiselostus



Väylävirasto
kirjaamo@vayla.fi

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017), Lahdenperä-Jämsä ratayhteys, Jämsä

Yhteysviranomaisen lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Väylävirasto on toimittanut 10.1.2022 Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus) ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaisen ympäristövaikutusten arviointiohjelman, joka koskee Lahdenperä - Jämsä ratayhteyden kehittämistä. Hankkeen YVA-konsulttina on Sitowise Oy.

1. Hankkeen tiedot ja ympäristövaikutusten arviointimenettely

Hanke

Keski-Suomen maakunnassa Jämsän kaupungin alueella sijaitsevalle Lahdenperä-Jämsä väliselle rataosuudelle suunnitellaan ratahanketta, joka osin oikaisee ja osin kulkee nykyisen raiteen rinnalla. Suunnittelualue alkaa Lahdenperän liikennepaikalta ja loppuu Jämsän liikennepaikan vaihteelle. Suunnittelutyöhön sisältyy oikaisu vaihtoehdot, 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 kilometrin pituinen, Jämsän puoleisella osuudella noin viiden 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 kalliitunneliosuudet 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 taseurasteiden poiston.

Hankkeen toteuttamisvaihtoehdot

Nykyinen raide välillä Lahdenperä-Jämsä on noin 14 kilometrin mittainen. Nykyisen radan on tarkoitus jäädä tavaraliikenteen käyttöön jatkossakin. Ympäristövaikutusten arvioinnissa (YVA-menettely) tarkasteltavat vaihtoehdot ovat seuraavat:

Vaihtoehto P (Ve P), Pohjoinen linjaus

Nykyisen raiteen rinnalle sijoittuva osuus Lahdenperän päässä on pituudeltaan noin kilometrin 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 Vuorenlaisen pohjoispuolelle.

Vaihtoehto E (Ve E), Eteläinen linjaus

Nykyisen raiteen rinnalle sijoittuva osuus Lahdenperän päässä on pituudeltaan noin kilometrin 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.

Nykyinen rata välillä Lahdenperä-Jämsä on noin 14 kilometrin mittainen ja sen on tarkoitus jäädä tavaraliikenteen käyttöön jatkossakin.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

YVA-lain (252/2017) ja -asetuksen (277/2017) tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja arvioinnin yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kaikkien tiedon saantia ja osallistumismahdollisuuksia. Ratahanke kuuluu YVA-menettelyn piiriin YVA-lain liitteenä olevan hankeluettelon, kohdan 9, Liikenne ja alakohdan d) kaukoliikenteen rautateiden rakentaminen perusteella. Euroopan tuomioistuin on myös katsonut oikeustapauksessa (C-227/01), että toisen raiteen suunnittelu olemassa olevan rautatieraitteen viereen on katsottava hankeluettelon mukaiseksi uudeksi hankkeeksi.

YVA-lain mukainen menettely toteutuu kahdessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa yhteysviranomaisen antaa lausunnon ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (YVA-ohjelma) ja arvioi ohjelman laajuutta ja riittävyyttä hankkeen ympäristövaikutusten arvioimiseksi. Ohjelman pohjalta laaditaan edelleen ympäristövaikutusten arviointiselostus, jonka riittävyyden ja laadun yhteysviranomaisen tarkistaa ja antaa siitä perustellun päätelmän hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista hankkeesta vastaavalle. YVA-prosessi pysähtyy tämän jälkeen, mutta mikäli hankkeen toteuttaminen edellyttää esimerkiksi vesi- tai ympäristölupaa, on luvan myöntämisen yhteydessä otettava huomioon yhteysviranomaisen antama perusteltu päätelmä ja sen ajantasaisuus.

Ympäristövaikutusten arvioinnin ja muiden menettelyiden yhteensovittaminen

Arviointimenettelyä ei ole yhdistetty muiden lakien mukaisiin menettelyihin.

2. Osallistumisen järjestäminen sekä annetut lausunnot ja mielipiteet

Hankkeesta tiedottaminen ja osallistuminen

Kuulutus ja arviointiohjelma ovat olleet nähtävillä 17.1.2022 – 18.2.2022 Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (Keski-Suomen ELY-keskus)

10.3.2022

verkkosivulla www.ely-keskus.fi/kuulutukset. Arviointiohjelmasta on ollut painettu kappale tutustumista varten seuraavissa toimipaikoissa (aukiolojen mukaan):

Keski-Suomen ELY-keskus, Cygnaeuksenkatu 1, Jyväskylä
Jämsän kaupungin palvelupiste, Keskuskatu 17, Jämsä
Jämsän pääkirjasto, Kenraalintie 12, Jämsänkoski

Hankkeen arviointiohjelman nähtävilläolosta on ilmoitettu maakunnallisesti leviävässä sanomalehdessä, Keski-suomalainen, sekä paikallislehdessä Jämsän Seutu. Arviointiohjelma on ollut nähtävillä myös ympäristöhallinnon verkkosivulla www.ymparisto.fi/ratayhteysLahdenperaJamsaYVA. YVA-ohjelman nähtävilläolosta on pyydetty tiedottamaan myös vaikutusalueen kuntien verkkosivuilla. Lisäksi tiedottamisessa on hyödynnetty eri sähköisiä kanavia.

Hankkeesta on pidetty yleisötilaisuus etätilaisuutena 26.1.2022. Tilaisuudessa esiteltiin hanketta ja hankkeen YVA-ohjelmaa. Tilaisuuteen osallistui yhteensä 34 henkilöä.

Lahdenperä-Jämsä ratayhteyden kehittäminen on osa isompaan hankekokonaisuutta yhteysväylillä Tampere-Jyväskylä. Hankekokonaisuudelle on perustettu hankeryhmä, jossa ovat edustettuna Keski-Suomen ja Pirkanmaan ELY-keskukset, Keski-Suomen ja Pirkanmaan liitot, Jämsän, Jyväskylän, Oriveden ja Tampereen kaupungit, Muuramen kunta, Keski-Suomen museo ja Pirkanmaan maakuntamuseo, Puolustusvoimat ja Väyläviraston edustajat. Hankeryhmää on tiedotettu myös YVA-menettelyyn liittyvistä asioista.

Tampere-Jyväskylä ratayhteyden suunnitteluhankkeen yhteydessä on tehty sidosryhmäkartoitus ja sen perusteella on laadittu tiedotejakelulistat. Tiedotteessa on kerrottu myös meneillään olevasta Lahdenperä-Jämsä ratayhteyden YVA-menettelystä. Hankkeella on oma verkkosivu Väyläviraston verkkosivuilla.

Lausunnot ja mielipiteet

Lausunnot on pyydetty hankkeen vaikutusalueen kunnilta ja muilta keskeisiltä tahoilta. Lisäksi on varattu mahdollisuus mielipiteiden antamiseen nähtävilläoloaikana.

Lausunnot on pyydetty seuraavilta tahoilta:

Jyväskylän kaupunki, Jämsän kaupunki, Muuramen kunta, Oriveden kaupunki, Tampereen kaupunki, Keski-Suomen liitto, Keski-Suomen museo, Keski-Suomen pelastuslaitos, Pirkanmaan ELY-keskus, Pirkanmaan liitto, Pirkanmaan pelastuslaitos, Pirkanmaan maakuntamuseo, Pohjois-Savon ELY-keskus/kalatalousviranomainen, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto, Fingrid Oyj, Geologian tutkimuskeskus, Luonnonvarakeskus, Suomen riistakeskus, Museovirasto, Metsähallitus, Suomen Metsäkeskus, Puolustusvoimat/Pääesikunta, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto/Tukes, Liikenne ja viestintävirasto/Traficom.

Tiivistelmät saaduista lausunnoista ja mielipiteistä

Yhteysviranomaiselle on toimitettu nähtävilläoloaikana lausuntoja ja mielipiteitä yhteensä 22, joista lausuntoja tai ilmoitus siitä, että lausuntoa ei anneta, oli 15 ja mielipiteitä 7. Geologian tutkimuskeskus, Pirkanmaan ELY-keskus, Metsähallitus, Liikenne ja viestintävirasto ja Pirkanmaan maakuntamuseo ilmoittivat, etteivät anna lausuntoa. Museovirasto ilmoitti, että Keski-Suomen alueellinen vastuumuseo vastaa maakunnan kulttuuriympäristön viranomaistehtävistä ja näin ollen lausunnon antamisesta myös otsikon mukaisessa asiassa.

Ohessa saadut lausunnot ovat tiivistettyinä. Saaduista mielipiteistä on laadittu yhteenveto. Lausunnot ja mielipiteet on otettu huomioon keskeisiltä osin lausuntoa

10.3.2022

laadittaessa. Saadut lausunnot ja mielipiteet arkistoidaan sähköisesti Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen asianhallintajärjestelmään. Lausunnot ja mielipiteet on toimitettu sähköpostitse hankkeesta vastaavalle 28.2.2022.

Keski-Suomen ELY-keskuksessa vireillä olevasta hankkeesta on tiedotettu eri vastuualueita ja pyydetty suoraan kommentit keskeisiltä asiantuntijoilta.

Lausunnot

Fingrid Oyj:n lausunnossa tuodaan esille, että radan vaihtoehtojen suunnittelualueelle sijoittuu Fingridin 400 kV voimajohto Kangasala-Toivila.

Lausunnossa ei oteta kantaa ratahankkeen teknisiin ratkaisuihin. Lausunnossa todetaan, että hankkeesta vastaava voi harkita, missä radan suunnitteluprosessin vaiheessa mahdollinen tekninen yhteensovittaminen voimajohdon kanssa kannattaa tehdä. Radan sijoituksesta ja muista liikennejärjestelyistä tulee pyytää Fingridiltä hankkeen suunnittelun edetessä erillinen risteämälausunto. Risteämälausunto tulee ottaa huomioon rakentamisessa ja alueella tapahtuvassa toiminnassa. Muilta osin hankkeesta ei ole kommentoitavaa.

Jämsän kaupungin kaavoitus toteaa lausunnossaan, että Lahdenperä-Jämsä rautayhteyden YVA-ohjelmassa kohdassa 4.2.2 on kerrottu suunnittelualueen ja sen lähiympäristön yleiskaavatilanteesta. Ohjelman mukaan voimassa olisi kunnanvaltuuston 13.11.1989 hyväksymä Jämsän taajamayleiskaava ja edelleen todetaan, että kaupunginvaltuuston 2.12.2019 hyväksymä Jämsän taajamaosayleiskaava ei olisi vielä lainvoimainen. Yleiskaavatilanne on sittemmin muuttunut koska Hämeenlinnan hallinto-oikeus on 6.7.2021 antamallaan päätöksellä kumonnut valtuuston hyväksymispäätöksen neljälle kiinteistölle osoitettujen MA-alueiden osalta, muilta osin hallinto-oikeus hylkäsi jätetyt valitukset. Hallinto-oikeuden antaman päätöksen mukaisesti Jämsän taajamaosayleiskaava 2030 kuulutettiin voimaan 3.9.2021, siltä osin kuin kaupunginvaltuuston hyväksymispäätös jäi voimaan. Jämsän taajamaosayleiskaava 2030 on näin ollen voimassa osalla YVA-ohjelman aluetta.

Jämsän kaupunki pyytää, että YVA-ohjelmassa muutettaisiin kohdassa 4.2.2 kuvattua yleiskaavatilannetta vastaamaan nykyistä voimassa olevaa kaavatilannetta. Voimassa olevat yleiskaavat ovat ladattavissa karttapalvelusta osoitteessa kartta.jamsa.fi. Jämsän kaupunki esittää myös, että YVA-ohjelman liiteaineistoa täydennettäisiin kaavaotteilla, joista ilmenisi myös YVA-ohjelma-alueeseen kohdistuvat merkinnät ja määräykset sekä niiden selitykset.

Jämsän kaupungin valvontajaosto toteaa lausunnossaan, että hankealueella ei ole tiedossa erityisiä luontoarvoja, mutta edellyttää, että arvioinnin tulokset tulee kuvata riittäväällä tarkkuudella arviointiselostuksessa. Liito-oravan elinympäristöt ja metsälakikohteet tulee esittää kartalla.

Rataoikaisuvaltuustot ylittävät Nytkymenjoen ja vaikutukset joen vedenlaatuun ja luontoarvoihin tulee arvioida huolella. Suunnittelualueella on lähtötietojen mukaan muinaisjäänöksiä/muinaisrantoja, jotka tulee ottaa huomioon hankkeen suunnittelussa.

Keski-Suomen liiton lausunnossa on todettu, että suunnittelualueelle sijoittuu useampi lainvoimaisen maakuntakaavan varaus. YVA-ohjelmassa on kuvattu kattavasti suunnittelualueella koskevat maakuntakaavamerkinnät ja -määräykset sekä vireillä olevan maakuntakaavan liikennettä koskevat tavoitteet. Voimassa olevassa maakuntakaavassa (lainvoima 28.1.2020) Tampere-Jyväskylä rataosa on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi kaksiraiteiseksi pääradaksi. Lahdenperä-Jämsä välin suunniteltu rataoikaisu on huomioitu maakuntakaavassa liikennetunneli -merkinnällä. Valtatie 9 ja rataosa sisältyvät myös valta-/rautatien kehittämisselvi-

10.3.2022

merkintään. Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa Tampere-Jyväskylä-rataosan kehittäminen on määritelty valtakunnallista merkitystä omaavaksi kärkihankkeeksi.

Keski-Suomen liitto toteaa, että YVA-ohjelmassa esitetyt vaikutusten arvioinnin menetelmät sekä arvioitavat vaikutukset ovat perusteltuja. Keski-Suomen liitto pitää myös hankkeen suunniteltua tiedottamista ja muuta vuorovaikutusprosessia riittävänä.

Keski-Suomen museon lausunnossa todetaan, että rakennetun kulttuuriympäristön osalta osana eri ratavaihtoehtojen tutkimista on tehty alueelta täydentäviä rakennusinventointeja kesällä 2021. Rakennusinventointiaineisto tulee käydä läpi yhdessä olemassa olevien, vanhempien rakennusinventointiaineistojen täydennyksenä ja rakennetun kulttuuriympäristön ominaispiirteiden ja paikallisten kulttuurihistoriallisten arvojen arvioinnin pohjana. Täydennysinventointiaineistosta saattaa löytyä uusia paikallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön kohteita tai kokonaisuuksia. Esitetyissä linjausvaihtoehdoissa on huomattavia eroja. Vaihtoehtojen tarkastelussa tulee esittää myös vaikutukset paikallisiin kulttuuriympäristön kohteisiin huomioiden myös moderni rakennusperintö ja erilaiset rakenteet maakunnallisten ja valtakunnallisten rakennetun kulttuuriympäristön kohteiden lisäksi.

Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta vuonna 2021 tehty arkeologinen inventointi on hyväksytty ja kohdetiedot on viety muinaisjäännösrekisteriin. Inventointia voidaan käyttää vaikutuksien arvioinnin taustamateriaalina. Kiinteiden muinaisjäännösten osalta suositeltavin vaihtoehto ratalinjauksille on se, joka vähiten vaikuttaa Muinaismuistolailla (295/1963) suojeltuihin kiinteisiin muinaisjäännöksiin.

Kulttuuriympäristön osalta on tärkeää, että ympäristövaikutuksia arvioidaan erikseen rakennetun kulttuuriympäristön, arkeologisen kulttuuriperinnön, kulttuurimaiseman osalta ja kulttuuriympäristön kokonaisvaikutuksien osalta.

Keski-Suomen pelastuslaitos toteaa lausunnossaan, että ympäristövaikutusten arviointiohjelma on tehty asiantuntevasti ja varsin kattavasti. Pelastuslaitoksella ei ole huomautettavaa tai lisättävää arviointiohjelmaan.

Seuraavissa hankkeen suunnitteluvaiheissa tulee kiinnittää erityistä huomiota turvallisuuteen ja pelastusjärjestelyihin sekä näihin liittyviin vaaranarviointeihin, riskianalyysihin ja simuloointeihin. Näissä esille nousseihin riskeihin tulee varautua tarkoituksenmukaisesti, huomioiden radalla tapahtuva liikenne, yhteistyössä pelastuslaitoksen kanssa. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota henkilöturvallisuuteen – tunnelista poistumiseen, vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuuteen tunnelissa ja tämän ympäristövaikutuksiin.

Varautumisen osalta todetaan, että rinnakkaisratajärjestelyt tukevat hyvin huoltovarmuutta, jos esimerkiksi jostain syystä toinen radoista ei olisi käytettävissä.

Luonnonvarakeskus keskittyy lausunnossaan riistalajeihin. Hankkeen erilaiset mahdolliset vaikutustavat lajiston kannalta on tuotu hyvin esille. Lajiston kannalta tällaisia muutoksia ovat elinympäristöjen menetykset ja pirstoutuminen sekä suoran häiriön ja melun vaikutukset sekä mahdolliset estevaikutukset. Näiden lisäksi voi vaikuttaa ihmisen lisääntyvä toiminta alueella. Näitä vaikutuksia tulee tarkastella myös riistalajien osalta. Lisäksi tulisi arvioida hankkeen mahdolliset vaikutukset metsästyksen alueella. Riistalajien osalta kartoitukset vaikuttavat puutteellisilta ja todetaan, että lajiston kartoitus on syytä tehdä huolella, jotta arvioinnissa tulee huomioiduksi myös uhanalaiset ja EU:n luontodirektiivin liitteissä II tai IV mainittuihin lajit sekä niihin kohdistuvat mahdolliset lieventämistoimet ja seurantarapeet. Vaikutusten arvioinnissa lähtöaineistona olisi syytä käyttää myös esimerkiksi Luonnonvarakeskuksen riistakolmiot.fi ja riistahavainnot.fi – sivustoja. Hankealueen

10.3.2022

läheisyydessä on tehty säännöllisesti havaintoja direktiivilajeista (susi ja ilves) (Riis-tahavainnot.fi). Metsäkanalintujen osalta hankealueelle olisi syytä tehdä myös soi-dinpaikkakartoitukset.

Tampereen kaupunki (Kaavoituksen ja liikennejärjestelmän suunnittelun lausunto) on todennut lausunnossaan, että Tampere-Jyväskylä välin henkilöjunaliikenteen sujuvoittaminen ja yhteyden parantaminen on erittäin kannatettava tavoite. Myös seutujen välisessä liikenteessä pitää tavoitella kestävyttä ja kaikki kestävien liikku-mismuotojen kilpailukykyä parantavat hankkeet edesauttavat kulkumuotoja-kaumaan tavoiteltavien muutosten saavuttamista. Lahdenperä- Jämsä ratayhtey-den parantaminen on osa laajempaa suunnittelukokonaisuutta, ja Tampere on kiin-nostunut seuraamaan kyseisen rataosuuden parantamistoimenpiteiden suunnitte-lun etenemistä.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto toteaa lausunnossaan, että Tukes ylläpitää lis-tausta valvomiensa kemikaalikohteiden konsultointivyöhykkeistä: Kemikaalilaitos-ten konsultointivyöhykkeet (tukes.fi). Tukes suosittelee olemaan yhteydessä yrityk-siin, joiden konsultointivyöhykkeelle suunniteltu ratayhteys mahdollisesti sijoittuu. Näillä laitoksilla on parhaat tiedot käytössään olevista kemikaaleista, niiden aiheut-tamista riskeistä ja onnettomuuksien vaikutuksista lähiympäristöön sekä toimin-taansa liittyvistä mahdollisista kehityssuunnitelmista Kemikaalilaitosten osalta tulee huomioida laitosten riskit ja niiden vaikutukset junarataan. Junaradan vaikutukset olemassa oleviin kemikaalikohteisiin tulee huomioida (esim. sähköistetyistä radasta aiheutuva kipinöinti).

Yhteenveto saaduista mielipiteistä

Laadittua arviointiohjelmaa pidettiin pääsääntöisesti hyvänä, mutta esille tuotiin joi-takin huomioita. Mielipiteissä viitataan valtioneuvoston asetukseen ympäristövaiku-tusten arviointimenettelystä (277/2017), joka määrää muun muassa arviointiohjel-man sisällöstä. Asetusteksti (277/2017, 3 §) ohjeistaa esittämään YVA-ohjelmassa hankkeen vaihtoehdot, joista yhtenä vaihtoehtona tulisi olla hankkeen toteuttamatta jättäminen, jollei tällainen vaihtoehto ole erityisestä syystä tarpeeton. Lahdenperä-Jämsä ratayhteyden YVA-ohjelmassa on esitelty kaksi vaihtoehtoa rataoikaisulle mutta ei hankkeen toteuttamatta jättämisen vaihtoehtoa, eikä YVA-ohjelman teks-tissä ole mainittu tähän liittyvää erityistä syytä. Perustelut tulisi esittää tässä yhtey-dessä ja se lisäisi YVA-ohjelman ja koko hankkeen läpinäkyvyyttä. Esitettyjen vaih-toehtojes osalta todettiin muutamia kommentteja, jotka olivat sekä puoltavia että vastustavia molempien vaihtoehtojen osalta.

Mielipiteiden mukaan sosiaalisten vaikutusten arviointia ei juurikaan ole esitetty ja se tulisi olla osana YVA-arviointia. Lisäksi peräänkuulutetaan hankkeen vaikutusten arviointia myös siltä kannalta, mikä on hankkeesta saatava hyöty suhteessa mah-dollisesti heikentyviin luontoarvoihin, maisemaan ja ympäristöön sekä ihmisten mahdollisuuksiin maaseutuelinkeinojen harjoittamiseen myös jatkossa. Viestinnän osalta toivottiin parempaa tiedottamista mm. maastotöiden osalta.

Mielipiteissä nostetaan esille huoli siitä, että suunnitellut oikaisut tulevat pirsta-loimaan reittivaihtoehtojen kohdalle osuvien kiinteistöjen pelto- ja metsäalueita ja siten vaikuttavan myös elinkeinojen harjoittamiseen alueella. Esille nostetaan myös kulkuyhteydet ja niiden vaikeutuminen tilojen eri lohkojen välillä sekä kiinteistöjen arvon alentuminen. Suunnitelluilla hankealueilla on myös virkistyskäyttöä ja alueella liikkumisen turvallisuus nostettiin esille. Hankealueelle sijoittuu myös kivirauhoita ja vanhoja puita erityisillä merkinnöillä.

Rakennustöiden aikainen ja tulevan junaliikenteen aiheuttama värinähaitta koettiin vaikuttavan ihmisten asumisviihtyvyyteen sekä tuotiin esille huoli siitä, aiheuttaako junaliikenteen värinä resonointia tunnelin yläpuolisiin rakennuksiin.

10.3.2022

Tunnelin rakentamisessa syntyvän louhoksen ja muun syntyvän maa-aineksen osalta ei ole esitetty sijoitussuunnitelmaa, mitä pidettiin arviointiohjelman puutteena.

Mielipiteissä nostettiin esille mahdolliset vaikutukset pohjavesiin ja kaivojen veden- saantiin. Tunnelin rakentaminen tulisi mielipiteiden esittäjien mukaan muuttamaan ja/tai tuhoamaan porakaivoon tulevien vesien virtauksia ja näin ollen todennäköi- sesti se vaikuttaisi edelleen veden laatuun ja estäisi tilan käyttö- ja talousveden saannin. Tämä todettiin mm. eteläisen tunnelivaihtoehdon osalta.

Hankealueella on lähteisyyttä ja siltä osin on esitetty huoli niiden säilymisestä. Li- säksi pidettiin mahdollisena, että rautatietunneli vaikuttaa läheisen lammen veden pintaa laskevasti ja vaikuttaa siten lammen veden laatuun ja virkistyskäyttöön. Jos lammen veden pinta laskee huomattavasti, se heikentää myös alueen maisema- arvoja.

3. Yhteysviranomaisen lausunto

Yleisesti

Asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) määrää arviointioh- jelman (YVA-ohjelma) sisällön. Lahdenperä-Jämsä ratayhteyden YVA-ohjelma täyt- tää pääosin mainitun asetuksen 3 §:n mukaiset vaatimukset. Hankkeen tavoitteet ja perustelut sekä liittyminen eri suunnitelmiin ja ohjelmiin, kuten Pääväyläasetus, Lii- kenne 12 (valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032) ja Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma, on kuvattu arviointiohjelmassa. Ar- viointiselostuksessa tulee kuvata myös hankkeen merkittävyys näiden suunnitel- mien ja ohjelmien toteuttamiseen.

Ympäristön nykytilan kuvaus ja tarkasteltavat vaihtoehdot on esitetty arviointiohjel- massa. YVA-ohjelmassa on esitetty lähtökohdana arvioinnin todennäköisesti merkit- tävimät vaikutukset ja kohteet. Näitä ovat asutukseen, ihmisten elinoloihin ja viih- tyvyyteen (meluvaikutukset) kohdistuvat vaikutukset, luonnonympäristöön ja luon- nonvaroihin kohdistuvat vaikutukset sekä maisemaan ja kulttuuriympäristöön koh- distuvat vaikutukset. Vaikutuskohteet ovat perustellut.

Vaikutusarvioinnin lähtökohdat on kerrottu ja arviointimenetelmät on kuvattu vaiku- tusryhmittäin. Arviointiohjelmassa on myös todettu hankkeen toteuttamisen mah- dollisesti edellyttämät luvat ja päätökset. Arvioinnin aikana tullaan myös arvioimaan mahdollinen vaikutusten seurannan tarve ja mahdollisista lieventämistoimista tul- laan esittämään alustavat toimenpiteet arviointiselostuksessa. Vaikutusarviointiin liittyvät epävarmuudet pyritään tunnistamaan YVA-menettelyn aikana ja ne kuva- taan arviointiselostuksessa.

Vuorovaikutus ja osallistumismahdollisuudet sekä YVA-menettelyn aikataulu on kerrottu arviointiohjelmassa. Arvioinnin laatijat ja heidän asiantuntija-alueensa on kuvattu arviointiohjelmassa. Käytettävissä oleva asiantuntijaverkosto on kattava ja arviointiohjelmassa on kuvattu riittävät tiedot laatijoiden pätevyydestä.

Asioiden havainnollistamiseen on käytetty karttoja, kuvia ja taulukoita. Liitekartat ovat havainnolliset ja selkeät. Myös arviointiselostuksessa tulee kiinnittää huomiota karttojen selkeyteen ja luettavuuteen ja että kartta on havainnollinen ja mittakaaval- lisesti sopiva kyseiseen tarkasteluun.

YVA-menettely, osallistuminen ja vuorovaikutteisuus

YVA-menettelyyn kuuluu keskeisesti mahdollisimman laaja kuuleminen ja kansalai- silla tulee olla mahdollisuus osallistua ja ilmaista mielipiteensä hankkeesta. Lahden- perä-Jämsä ratayhteyden kuulutus ja arviointiohjelma on ollut nähtävillä 17.1.-

10.3.2022

18.2.2022 ELY-keskusten verkkosivulla www.ely-keskus.fi/kuulutukset. Asiakirjat ovat olleet nähtävillä myös ympäristöhallinnon verkkosivulla www.ymparisto.fi/ratayhteysLahdenperaJamsaYVA. Lisäksi hankkeen YVA-ohjelman nähtävilläolosta on tiedotettu alueella leviävissä lehdissä ja vaikutusalueen kuntia on pyydetty tiedottamaan nähtävilläolosta omilla verkkosivuillaan. Arviointiohjelmasta on toimitettu painettu kappale tutustumista varten Keski-Suomen ELY-keskuksen asiakaspalvelupisteeseen sekä Jämsän kaupungin palvelupisteeseen ja Jämsän pääkirjastoon Jämsänkoskelle. Hankkeesta on myös tiedotettu mm. Tampere-Jyväskylä suunnitteluhankkeen yhteydessä eri tilaisuuksissa ja Lahdenperä-Jämsä ratayhteyden Väyläviraston verkkosivulla. Hanketta ja sen YVA-menettelyä on esitelty YVA-menettelyn yleisötilaisuudessa YVA-ohjelman nähtävilläoloaikana. Yhteysviranomaisen toteaa, että kokonaisuutena hankkeesta on tiedotettu YVA-lain edellyttämällä tavalla.

Hankkeen kuvaus, tausta ja tavoitteet sekä toteuttamisaikataulu

Hankkeen tavoitteena on Lahdenperä-Jämsä yhteysvälin henkilöliikenteen matkanopeuden parantaminen, kapasiteetin riittävyys varmistaminen ja häiriöherkkyyden vähentäminen. Lisäksi hankkeella pyritään toteuttamaan myös valtakunnallisen ja Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja Pääväyläasetuksen tavoitteita.

Yhteysviranomaisen pitää hankkeen kuvausta riittävänä. Hankkeen tavoite on selkeä ja hanke tukee sekä valtakunnallisia että maakunnallisia tavoitteita. Hankkeen tavoitteet ja YVA-menettelyn eteneminen sekä aikataulu on esitetty arviointiohjelmassa riittävällä tarkkuudella.

Hankkeen liittyminen muihin hankkeisiin

Hankkeen liittyminen muihin hankkeisiin, mm. valtatie 9 kehittäminen välillä Orivesi-Jyväskylä, on kuvattu arviointiohjelmassa. Valtatien 9 aluevarausuunnitelmaa on yhteensovitettu ratahankkeeseen liittyvien tasoristeysten poistokohteiden kanssa. Yhteysviranomaisen toteaa, että samaan aikaan on meneillään yhteysvälinä Tampere-Jyväskylä Muuramen, Laihalamin ja Torkkelin liikennepaikkojen suunnittelu- hankkeet sekä erinäisiä radan kunnostamiseen ja junaliikenteen sujuvuuteen tähtäviä hankkeita. Vaikka kyseisillä liikennepaikoilla ei sinänsä ole vaikutusta Lahdenperä-Jämsä ratahankkeen hankealueella ja sen alueidenkäytön suunnitteluun, voi liikenteelliset vaikutukset olla näkyviä mm. kasvavan junaliikenteen myötä ja siten esimerkiksi vaikuttaa koko Tampere-Jyväskylä ratayhteydellä esimerkiksi melun ja äänin lisäntymiseen. Kokonaisvaikutusten näkökulmasta tarkastellen asia on syytä huomioida ja tarvittaessa arvioida osana yhteisvaikutuksia.

Hankkeen vaihtoehdot ja niiden tarkastelu

YVA-asetuksen 3 §:n mukaan ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee esittää hankkeen kohtuulliset vaihtoehdot, jotka ovat hankkeen ja sen erityisominaisuuksien kannalta varteenotettavia, ja joista yhtenä vaihtoehtona on hankkeen toteuttamatta jättäminen, jollei tällainen vaihtoehto ole erityisestä syystä tarpeeton. YVA-menettelyn tavoitteena on tukea päätöksentekoa ja tuottaa tietoa hankkeen vaihtoehtoisista toteuttamisvaihtoehdoista ja niiden ympäristövaikutuksista sekä niiden vaikutusten eroavuuksista.

Lahdenperä-Jämsä ratayhteyden osalta tarkastellaan kahta toteuttamisvaihtoehtoa. Vaihtoehdot on muodostettu alustavan linjaussuunnittelun yhteydessä ja niitä on tarkennettu käynnissä olevan yleissuunnittelun yhteydessä. Nykyisen raiteen rinnalle sijoittuvista osuuksista on tehty puolisuustarkastelu yleissuunnittelun yhteydessä. Tarkastelussa on huomioitu mm. ratasuunnittelun teknisiä asioita,

10.3.2022

luontoarvot, rakennukset ja voimalinjat. Tarkastelun lopputuloksena on päädytty siihen, että uusi rata sijoittuu sekä Lahdenperän että Jämsän päässä koko matkalta nykyisen raiteen eteläpuolelle. Oikaisuosuudesta menee vaihtoehdosta riippuen noin 4-5 kilometriä tunnelissa.

YVA-asetuksen mukaan yhtenä tarkasteluvaihtoehtona tulee olla hankkeen toteuttamatta jättäminen, jollei tällainen vaihtoehto ole erityisestä syystä tarpeeton. Tähän on kiinnitetty huomiota myös saaduissa mielipiteissä. Yhteysviranomaisen katsoo, että ns. 0-vaihtoehdon puuttuminen on perusteltava arviointiselostuksessa. Mikäli hankkeen toteuttamatta jättäminen ei ole tässä yhteydessä vaihtoehto, se on hyvä tuoda esille jo hankkeen tässä vaiheessa.

Mielipiteissä tuotiin esille vaihtoehtotarkasteluissa huomioon otettavia seikkoja, kuten mahdollinen värinähaitta, alueella liikkumisen turvallisuus, metsä- ja peltoalueiden pirstoutuminen ja mahdolliset vaikutukset mm. alueen vesitalouteen ja talous- ja käyttöveden saatavuuteen. Esille tuodut seikat on syytä ottaa huomioon arviointin yhteydessä riittävästi osin, kun arvioidaan vaihtoehtojen kokonaisvaikutuksia.

Vaihtoehtojen valinnat on arviointiohjelmassa perusteltu ja vaikutusten arviointi voidaan toteuttaa esitetyllä tavalla huomioiden kuitenkin lausunnossa ja mielipiteissä tuodut seikat oleellisilta osin. Arviointiselostuksessa tullaan panostamaan informatiiviseen ja havainnolliseen esittämistapaan, mitä voidaan pitää kannatettavana. Arviointiohjelmassa todetun mukaisesti myös yhteysviranomaisen kannattaa tulosten esitystapana taulukoita ja karttoja soveltuvilta osin tekstin lisäksi.

Yhteisvaikutusten arviointi muiden hankkeiden kanssa

Hankkeen ympäristövaikutukset suunnittelualueen ja vaikutusalueen muiden toimintojen tai hankkeiden kanssa tulee arvioida osana ympäristövaikutusten arviointia. Arviointiohjelmassa on todettu mm. valtatie 9 kehittämishanke välillä Orivesi-Jyväskylä, mikä on syytä ottaa huomioon siltä osin kuin hankkeen suunnittelun tässä vaiheessa on mahdollista ja arvioida hankkeiden yhteisvaikutuksia. Vaikutusten arvioinnissa on hyvä ottaa huomioon myös muut ratayhteysväliillä Tampere-Jyväskylä olevat hankkeet tarpeellisilta osin, mikäli hankkeilla on yhtymäkohtia.

Arviointiohjelmassa todetaan, että arvioinnissa keskitytään tarkastelemaan maa- ja kalliokiviainesten neitseellistä ja uusiokäyttöä sekä ylijäämämaiden sijoitusta. Yhteysviranomaisen kannattaa tätä. Suunnitelmat tältä osin on hyvä ottaa arviointiin mukaan osana hankekokonaisuutta. Lisäksi lähialueiden hankkeiden tarvetta ylimääräiselle kiviainekselle voisi myös selvittää. Ylijäämämaiden sijoituspaikan osalta tulee ottaa huomioon paikan soveltuvuus ja sijainti sekä välttää kohteita, joista voisi aiheutua esimerkiksi merkittäviä valumia vesistöön. Mikäli ylijäämämaita/poistettavia tai vaihdettavia maita syntyy alueilta, joilla esiintyy haitalliseksi säädettyjä vieraslajeja, tulee niiden maiden sijoittamiset suunnitella asianmukaisesti.

Tiedot tarvittavista suunnitelmista ja luvista

Hankkeen toteuttaminen edellyttää usein erinäisiä lupia ja päätöksiä ennen kuin hanke voidaan toteuttaa. Näitä ovat ratahankkeiden osalta mm. yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökset, kaavojen hyväksymispäätökset ja maa-aineslain mukaiset ottamisluvat, ympäristölupa, vesilupa sekä luonnonsuojelulain mukaiset poikkeusluvut. Arviointiohjelmassa on tunnistettu alustavasti hankkeen toteuttamiseen tarvittavat luvat ja päätökset ja ne tulee tarkentaa arviointiselostukseen siltä osin kuin suunnittelun tässä vaiheessa on jo tiedossa.

Kuvaus hankkeen todennäköisen vaikutusalueen ympäristön nykytilasta ja kehityksestä

Hankealueen ympäristön nykytilan kuvaus on lähtökohta vaikutusten arvioinnille ja edelleen vaikutuskohteiden valinnalle ja vaikutusten laajuuden ja merkittävyyden arvioinnille. Vaikutusten arviointi onkin pitkälti suunnittelun työkalu, joka palvelee hankkeen suunnittelua sen eri vaiheissa ja mahdollisissa hankkeen muutoksissa.

Arviointiohjelmassa on esitetty hankealueen ja sen ympäristön nykytilan kuvaus ja sitä on täydennetty karttaesityksillä. Arviointiohjelmassa hankealueen ympäristön nykytilaa ja ympäristön piirteitä on kuvattu pääosin riittävällä tarkkuudella, jotta vaikutusten tunnistaminen ja arvioinnin kohdentaminen on lähtökohtaisesti mahdollista. Alueen kehittymistä, mikäli nyt puheena olevaa hanketta ei toteuteta, ei ole juurikaan pohdittu. Hankkeen kokonaisvaikutusten arvioinnissa myös tämä näkökulma on hyvä tuoda esille.

Ohessa on huomioita, miltä osin lähtötietoja on myös syytä tarkentaa. Lisäksi saapuneissa lausunnoissa ja mielipiteissä tuodaan esille huomioita, jotka tulee oleellisilta osin huomioida hankkeen lähtötietojen täydentämisessä ja huomioida edelleen vaikutusarvioinnin laadinnassa.

Maakuntakaavassa Tampere-Jyväskylä rataosa on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi kaksiraiteiseksi pääradaksi. Lahdenperä-Jämsä välin suunniteltu rataoikaisu on huomioitu maakuntakaavassa liikennetunneli -merkinnällä. Voimassa olevassa Jämsän taajaman osayleiskaavassa rataosa on osoitettu yhteystarvemerkinnällä. Mikäli suunnitelmat poikkeavat kyseisestä merkinnästä, se voi aiheuttaa myös yleis- ja asemakaavan muutoksia. Mahdolliset kaavamutostarpeet tulee esittää arviointiselostuksessa. YVA-selostukseen tulee liittää myös kaavaotteet, joista ilmenee hankealueeseen kohdistuvat merkinnät ja määräykset sekä niiden selitykset. Tarkastelussa on syytä ottaa huomioon myös asemakaavat ja ne tulee esittää merkittäviltä osin arviointiselostuksessa. Hankkeen vaikutusalueelle sijoittuu mm. Hinkujenmaan ranta-asemakaava. Jämsän kaupungin osalta tulee tiedot (YVA-ohjelman kohta 4.2.2) Jämsän yleiskaavatilanteen osalta päivittää vastaamaan nykyistä voimassa olevaa kaavatilannetta Jämsän kaupungin lausunnossa todetun mukaisesti.

Jämsän-Jämsänkosken taajamien ja Partalan alueella on yleiskaavassa melusuojausta koskevia merkintöjä ja määräyksiä, jotka pitää ottaa huomioon. Melualueet on osoitettu kaavoissa ja niitä koskevat kaavamääräykset on huomioitava hankkeen suunnittelussa. Yhteysviranomaisen huomauttaa, että valtatie 9 ja radan melualueet yhtyvät ja arviointi ja melun torjunnan tarve on syytä tehdä myös tästä lähtökohdasta.

Hankealuetta leikkaavat voimalinjat tulee ottaa huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa sekä huomioida Fingrid Oyj:n lausunnossa esille tuodut asiat. Arviointiohjelmassa on mainittu, että suunnittelualueella on pilaantuneita maa-alueita. Niitä ei ole lueteltu eikä esitetty kartalla. Kohteet tulee esittää arviointiselostuksessa.

Arviointiohjelmassa on todettu, että sosiaaliset vaikutukset tullaan arvioimaan ja siinä hyödynnetään eri tilastoja, arvioinnissa saatavaa muuta aineistoa ja eri yhteyksissä saatua palautetta. Nykytilanteen kuvauksen osalta olisi voitu hyödyntää myös karttaesitystä asutuksen sijoittumisen ja siihen liittyvien keskeisten tekijöiden, kuten virkistysalueet mukaan lukien luontokohteet, palvelut, liikenneyhteydet jne., hahmottamiseksi.

Pintavesien osalta nykytilanteen kuvaus on riittävä. Mielipiteissä on tuotu esille huoli hankkeen mahdollisista vaikutuksista alueelle sijoittuvien kiinteistöjen talous- ja käyttöveden saantiin. Lähtötietoja vedenhankinnan osalta tulee tarkistaa ja tarvittaessa täydentää siten, että hankkeen vaikutuksia voidaan tältä osin arvioida.

10.3.2022

Yhteysviranomaisella on ollut käytettävissä hankealueelta vuonna 2020 tehty luontaselvitys. Selvitys vaikuttaa kattavalta, mutta viitasammakon osalta yhteysviranomaisen katsoo, että selvitys tulee tehdä uudestaan, mikäli hankkeen toimenpiteet kohdistuvat viitasammakon todetuille potentiaalisille elinympäristöille. Selvityksen yhteydessä on havaittu useita viitasammakolle soveltuvia kohteita, joista ei kuitenkaan ole havaittu viitasammakoita. Syyinä voi olla esimerkiksi maastokäynnin väärä ajankohta. Luonnonvarakeskus on nostanut esille puutteet riistalajien osalta. Riistalajien osalta kartoitukset tulee tehdä huolella, jotta arvioinnissa tulee huomioiduksi myös uhanalaiset ja EU:n luontodirektiivin liitteissä II tai IV mainittuihin lajit sekä niihin kohdistuvat mahdolliset lieventämistoimet ja seurantarpeet. Lähtötiedot metsäkanalintujen soidinpaikeista tulee päivittää ajan tasalle.

Ehdotus tunnistetuista ja arvioitavista ympäristövaikutuksista

YVA-asetuksen (277/2017) 3 §:n kohdan 5 mukaan arviointiohjelmassa on esitettävä ehdotus tunnistetuista ja arvioitavista ympäristövaikutuksista, mukaan lukien valtioiden rajat ylittävät ympäristövaikutukset ja vaikutukset muiden hankkeiden kanssa, siinä laajuudessa kuin on tarpeen perustellun päätelmän tekemiselle, sekä perustelut arvioitavien ympäristövaikutusten rajaukselle. Arviointiohjelmassa on tunnistettu alustavasti ne vaikutuskohteet, joihin hankkeen merkittävimmät vaikutukset tulevat todennäköisesti kohdistumaan. Mikäli hanke ja nyt suunnitellut ratalinjaukset muuttuvat arvioinnin aikana, tulee muutokset ottaa huomioon vaikutusten arvioinnissa ja tarkentaa vastaavalta osin tarvittavia tietoja, kuten myös vaikutusalueen rajausta. Vaikutuksia arvioidaan myös suunnittelun eri vaiheissa ja siten myös vaikutusten arviointia tarkennetaan hankkeen edetessä. YVA-menettelyssä arvioidaan sekä rakentamisen aikaiset että käytön aikaiset vaikutukset.

Vaikutuskohteet, vaikutusalueen rajaus ja merkittävyyden arviointi

Ympäristövaikutusten laajuus ja merkitys riippuu pitkälti hankkeen aiheuttaman muutoksen suuruudesta ja kohteen herkkyydestä. Radan rakentamisessa vaikutusalueen laajuus vaihtelee lähialueen muutamista metreistä useisiin kilometreihin. Vaikutuksia syntyy sekä radan rakentamisen että käytön yhteydessä. Käytön yhteydessä syntyvien haittojen lieventämiseen ja jopa poistamiseen voidaan vaikuttaa jo ennakoivasti suunnittelun yhteydessä. YVA-selostus tullaan laatimaan YVA-asetuksen sisältövaatimusten mukaisesti.

Arviointiohjelmassa on esitetty alustava maankäytön, ympäristön ja liikenteen nykytilanne ja sen pohjalta on arvioitu, että todennäköisesti merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat asutukseen, ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen (meluvaikutukset), luonnonympäristöön ja luonnonvaroihin sekä maisemaan ja kulttuuriympäristöön.

Arviointiohjelmassa on todettu yleisellä tasolla vaikutusalueen laajuudet vaikutuksen mukaan. Yhteysviranomaisen toteaa, että hankkeen todennäköisen vaikutusalueen rajaus ja nykytilan kuvaus tulee olla riittävä vaikutusten arvioimiseksi. Hankkeen vaikutusalueella tulee tarvittaessa tarkentaa arviointityön myötä ja vaikutuskohteittaiset tarkastelualueen rajaukset tulee esittää arviointiselostuksessa, jotta arvioinnin riittävyys voidaan arvioida. Vaikutusarvioinnin yhteydessä inventoidut kohteet tulisi merkitä myös karttaesityksenä arviointiselostukseen, jotta arvioinnin kattavuus voidaan todeta.

Arvioinnissa käytetään IMPERIA-hankkeessa kehitettyä menetelmää, millä arvioidaan hankkeen vaikuttavuutta. Arviointi perustuu monitavoitearviointiin, eli vaikutusten suuruusluokan, vaikutuskohteiden luonteen/herkkyyden ja näistä seuraavan vaikutusten merkittävyyden järjestelmälliseen tarkasteluun. Menetelmän periaatteet on kuvattu arviointiohjelmassa sekä sanallisesti että kaaviona. IMPERIA-hankkeen menetelmän käyttäminen yhteysviranomaisen pitää hyvänä ja se on yleisesti hankkeiden vaikutusten arvioinnissa käytetty menetelmä. Menetelmän tulokset tulee

10.3.2022

kirjoittaa yleistajuisesti arviointiselostukseen sekä kuvata selkeästi käytetyn aineiston lähtötiedot, vaikutuskohteittaiset menetelmät ja epävarmuudet/oletukset.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohtia yhteysviranomaisen pitää riittävinä, ja vaikutusten arviointi voidaan laatia ohjelman mukaisesti. Lisäksi tulee ottaa huomioon tässä lausunnossa esille tuodut seikat.

Vaikutusarviointit

Vaikutusarvioinnin lähtökohdat ja menetelmien periaatteet on lähtökohtaisesti kuvattu kattavasti ja menetelmiä voidaan pitää riittävinä. Arvioinnissa otetaan huomioon sekä rakentamisen aikaiset vaikutukset että toiminnan aikaiset vaikutukset. Osa vaikutuksista on pysyviä muuttaen hankealueen ympäristöä ja sen merkittävyys tullaan tarkastelemaan vaikutusarvioinnin yhteydessä. Lisäksi tulee huomioida, että vaikutusalueen laajuudet tulee kuvattua kunkin arvioidun vaikutuskohteen osalta riittävällä tarkkuudella. Lähtökohtaisesti arviointiohjelmassa kuvatut menetelmät antavat kuvan vaikutusten monipuolisesta tarkastelusta ja yhteysviranomaisen pitää hyvänä sitä, että vaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon myös vaikutuskohteiden mahdolliset keskinäiset riippuvuudet. Keskeistä on vaihtoehtojen tasapuolinen tarkastelu ja riittävä tietopohja johtopäätösten tekemiseksi eri osa-alueilta laadittujen vaikutusarviointien pohjalta. Ohessa muutamia esille tulleita asioita huomioon otettavaksi.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen

Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin yhteydessä tulee kiinnittää huomiota erityisesti tulosten esittämistapaan. Alustavasti on arvioitu, että vaikutukset asutukseen ja ihmisten elinoloihin on yksi ratahankkeen merkittävimmistä vaikutuksista ja tulee siten arvioida erityisellä huolella.

Erityisesti mielipiteissä on nostettu esille alueella liikkumiseen tulevat mahdolliset muutokset mukaan lukien alueen turvallisuus, alueen pirstoutuminen ja virkistyskäyttömahdollisuuksien vähentyminen. Arviointiohjelmassa on sosiaalisten vaikutusten arviointia ja tarkastelun lähtökohtia kuvattu monipuolisesti ja myös edellä todetut asiat tulevat huomioon otetuiksi.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöihin sekä arkeologiset arvot

Maisemavaikutusten osalta yhteysviranomaisen huomauttaa, että hankkeessa syntyvien ylijäämämaamassojen sijoittamisella on todennäköisesti myös maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvia vaikutuksia, joten tämä on syytä lisätä luvussa 6.9. esitettyjen mahdollisten maisemavaurioiden aiheuttajien listaan. Hankkeessa tulisi arvioida muun ohella myös ylijäämämaiden sijoittamisen maisema- ja kulttuuriperintövaikutuksia. Riippuen siitä, mistä alueelta ylijäämämaita syntyy, tulee tilanteen mukaan huomioida myös mahdollinen vieraslajien esiintyminen kyseisellä alueella ja sijoittaa ylijäämämaat asianmukaisesti. Maisemavaikutusten arviointia varten olisi hyvä tuottaa myös havainnollistavaa aineistoa. Muutoksen visualisoiminen on yksi työkalu vaihtoehtojen vertailun tueksi.

Keski-Suomen museon lausunto ja siinä tuodut huomiot vaikutusarviointiin liittyen tulee ottaa huomioon rakennetun kulttuuriympäristön ja arkeologisen kulttuuriperinnön vaikutusarvioinnin osalta. Suunnittelualueella on lähtötietojen mukaan myös muinaisjäänneksiä/muinaisrantoja, jotka tulee ottaa huomioon hankkeen suunnittelussa.

10.3.2022

Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Suunnittelualueen luontoarvokohteet, merkittävät lajien elinympäristöt (kuten luontodirektiivin liitteen IV(a) lajit ja niiden lisääntymis- ja levähdyspaikat) ja metsäläki-kohteet tulee esittää kartalla. Luontoselvitysten ja lajiston osalta tarvittavat täydennystarpeet on todettu aiemmin tässä lausunnossa.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Rataoikaisuvaihtoehdot ylittävät Nytkymenjoen ja vaikutukset joen vedenlaatuun ja luontoarvoihin tulee arvioida huolella. Hankealueelle sijoittuu myös useita pienempien vesien ylityksiä ja lampia, joista ei ennalta ole tietoa. Kohteet tulee käsitellä osana arviointia. Hankealueelle ei sijoitu pohjavesiä. Alueelle sijoittuu kuitenkin useita kiinteistöjä, joiden talous- ja käyttöveden hankintaan hankkeella voi olla vaikutusta. Vaikutukset tulee tältä osin arvioida. Arvioinnissa on syytä huomioida myös rakentamisen ja liikenteen aiheuttamien vaikutusten lisäksi mahdolliset riskikohteet mm. onnettomuustilanteissa.

Liikenteelliset vaikutukset

YVA-ohjelmassa on mainittu hankkeeseen liittyvänä suunnitelmana valtatie 9 parantaminen välillä Orivesi-Jyväskylä. Kyseisellä yhteysväliällä on käynnissä esisuunnitelmatasoinen toimenpideselvitys, jossa esitetään valtatie tavoitella ja sen edellyttämät toimenpiteet. Rataoikaisun kohdalla sijaitsevalla tieosuudella näitä ovat mm. valtatie keskikaiteistus, uudet ohituskaistat, eritasoliittymät, rinnakkaistie- ja yksityistiejärjestelyt sekä melusuojaukset. Toimenpiteet lisäävät merkittävästi valtatie tilantarvetta sekä edellyttävät rinnakkaisyhteyksien täydentämistä. Toimenpideselvityksen osalta on kuitenkin huomioitava esisuunnitelman suunnittelutarkkuus. Ratkaisut tarkentuvat ja niihin voi tulla vielä merkittäviä muutoksia seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

Liikenteellisten vaikutusten arvioinnin on todettu keskittyvän lähinnä rataliikenteen vaikutuksiin, mutta kevyen liikenteen ja turvallisuuden vaikutuksia tutkitaan ihmisvaikutusten yhteydessä. Liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon ja arvioida myös valtatiehen, valtatieliikenteeseen sekä valtatie parannustarpeisiin liittyvät vaikutukset. Yhtä lailla arvioinnissa tulee ottaa huomioon myös alempiin tieyhteyksiin kohdistuvat vaikutukset.

Vaikutukset ilmastoon ja ilmanlaatuun

Ohjelmassa on tunnistettu merkittävimmät ilmastovaikutuksia aiheuttavat tekijät, eli rakentamisesta aiheutuvat päästöt ja muutokset hiilinieluun. On hyvä, että hankkeen kasvihuonekaasupäästöjä arvioidaan laskennallisesti. Päästölaskennan tarkkuus ja menetelmät jäävät kuitenkin ohjelmassa epäselviksi. Arviointivaiheessa on selkeästi ilmoitettava laskennassa mukana olevat tekijät, mitä laskennassa ei ole huomioitu ja millaisia epävarmuustekijöitä laskentaan liittyy. Laskennassa tuotettavan tiedon on oltava laadukasta ja vertailukelpoista eri hankevaihtoehtojen välillä ja avattava laskentaa siltä osin, mitä tekijöitä laskennassa on otettu huomioon.

Myös hiilivaraston muutoksen laskennan tarkkuutta on syytä tarkastella. Jos hiilivaraston muutosta lasketaan keskimääräisellä arvolla, ei välttämättä pystytä arvioimaan, millainen ero hankevaihtoehtojen vaikutuksilla hiilinieluun on todellisuudessa. Jos laskennassa käytetään keskiarvoa, on varmistettava, että eri hankevaihtoehtojen reiteillä puusto ja metsät ovat hiilinielun suhteen vertailukelpoisia.

Liikenteen kautta syntyvät päästöt eivät oletettavasti muutu merkittävästi hankevaihtoehtojen välillä. Hankkeella voi kuitenkin olla välillisiä vaikutuksia esimerkiksi yksityisautoilun ja tavaraliikenteen määrään, kun matka-aika lyhenee ja kaksiraiteinen osuus sujuvoittaa raideliikennettä.

10.3.2022

Hankkeen kasvihuonekaasupäästöt tulee suhteuttaa alueellisiin päästöihin ja päästövähennystavoitteisiin. Keski-Suomen maakuntastrategiassa on asetettu hiilineutraalisuustavoite vuodelle 2030.

Ohjelmassa ei ole tarkasteltu ilmastonmuutokseen sopeutumiseen liittyviä seikkoja. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen tarvetta on arvioitava arviointivaiheessa. Sopeutumisen näkökulmasta tulee tarkastella hulevesien käsittelyn riittävyttä tulevaisuudessa. Sään ääri-ilmiöillä voi olla vaikutuksia myös raideinfraan ja junaliikenteseen.

Vesistöihin kohdistuvassa vaikutusten arvioinnissa on otettava huomioon ilmastonmuutoksen aiheuttamat heikennykset vesistöihin. On tunnistettava, että ilmastonmuutoksen aiheuttaman paineen vuoksi on entistä tärkeämpää, että hanke ei heikennä vesien ekologista tilaa.

Arvioinnin epävarmuustekijät

Hankkeen vaikutusarviointiin liittyy tiettyjä epävarmuustekijöitä ja oletuksia. Lisäksi käytössä olevien lähtötietojen tarkkuus voi vaihdella, vaikka selvityksiä varten tulee pyrkiä hankkimaan viimeisin ja ajankohtaisin tieto. YVA-selostuksessa tulee kuvata, miten epävarmuustekijät on huomioitu vaikutusten arviointia laadittaessa. YVA-selostuksessa tulee esittää vaikutustyypeittäin epävarmuustekijät ja oletukset, jotka voivat vaikuttaa lopulliseen vaikutusten arviointiin.

Haitallisten vaikutusten ehkäisy ja niiden lieventämiskeinot

YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:n mukaisesti arviointiselostuksessa on oltava ehdotus toimiksi, joilla vältetään, ehkäistään, rajoitetaan tai poistetaan tunnistettuja merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Vaikutusarvioinnin yhtenä tavoitteena onkin tunnistaa hankkeesta mahdollisesti syntyvät haitat ja niiden lieventäminen tai jopa ehkäiseminen kokonaan. Lähtökohtaisesti toiminta tulisi suunnitella niin, että toiminta on yhteensovitettavissa alueen muiden toimintojen kanssa eikä hankkeella olisi merkittäviä ympäristövaikutuksia.

Arviointiohjelmassa todetaan, että haittojen torjunta ja lieventäminen ovat tärkeä osa radan suunnittelua ja ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä tullaan määrittelemään alustavat toimenpiteet, joiden avulla arvioituja haitallisia vaikutuksia on mahdollista ehkäistä, rajoittaa tai poistaa. Haittoja ehkäiseviä toimenpiteitä voivat olla esimerkiksi meluntorjunta, radan ympäristön viimeistely maisema huomioon ottaen sekä asukkaiden ja eläimistön kulkuyhteyksien turvaaminen. Lisäksi on mainittu, että YVA-menettelyn aikana voidaan tunnistaa myös kompensaaion tarpeita jatkosuunnitteluun harkittavaksi. Yhteysviranomaisen toteaa lisäksi, että arviointiselostuksessa on hyvä tuoda esille, kuinka paljon kyseinen lieventämiskeino vähentää arvioitua haittavaikutusta. Haitallisten vaikutusten lieventämiskeinot tulee olla toteuttamiskelpoisia ja riittävän konkreettisia.

Vaikutusten seuranta

Arviointiohjelmassa todetaan, että YVA-menettelyssä tarkastellaan alustavasti seurantaohjelman tarvetta. Yhteysviranomaisen toteaa, että tämä on hyvä lähtökohta. Seurantaohjelman tulee kohdentua erityisesti hankkeen merkittäviin ympäristövaikutuksiin, jotka on todettu ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä. Seurantaohjelmalle voi olla tarvetta sekä rakentamisen että toiminnan aikaisten vaikutusten seurannassa. Arvio seurannan tarpeesta ja esitys siitä on hyvä tuoda esille arviointiselostuksessa.

10.3.2022

Vaikutusarvioinnin raportointi

Arviointiselostuksessa tulee olla yleistajuinen ja havainnollinen yhteenveto valtioneuvoston asetuksen (277/2017) 4 §:n mukaisesti arvioinnin tuloksista ja selkeä vertailu eri vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuudesta ympäristövaikutusten arvioinnin tulosten pohjalta. Arviointiselostuksessa tulee kiinnittää huomiota karttojen selkeyteen ja havainnollisuuteen. Arviointiselostuksen raportoinnissa kannattaa hyödyntää taulukkomuotoisia yhteenvetoja esimerkiksi eri vaihtoehtojen tarkastelussa ja vaikutusten arvioinnissa. Arviointimenetelmät tulee kuvata riittäväällä tavalla ja ymmärrettävästi. Arviointiselostuksen yhteydessä tulee toimittaa myös arviointiin liittyvät erilliset selvitykset ja raportit tarpeellisilta osin. Lisäksi yhteysviranomaisen kannattaa syntyneen aineiston huolellista dokumentointia, jotta ne olisivat käytettävissä myöhemminkin, mikäli hankkeen vaikutusten arviointiin joudutaan palaamaan esimerkiksi hankkeen muutoksen myötä.

4. Yhteysviranomaisen lausunnon huomioon ottaminen

Arviointiselostuksessa on esitettävä YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:n mukaan selvitys siitä, miten yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on otettu huomioon.

5. Yhteysviranomaisen johtopäätökset

Arviointiohjelma sisältää pääosin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen (277/2017) 3 §:n mukaiset asiat. Ympäristövaikutusten arviointi voidaan laatia arviointiohjelmassa esitetyn mukaisesti ottaen lisäksi huomioon tässä lausunnossa esiin tuodut seikat. Arviointiselostuksessa tulee esittää edellä mainitun asetuksen 4 §:n mukaiset tiedot siinä määrin, jotka ovat tarpeen perustellun päätelmän tekemiselle ottaen huomioon kulloinkin saatavilla oleva tietämys ja arviointimenetelmät.

Arviointiohjelma on rakenteeltaan johdonmukainen ja otsikkotasolla jäsentely on selkeää. YVA-ohjelmassa esitetyt vaikutusten arvioinnin menetelmät sekä arvioitavat vaikutukset ovat perusteltuja ja hankkeeseen soveltuvia. Osallistumis- ja vuorovaikutusmenetelmät ovat riittävät ja täyttävät YVA-lain mukaiset vaatimukset.

Esitetyssä arviointiohjelmassa on tietyiltä osin tarkennettavaa mm. nykytilan kuvauksen, alueen kehitysnäkymien sekä vaikutusarvioinnin ja käytettävien aineistojen ja menetelmien kuvausten sekä vaikutusalueen laajuuden osalta. Arviointiselostusta laadittaessa tulee huomioida yhteysviranomaisen lausunnossa esitetyt täydennystarpeet. Lausunnoissa ja mielipiteissä esitetyt näkökohdat on syytä huomioida arviointiselostuksen laadinnassa ja hankkeen jatkosuunnittelussa oleellisilta osin. Myös vaikutusarvioinnin aikana esille tulleet seikat tulee ottaa huomioon vaikutusarvioinnin edetessä, mikäli niillä on hankkeen vaikutusten arvioinnin kannalta merkitystä. Arviointiselostuksessa on oltava hankkeesta yleistajuinen ja havainnollinen yhteenveto asetuksen (277/2017) 4 §:n mukaisesti sekä luettelo lähteistä, joita on käytetty selostukseen sisältyvien kuvausten ja arviointien laadinnassa. Arviointiin liittyvät yleistyksiset ja selvityksiin liittyvät epävarmuudet on tuotava esille.

Arviointiselostuksessa tulee kiinnittää huomiota raportoinnin selkeyteen ja raportoinnin tarkkuuteen ja riittävyteen niin lähtötietojen, menetelmien kuin loppuarviointin osalta. Karttojen luettavuus tulee olla selkeä ja mittakaava kyseiseen tarkoitukseen sopiva.

6. Yhteysviranomaisen lausunnosta tiedottaminen

Keski-Suomen ELY-keskus lähettää laatimansa yhteysviranomaisen lausunnon hankkeesta vastaavalle ja Jämsän kaupungille. Lisäksi lausunto lähetetään tiedoksi asianomaisille viranomaisille ja muille lausuntopyyntöön saaneille tahoille. Yhteysviranomaisen lausunto on yleisesti nähtävillä ympäristöhallinnon verkkosivulla osoitteessa www.ymparisto.fi/ratayhteysLahdenperaJamsaYVA.

7. YVA-menettelyssä sovelletut oikeusohjeet

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 16§, 17§, 18§, 33§
Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 3§, 4§
Hallintolaki (6.6.2003/434) 62a§

8. Suoritemaksu, sen määräytyminen ja maksua koskeva oikaisuvaatimusosoitus

Suoritemaksu on 4000 euroa (lasku lähetetään erikseen)

Maksun määräytyminen

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §
Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista (897/2009) 25 §
Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuonna 2022 (TEM/2021/217)

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017) 18 §:ssä tarkoitettu yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta tai maankäyttö- ja rakennusasetuksen (VNA 895/1999) 30 a §:ssä tarkoitettu yhteysviranomaisen lausunto hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnista kaavoituksen yhteydessä (5-10 henkilötyöpäivää, 4000 €)

Maksua koskeva muutoksenhaku

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että lausunnosta perittävän maksun määrittämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua ELY-keskukselta. Lausunnon liitteinä ovat ohjeet maksua koskevan oikaisuvaatimuksen tekemiseen.

9. Asiakirjan hyväksyntä

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

Liitteet	Suoritemaksun määrittämisestä koskeva oikaisuvaatimusohje (toimitetaan vain hankkeesta vastaavalle)
Jakelu	Väylävirasto Jämsän kaupunki
Tiedoksi	Lausuntopyyntöön saaneet tahot

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

Esittelijä Koistinen Arja 10.03.2022 16:05

Ratkaisija Lehtinen Kari 11.03.2022 08:56