



## **PÄÄTÖS YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYN (YVA) SOVELTAMISESTA YKSITTÄISTAPAUKSESSA, IMATRA-JOENSUU RATAOSAN PERUSKORJAUS- JA KEHITTÄMISTOIMET**

### **HANKE**

Imatra-Joensuu rataosan peruskorjaus- ja kehittämistoimet

### **HANKKEESTA VASTAAVA**

Väylävirasto

Opastinsilta 12 A

00520 Helsinki

### **ASIAN VIREILLETULO**

Väylävirasto on 6.10.2023 pyytänyt Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta (ELY-keskus) päätöstä, edellyttääkö Imatra-Joensuu ratavälin peruskorjaus- ja kehittämistoimet ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA-menettely).

Hankkeesta vastaava on toimittanut ELY-keskukselle ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (252/2017, YVA-laki) 12 §:n sekä ympäristövaikutusten arvioinnista annetun asetuksen (277/2017, YVA-asetus) 1 §:n edellyttämät tiedot hankkeesta 6.10.2023.

### **ELY-KESKUKSEN RATKAISU**

**Väyläviraston Imatra-Joensuu rataosan peruskorjaus- ja kehittämistoimien hankkeeseen ei sovelleta ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (252/2017) mukaista arviointimenettelyä.**

Hankkeen ja sen ympäristövaikutusten kuvaus sekä asian käsittely ja ELY-keskuksen ratkaisun perustelun on esitetty seuraavissa kappaleissa.

### **HANKKEESTA VASTAAVAN TOIMITTAMAT TIEDOT**

Hankkeesta vastaava on toimittanut ELY-keskukselle YVA-lain 12 §:n sekä YVA-asetuksen 1 §:n edellyttämät tiedot. Hankkeesta vastaava toimitti ELY-keskukselle Imatra-Joensuu rataosan peruskorjaus- ja kehittämistoimien YVA-tarveharkinta nimetyn selvityksen. Selvityksessä kuvataan muun muassa hankealue, maankäyttö, hankkeen ympäristövaikutukset ja niiden ehkäisemis- ja lieventämistoimet.

### **Hankkeen kuvaus**

Rataosuus Imatra–Joensuu on 190 kilometriä pitkä sähköistetty yksiraiteinen päärata, jonka suurin sallittu nopeus on 140 km/h ja akselipaino 225 kN. Henkilöliikenne on yhteysvälin Helsinki–Joensuu kaukoliikennettä. Tavaraliikenne on pääosin raakapuukuljetuksia ja metsäteollisuuden tuotekuljetuksia tarkastelualueelta Kaakkois-Suomen tuotantolaitoksiin ja Etelä-Suomen satamiin. Karjalan rataverkon selvityskokonaisuuden yhteydessä laaditun liikenne-ennusteen mukaan

26.2.2024

erityisesti raakapuukuljetuksissa on potentiaalista kasvua, kun raakapuun tuonti Venäjältä on loppunut.

Nykytilassa henkilökaukoliikennettä on 12 junaa päivässä (6 päivällä ja 6 yöllä), ja tavarakuljetuksia tyypillisesti 9-15 junaa päivässä. Nykyisellä ratainfraalla radan välityskyky on täysin käytössä päivittäisen junamäärän ollessa vilkkaimpina päivinä yli 30 junaa vuorokaudessa.

Kehittämistoimenpiteiden tarkoitus on lisätä yksiraiteisen radan välityskykyä ja nostaa henkilöliikennejunien nopeutta. Tavaraliikennejunien määrä lisääntyy liikenne-ennusteen mukaisesti 6-8 junalla vuorokaudessa ja henkilöliikennejunien nopeus nostettaisiin 200 km/h, jolloin Helsinki-Imatra-Joensuu henkilöjunien matka-aika lyhenee noin 15 minuuttia. Henkilöjunien liikennemäärä ei muutu. Tavarajunien nopeus ei muutu.

### **Hankkeen kehittämistoimenpiteet**

Kehittämistoimenpiteisiin kuuluvat uusien liikennepaikkojen rakentaminen, olemassa olevien liikennepaikkojen parannustoimet, linjasuojastusten rakentaminen, Kiteen Syrjäsalmen sillan uusiminen, Parikkalan Paksuniemen tunnelin muuttaminen avoleikkaukseksi ja useiden tasoristeysten poisto.

Uusia liikennepaikkoja on tarkoitus rakentaa pisimmille liikennepaikkaväleille. Uudet liikennepaikat sijoittuvat rataosuuksille Rautjärvi-Simpele (Laikko), Kesälahti-Puhos (Kousa) ja Kitee-Säkäniemi (Välikangas). Liikennepaikat suunnitellaan liikenteenohjausta ja junien kohtaamista varten.

Uusille ja parannettaville liikennepaikoille rakennetaan kohtausraiteita, vetoraiteita ja puunkuormausraiteita. Uusille tai parannettaville liikennepaikoille ei rakenneta uusia laitureita, silta- tai muita rakenteita tai rakennuksia.

Kohtausraide rakennetaan nykyisen raiteen (linjaraide) viereen 5-10 metrin etäisyydelle. Junan saapuessa kohtausraiteelle, se pysähtyy raiteelle siksi aikaa, kun linjaraidetta tuleva juna ohittaa pysähdyksissä olevan junan. Kohtausraide on yhdistetty linjaraiteseen vaiheyhteyksin ja turvavaihtein. Turvavaihteet estävät kohtaamisraiteella olevan junan liikkumisen linjaraitteelle. Kohtausraiteella odottava juna ei liiku samanaikaisesti kuin ohittava juna.

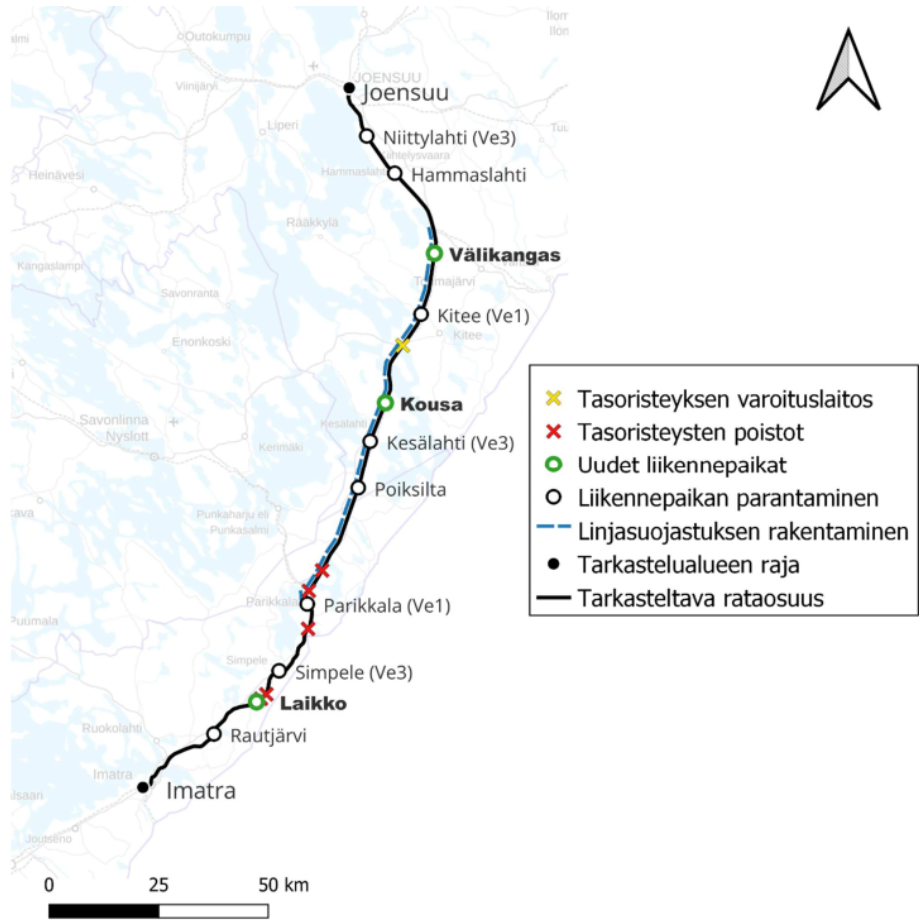
Vetoraide on liikennepaikalla oleva raide, jota käytetään vaunujen järjestelyyn liikennepaikalla. Raide päättyy puslimeen, eikä ole suoraan yhteydessä linjaraitteeseen. Vetoraiteella ei ole junaliikenteen seisontaa.

Puunkuormausraide on tarkoitettu rekoilla tulevien puukuormien lastaamiseen junanvaunuihin.

Linjasuojastusten rakentaminen tarkoittaa radan turvalaitteiden asentamista. Turvalaitteet sijaitsevat raiteella tai sen välittömässä läheisyydessä ja asennus tapahtuu radan tai sen penkereen alueella.

Tehtävät toimenpiteet ja niiden sijainnit on esitetty kuvassa 1.

26.2.2024



**Kuva 1.** Hankkeen sisältämät kehittämistoimenpiteet (Imatra-Joensuu rataosan peruskorjaus- ja kehittämistoimien YVA-tarveharkinta, Väylävirasto 6.10.2023)

Hankkeessa laaditaan luontoinventoinnit, melu-, värinä- ja runkomeluselvitykset riippumatta siitä tehdäänkö hankkeesta YVA:a. Suunnittelussa otetaan huomioon aikaisemmin laaditut luonto-, melu-, värinä- ja runkoääniselvitykset.

## Hankkeesta vastaavan arvio hankkeen ympäristövaikutuksista

### Maa- ja kallioperä

Toimenpidealueen sijaitsevat pääosin karkearakeisen maalajin alueilla. Suunniteltujen toimenpiteiden välittömässä läheisyydessä sekä Laikon uuden liikennepaikan läheisyydessä esiintyy pilaantuneita maita. Hankealueella mustaliuskealueita on Joensuun, Niittylahden, Tikkanen ja Parikkalan liikennepaikkojen läheisyydessä.

Hanketta varten tehdään maaleikkauksia sekä penkereitä ja täyttöjä reitin tasaamiseksi. Myös massanvaihtoja suoritetaan kantavuuden parantamiseksi.

Jos laajempien rakennustöiden yhteydessä on epäily siitä, että alue on mustaliuskealue, tulee mustaliuskeen esiintymistä kartoittaa tutkimuksin. Sulfaattimaiden aiheuttamia haitallisia ympäristövaikutuksia voidaan

26.2.2024

lieventää estämällä niissä tapahtuvaa haponmuodostusta ja käsittelemällä muodostuneita happamia suoto- ja valumavesiä.

Rakentamissuunnittelussa suunnitellaan haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemis- ja lieventämistoimenpiteiden tekninen toteutus.

### **Pohjavedet**

Imatra-Joensuu rata kulkee useiden pohjavesialueiden läpi. Hankealueelle sijoittuvat pohjaveden kannalta tärkeät I ja II Salpausselän reunamuodostumat.

Toimenpiteitä, jotka sijoittuvat pohjavesialueille:

- Laikon uusi liikennepaikka sijaitsee Laikon 1E-pohjavesialueella,
- Kousan uusi liikennepaikka sijaitsee osittain Juutinkankaan 2E-pohjavesialueella,
- Välikankaan uusi liikennepaikka sijaitsee Miilunvaaran 2E-pohjavesialueella,
- Poiksillan kohtausraiteen parantamistoimet sijoittuu Kuolemanlamminkankaan 2E-pohjavesialueelle ja
- osa radan perusparannustöistä osuu osittain pohjavesialueille.

Pohjavesivaikutukset muodostuvat pääosin rakentamisen aikana ja ovat verrattavissa tavanomaisiin maa- ja kalliorakentamisen pohjavesivaikutuksiin. Radan käytön aikana ei tyypillisesti muodostu uusia pohjavesivaikutuksia.

Rakentamisen vuoksi ei tehdä uusia maa- ja kallioleikkauksia vähäistä suurempia määriä. Pohjavesiin voi kohdistua vähäisiä vaikutuksia maatöiden yhteydessä. Näiden toimenpiteiden seurauksena voi aiheuta esim. vähäistä väliaikaista pohjaveden samentumista.

Rautateiden suunnittelu ja rakentaminen toteutetaan Väyläviraston ohjeiden mukaisesti, joissa käsitellään myös ympäristönäkökulmia. Radan suunnitteluprosessin aikana tutkitaan tarkemmin alueen pohjavesiolosuhteita, jotta voidaan varmistua suunnitteluratkaisuista ja niiden haitattomuudesta. Tarvittaessa toteutetaan erillisiä pohjaveden suojaus- ja/tai hallintarakenteita. Pohjaveden laatua ja määrää seurataan rautatiealueen ympäristössä ennen rakentamisen aloittamista ja sen aikana.

Pohjavesiin kohdistuvia riskejä hallitaan myös työmaasuunnittelun keinoin ja varautumalla etukäteen esim. mahdollisten öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaan.

### **Vesistöt**

Hankealue sijaitsee Vuoksen vesienhoitoalueella. Suurin osa alueesta sijaitsee Vuoksen päävesistöalueella, mutta osa myös Hiitolanjoen ja Tohmajoen päävesistöalueilla.

Toimenpiteet vesistöjen lähellä:

- Laikon uuden liikennepaikan eteläpuolella noin 150 metrin etäisyydellä sijaitsee Laikonlähde. Ylimmäinen järvi on noin 370 metriä

26.2.2024

liikennepaikasta ja eteläisempi Laikonlammista noin 420 metrin etäisyydellä.

- Kousan uusi liikennepaikka on lähimmillään noin 350 metrin päässä Ylä-Kousa järvestä
- Rautjärven sivuraiteen länsipuolella noin 170 metrin etäisyydellä on Konnalampi ja kaakossa noin 470 metrin etäisyydellä on Tulilampi.
- Poiksillan kohtausraiteen läheisyydellä noin 350 metrin etäisyydellä sijaitsee Pieni Kuolemanlampi
- Perusparannustoimenpiteitä tehdään useiden eri vesistöjen läheisyydessä sekä vesistöjen ylityspaikoissa.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat enimmäilläänkin väliaikaisia ja paikallisia. Hankkeessa ei rakenneta täysin uusia siltayhteyksiä vesistöjen yli. Vaikutukset ovat rakentamis- ja kunnostustöissä yleensä kiintoaine- ja ravinnekuormitusta.

### Luonto

Rautjärven liikennepaikan parantamiskohteen läheisyydessä (200 m) on kaksi luonnonsuojelualuetta Livasti ja Livastinmäen luonnonsuojelualue.

Perusparannusosuuksien välittömässä läheisyydessä sijaitsevia kohteita:

- Marjoniemenkangas 0-10 metriä
- Rautialan luonnonsuojelualue 10 metriä
- Hiekkapelto 75 metriä
- Kyllikin metsän ls-alue 1 ja 2 10 ja 150 metriä
- Pyhäjärven luontokokonaisuus 0 metriä
- Siikalahti, Sammallampi, Rautalahti
- Parikkalan seudun lintuvedet

Laikon uuden liikennepaikan läheisyydessä oleva Laikonlähde lukeutuu vesilain suojelemiin lähteisiin.

Perusparannusosuuksien läheisyydestä (100 m) on tehty havaintoja liito-oravasta ja lummelampikorennosta. Parikkalan alueen ratapenkalla on tehty havainto erityisesti suojellusta keltahierakasta. Simpeleen ja Rautjärven alueilla radan varresta tunnetaan havaintoja harjukarasepistä ja kultasurviaiskoista.

Kiteen kaupungin alueelta tunnetaan kaksi sääksen pesäpaikkaa alle 500 metrin etäisyydellä radasta. Pesien tilasta ei ole tietoja vuoden 2011 jälkeen. Muista uhanalaisista lajeista hankealueen läheisyydessä on havaittu mm. musta-apilaa, vallipussikoita, ahokissankäpälää ja keltamataraa.

Hankkeen vaikutukset luonnonympäristöön kohdistuu elinympäristömenetyksiin uuden rakentamisen osalta sekä rakentamisen aikaiset vesistö- ja meluvaikutukset.

26.2.2024

Natura-alueiden osalta hankesuunnittelun aikana tulee todennäköisesti tarve laatia Natura-tarvearviointi. Samassa yhteydessä hanketoimijan tulee riittävällä tarkkuudella esittää mahdolliset tarvittavat toteutusvaiheen lievennystoimet. SPA-alueiden osalta riittävä lievennystoimi saattaa olla linjasuojastustöiden ajoittaminen pesimä-/muuttokauden ulkopuolelle. Muita tarvittavia lievennystoimia tulee pohtia hankkeen luontoselvitysten tulosten pohjalta. Luontoselvityksissä tulee painottaa radanvarren ns. paahdeympäristöjen tunnistamista rakennettavilla kohteilla.

### **Kulttuurihistorialliset arvot ja maisema**

Rataosuuden toimenpidepaikoilla ei sijaitse arvokkaita maisema-alueita.

Uusien liikennepaikkojen alueella tai niiden läheisyydessä ei sijaitse suojeltuja kohteita, rakennettua kulttuuriympäristöä eikä muinaisjäännöksiä.

Linjasuojastuksen rakentamisen välittömässä läheisyydessä esiintyy suojeltuja kohteita, esimerkiksi Hiekanpää III muinaisjäännös sekä Puhoksen historiallinen teollisuusympäristö. Lisäksi Somostensaaren ja Alavan muinaisjäännösten läheisyydessä tehdään linjasuojausten rakentamista.

Väylävirastolla on tie- tai rautatieliikenteen turvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta tai rajoittaa kasvillisuuden korkeutta. Toimenpiteistä ilmoitetaan kiinteistön omistajalle tai haltijalle hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä.

Hankkeen maisema- ja kulttuuriympäristövaikutukset arvioidaan ja raportoidaan tarkemmin suunnitelmaselostuksessa. Haitallisia maisemavaikutuksia lieventävät toimenpiteet ja niiden toteutus esitetään ratasuunnitelmassa.

### **Liikenne**

Henkilöliikenne on Helsingin ja Joensuun välistä kaukoliikennettä. Rataosuudella liikennöi arkisin tyypillisesti 6 + 6 junaa vuorokaudessa. Henkilöjunien kohtaamisen on sijoitettu pääosin Parikkalaan, yksittäisiä junakohtauksia on sijoitettu Puhokseen.

Tavaraliikenne koostuu enimmäkseen Joensuusta Kaakkois-Suomen tuotantolaitoksille suuntautuvista raakapuukuljetuksista sekä tuotekuljetuksista Etelä-Suomen satamiin. Vuonna 2021 tyypillinen tavarajunien määrä suuntaansa vuorokaudessa rataosittain oli: Imatra-Parikkala 6 + 7 junaa, Parikkala-Säkäniemi 4 + 5 junaa ja Säkäniemi-Joensuu 7 + 8 junaa.

Tavaraliikenteen kuljetusvirtoihin on ennustettua merkittäviä muutoksia Venäjän puuntuonnin loppumisen myötä. Hankkeessa radan välityskykyä lisäävät toimenpiteet nostavat tavaraliikennejunien määrää 6-8 junalla vuorokaudessa. Tavarajunien keskimääräinen matka-aika lyhentyy noin 6 minuuttia, junakohtaamisten sujuvoitumisen myötä.

Henkilöliikenteen osalta nopeuden nosto ja henkilöliikennepaikkojen laiturien pidennykset mahdollistavat joukkoliikenteen kasvua.

26.2.2024

Hankkeen myötä ei arvioida syntyvän haitallisia liikenteellisiä vaikutuksia.

### **Melu**

Rataosuudella liikennöi arkisin tyypillisesti 6 + 6 henkilöjunaa vuorokaudessa. Tyypillinen tavarajunien määrä suuntaansa vuorokaudessa rataosittain oli: Imatra-Parikkala 6 + 7 junaa, Parikkala-Säkäniemi 4 + 5 junaa ja Säkäniemi-Joensuu 7 + 8 junaa. Päiväaika sijoittuu kello 7 – 22 välille ja yöaika kello 22 – 7 välille.

Tavarajunamäärän kasvu kuudella tavarajunalla (oletus 3 yöllä ja 3 päivällä) lisää raideliikenteen teoreettista melupäästöä noin 1,2 dB päivällä ja 1,3 dB yöllä. Henkilöliikenteen nopeuden kasvu lisää raideliikenteen teoreettista melupäästöä päiväajalla noin 1,1 dB ja yöllä noin 0,3 dB. Kun huomioidaan sekä tavarajunaliikenteen määrän kasvu että henkilöjunaliikenteen nopeuden nosto, on melupäästö ennustetilanteessa päivällä 2,1 dB ja 1,3 yöllä nykytilannetta suurempi. Melualueiden laajuuden suhteen tämä tarkoittaa sitä, että teoreettisessa tasaisessa maastossa päiväajan 55 dB keskiäänitasoalue laajenee noin 25 m ja yöajan 50 dB keskiäänitasoalue noin 50 m, mikäli ääni leviäisi esteettä vesistön yli. Edellä mainitut desibelimäärät ja keskitasoalueiden laajuus on teoreettinen, mutta kuvaa sitä, että keskiäänitason kasvu on varsin maltillista ja alittaa 3 dB, jota toisinaan pidetään merkittävän muutoksen määränä melusta puhuttaessa.

Uusien rakenteiden rakentaminen ja perusparannustoimen aiheuttavat tilapäistä meluvaikutusta.

Meluvaikutuksia lievennetään laatimalla meluselvitys tiheimpien asutuskeskittymien kohdalle kaikkien kehittämistoimien alueelle. Meluselvityksessä tehdään tarkempi arvio raideliikenteen meluvaikutuksista sekä tunnistetaan melutorjuntatarpeet hankkeessa.

Ratasuunnitelma sisältää aina melumallinuksin tehtävän meluselvityksen. Meluselvityksen tekeminen ja torjuntatarpeiden tunnistaminen ei ole riippuvainen siitä, onko hanke YVA-menettelyn alainen.

### **Tärinä**

Merkittävin tavaraliikenteen laji on puukuljetukset, jotka ovat suhteellisen kevyitä tavarajunia, alle 2000 tonnia.

Junamäärän kasvu ja henkilöliikenteen nopeuden kasvu (väliillä Parikkala-Hammaslahti) lisäävät tärinävaikutusta tai tärinätapauhtumia henkilöliikenteen osalta. Henkilöliikenteen tärinävaikutus on yleisesti pieni verrattuna tavarajunaliikenteen vaikutuksiin. Tavarajunaliikenteen nopeudet tai akselimassat eivät ole nousemassa, joten tavarajunaliikenteen tärinävaikutusten muutos käsittää tapahtumien määrän nousemisen, tärinän koetut tasot eivät nouse.

Uusien rakenteiden rakentaminen ja perusparannustoimen saattavat aiheuttaa tilapäistä tärinää. Tärinävaikutuksia voivat aiheuttaa esimerkiksi hankealueella tehtävät paalutustyöt.

Hankkeen suunnittelussa arvioidaan hankkeen aiheuttamat tärinävaikutukset ja määritetään mahdolliset lievennystoimet. Tärinää

26.2.2024

koskevan selvityksen tekeminen ja torjuntatarpeiden tunnistaminen ei ole riippuvainen siitä onko hanke YVA-menettelyn alainen.

### **Ilmanlaatu**

Imatra-Joensuu välillä on jo olemassa oleva junarata.

Rakentamisen aikana vaikutukset ilmanlaatuun muodostuvat mm. maarakennustöitä ja liikenteestä. Vaikutukset ovat usein paikallisia ja ajoittaisia.

Radan kehittämistoimenpiteet mahdollistavat tulevaisuudessa lisääntyvät tavaraliikenteen, joka vähentää tieliikenteen päästöä.

Maarakennustöiden ja kuljetusten pölypäästöjä voidaan lieventää mm. toiminnan ajoituksella ja siirtokuormien peittämisellä. Työmaateiden pölyämistä voi vähentää kastelemalla, jos läheisyydessä on häiriintyviä kohteita.

### **Vaikutukset ihmisiin**

Laikon uuden liikennepaikan välittömässä läheisyydessä sijaitsee asuinrakennuksia. Kousan ja Välikankaan liikennepaikkojen lähimmät asuinrakennukset sijaitsevat noin 300 ja 150 metrin etäisyydellä hankealueesta.

Hankkeen seuraavissa suunnitteluvaiheissa arvioidaan hankkeen melu-, tärinä- ja runkoäänivaikutuksia. Suunnittelun alussa tärinän ja runkoäänien leviämisen osalta tehdään merkittävimpien haittojen riskialueiden kartoitusta, jonka pohjalta tarvittaessa tehdään asiantuntija-arvioon perustuva kustannusarvio. Torjuntatoimenpiteitä ei tässä vaiheessa suunnitella yksityiskohtaisesti.

### **Yhteisvaikutusten arviointi**

Yhteisvaikutusten kannalta ei ole tiedossa muita käynnissä tai suunnitteilla olevia hankkeita.

## **ASIAN KÄSITTELY**

### **Toimivaltaisen viranomaisen määrääminen**

Imatra-Joensuu rataosuuden peruskorjaus- ja kehittämistoimet sijoittuvat Kaakkois-Suomen ja Pohjois-Karjalan ELY-keskuksien toimialueelle. YVA-lain 11 §:n mukaan ympäristöministeriö määrää, mikä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista tekee päätöksen.

Pohjois-Karjalan ELY-keskus pyysi 3.10.2023 ympäristöministeriötä määräämään, mikä ELY-keskuksista tekee YVA-lain 13 §:n mukaisen päätöksen hankkeessa.

Ympäristöministeriö määräsi 25.10.2023 päivätyllä päätöksellä VN/28199/2023 Pohjois-Karjalan ELY-keskuksen toimimaan yhteysviranomaisena hankkeessa ”Rataosuuden Imatra-Joensuu peruskorjaus ja kehittämistoimenpiteet”



26.2.2024

## Viranomaisten kuuleminen

ELY-keskus pyysi 30.10.2023 viranomaistahoilta lausuntoa YVA-menettelyn soveltamisen tarpeesta. Lausuntopyyntöjen ohessa lausuville viranomaistahoille toimitettiin hankkeesta vastaavan ELY-keskukselle toimittama YVA-tarveselvitys. Lausunnot pyydettiin toimittamaan viimeistään 30.11.2023. Parikkalan kunta ja Kakkoi-Suomen ELY-keskus pyysivät lisäaikaa lausunnon antamiselle ja lisäaikaa myönnettiin.

Lausunnot pyydettiin seuraavilta viranomaistahoilta:

Etelä-Karjalan maakuntaliitto

Etelä-Karjalan museo

Etelä-Karjalan pelastuslaitos

Imatran kaupunki, kaupunginhallitus

Imatran kaupunki, ympäristönsuojeluviranomainen

Imatran seudun ympäristötoimi

Joensuun kaupunki, kaupunginhallitus

Joensuun kaupunki, ympäristönsuojeluviranomainen

Kaakkoi-Suomen ELY-keskus, ympäristövastuualue

Kiteen kaupunki, kaupunginhallitus

Kiteen kaupunki, ympäristönsuojeluviranomainen

Parikkalan kunta, kunnanhallitus

Parikkalan kunta, ympäristönsuojeluviranomainen

Pohjois-Karjalan alueellinen vastuumuseo

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Pohjois-Karjalan pelastuslaitos

Pohjois-Savon ELY-keskus, liikenne- ja infrastruktuuri vastuualue

Rautjärven kunta, kunnanhallitus

Rautjärven kunta, ympäristönsuojeluviranomainen

Ruokolahden kunta, kunnanhallitus

Ruokolahden kunta, ympäristönsuojeluviranomainen

Siun Sote, terveydensuojeluviranomainen

Tohmajärven kunta, kunnanhallitus

Tohmajärven kunta, ympäristönsuojeluviranomainen

Lausunnot toimitettiin ELY-keskukselle 31.10.-11.12.2023 välisenä aikana.

ELY-keskukselle toimitetut lausunnot referoituna alla:

### **Etelä-Karjalan liitto**

Maankäytön ja ympäristön näkökulmasta hankkeessa rautatiealueen raja ei muutu merkittävästi koko rataosalla. Uusien liikennepaikkojen osalta rautatiealue laajenee mahdollisesti lisäraiteiden tarvitseman alueen mukaisesti. Joissakin tapauksissa toimenpiteet mahtuvat nykyiselle alueelle.

Voimassa olevassa Etelä-Karjalan maakuntakaavassa (v. 2011) päärata Imatra-Joensuu on osoitettu merkittävästi kehitettävänä päätätänä. Voimassa oleva maakuntakaava tukee hankkeen toteuttamista.

Etelä-Karjalan liiton näkemyksen mukaan tämä hanke ei vaadi YVA-menettelyä, koska yksiraiteisen rataosuuden Imatra-Joensuu peruskorjaus- ja kehittämishanke ei ole YVA-lain liitteen 1

26.2.2024

POKELY/473/2023

hankeluettelossa mainittu hanke, eivätkä hankkeen vaikutukset ole niin merkittäviä, että YVA-menettely olisi tarpeen.

### **Etelä-Karjalan museo**

#### ***Arkeologinen kulttuuriperintö***

Tarveharkintaselvityksen mukaan laajennusten alueelliset muutokset ovat pienialaisia. Uusien liikennepaikkojen osalta ei ole ennakoitavissa, että näillä olisi vaikutusta arkeologiseen kulttuuriperintöön.

Ratalinjan välittömässä läheisyydessä on tunnettuja muinaismuistolaita rahoitettuja muinaisjäännöskohteita, jotka löytyvät Museoviraston tietokannasta. Näiden osalta, mikäli hankkeessa on tarvetta operoida nykyisen ratapenkereen ulkopuolella, tarkemmat suunnitelmat tulee arvioida museoviranomaisella.

#### ***Rakennettu ympäristö***

YVA-tarveharkintaselvityksessä todetaan, ettei toimenpidealueiden lähistöllä sijaitse suojeltuja kohteita tai rakennettua kulttuuriympäristöä.

Toimenpidealueilla tai niiden läheisyyteen sijoittuvat Simpeleen rautatieasema ja Rautjärven asemaseudun ratatieasema ovat kuitenkin mukana käynnissä olevassa Etelä-Karjalan modernin rakennusperinnön inventoinnissa, jossa selvitetään, onko kohteilla maakunnallisesti merkittäviä kulttuurihistoriallisia arvoja.

### **Imatran kaupunki ympäristölautakunta**

Imatran seudun ympäristölautakunta näkee tarpeelliseksi ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) johtuen hankekohteiden sijainnista pohjavesialueilla. Mikäli YVA-menettelyyn ei päädytä, pyytää lautakunta huomioimaan kattavammin myös käytönaikaiset pohjaveden pilaantumiskäsit mikä tulee varastointi- ja käsittelytoiminnasta uusilla liikennepaikoilla, käytön aikaisiin kemikaali- ja öljyriskeihin (kuljetukset) sekä kiinnittämään huomiota myös rakennusaikaisten riskien hallintaan.

### **Kaakkois-Suomen ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue**

Maantielikenteen näkökulmasta ELY-keskus ei näe tarvetta YVA-menettelylle. Kaavaillut parantamistoimenpiteet todennäköisesti toteutuvat aikanaan jossain laajuudessa YVA-prosessista riippumatta.

Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen näkökulmasta katsottuna tilanne näyttää siltä, että estevaikutuksia ei ole tulossa nykyistä enempää. Maantieverkon näkökulmasta estevaikutukset jopa pienenevät tasoristeysten poistojen myötä. Lausuntopyyntöaineiston perusteella tasoristeysten poistoista kolme sijoittuisi valtio-omisteiselle maantieverkolle. Niihin liittyvistä toimenpiteistä ei ole olemassa tarkempia suunnitelmia. Täten myös mahdolliset vaikutukset jäävät toistaiseksi arvioiden asteelle.

26.2.2024

## **Kaakkois-Suomen ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat - vastuualue**

### ***Kaavoitus***

YVA-tarveharkintaraportissa on esitetty vain maakuntakaavallinen tilanne. Suunnittelualueella on voimassa useita yleiskaavoja ja asemakaavoja. Näitä kaavatasoja ei ole lainkaan tuotu esille. Haavahierarkian takia, jos alueella on voimassa oleva yleiskaava, niin tämä tulee tarkasteltavaksi eikä maakuntakaava ja jos alueella on asemakaava, niin tämä syrjäyttää voimassa olevan yleiskaavan ja maakuntakaavan maankäytön suunnittelun ohjeena. Koska kaikkia kaavatasoja ei ole asiakirjassa tuotu esille, tulee pohdittavaksi, että onko harkintaa esim. kaavoituksen osalta tehty riittäväillä tiedoilla. Suunniteltuja toimenpiteitä on tulossa myös kuntakeskusten alueelle, joten hankkeen yhteydessä voi olla tarvetta asema- ja yleiskaavojen muutoksiin.

### ***Luonnonsuojelu***

YVA-tarveharkintaraportissa on Kaakkois-Suomen osalta tunnistettu Natura-alueet ja suojelukohteet, joihin suunnitelluilla toimenpiteillä voi olla vaikutusta. Vaikutukset eivät ennakolta vaikuta niin merkittävästi, että luontovaikutusten vuoksi olisi tarpeen edellyttää YVA-menettelyä. Natura-alueiden osalta voidaan edetä Natura-arvioinnin tarveharkinnan tai tarvittaessa varsinaisen Natura-arvioinnin kautta. Peruskorjattavilta ja kehitettäviltä rataosuuksilta ja tasoristeysten poiston ja niihin mahdollisesti liittyvien tiejärjestelyjen alueilta on tehtävä asianmukaiset ja riittävät luontoselvitykset, joiden perusteella tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa pyrkiä ensisijaisesti välttämään ja toissijaisesti lieventämään luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvia vaikutuksia.

### ***Pohjavedet***

Laikon uusi liikennepaikka sijoittuu Laikon vedenhankintaa varten tärkeälle pohjavesialueelle, jonka pohjavedestä pintavesi- tai maaekosysteemi on suoraan riippuvainen (luokka 1E). Pohjavedestä riippuvainen ekosysteemi Laikonlähde sijaitsee noin 150 m etäisyydellä liikennepaikasta. Lähde on todettu luonnontilaiseksi. ELY-keskus muistuttaa, että luonnontilainen lähde on vesilain suojelema vesiluontotyyppi, jonka luonnontilan vaarantaminen on kielletty. Raportissa ei selviä onko hankkeella mahdollisia vaikutuksia lähteen luonnontilaisuuteen. Suojellun vesiluontotyypin luonnontilan vaarantamiseen voi hakea poikkeusta aluehallintovirastolta.

Noin 150 m etäisyydellä uudesta liikennepaikasta sijaitsee myös Laikon vedenottamo. Ottamo on Rautjärven kunnan varavedenottamo.

Kaakkois-Suomen ELY-keskus toteaa, että pohjavesiin kohdistuvat vaikutukset eivät ennalta arvioiden ole laaja-alaista vaan kohdistuvat kohteille, joilla tehdään toimenpiteitä.

### ***Melu ja värinä***

Melu- värinäselvitystä ei vielä YVA-tarveharkintaa varten ole tehty. Ratasuunnitelma sisältää kuitenkin aina melumallinnuksin tehtävän

26.2.2024

meluselvityksen sekä tärinäselvityksen, vaikka YVA-menettelyä ei tehtäisikään. Meluselvityksessä tehdään tarkempi arvio raideliikenteen meluvaikutuksista. Raportin mukaan meluselvitys laaditaan tiheimpien asutuskeskittymien kohdalle kaikkien kehittämistoimenpiteiden alueelle. ELY-keskus tuo esiin, että melu- ja tärinävaikutukset eivät kohdistu vain peruskorjaus- ja kehittämistoimien alueelle vaan ne kohdistuvat koko rajalinjalle.

Raporttia varten tehdyn yksinkertaistetun tarkastelun perusteella melualueiden laajuuden osalta on todettu, että teoreettisessa tasaisessa maastossa päiväajan 55 dB keskiäänitasoalue laajenee noin 25 m ja yöajan 50 dB keskiäänitasoalue noin 50 m, mikäli ääni leviäisi esteettä vesistön yli. Ns. kuivalla maalla keskiäänitasoalueen laajuus kasvaa vähemmän. Edellä mainitut desibelimäärät ja keskiäänitasoalueiden laajuus ovat teoreettisia, mutta kuvaa sitä, että keskiäänitasoalueen kasvu on varsin maltillista ja alittaa 3 dB, jota toisinaan pidetään merkittävän muutoksen määränä melusta puhuttaessa.

ELY-keskus toteaa, että melun keskiäänitasojen nousu ei alustavan tarkastelun perusteella vaikuta kovin suurelta. Raportin mukaan yöaikainen tavarajunaliikenne kuitenkin kasvaa jonkin verran. Yöaikaiset vaikutukset meluun ja tärinään voidaan kokea häiritsevimmiksi. Meluvaikutusten arvioinnin merkittävyyden arviointia vaikeuttaa myös se, että raportissa ei vielä ole saatavilla tietoa siitä, minkä verran ohjearvotasot ylittävillä meluvyöhykkeillä on nykyään asutusta tai muita melulle herkkiä kohteita eikä myöskään tietoja ohjearvojen ylitysten suuruudesta.

YVA-menettelyä puoltaisi se, että menettelyn aikana voitaisiin tutkia meluntorjuntavaihtoehtoja esim. eri tavoin toteutetuista melu- ja tärinäeräilyalueista ja melulle vähemmän herkkien toimintojen sijoittamisesta ottaen samalla huomioon maankäytön suunnittelun mahdollisuudet. Meluntorjunnan tavoitteenasettelua tulisi myös tutkia perustellen.

### **YVA-tarveharkinta**

YVA-tarveharkintaraportissa on melko lyhyesti ja yleisellä tasolla kuvattu Imatra-Joensuu rataosuuden ympäristövaikutukset sekä niiden ehkäisemis- ja lieventämistoimet. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen näkemyksen mukaan merkittävimmät vaikutukset liittyvät meluun ja tärinään ja sitä kautta ne kohdistuvat ihmisiin. Melu- ja tärinävaikutus kasvaa koko rataosuudella, ei vain kohteilla, joilla tehdään parannustoimenpiteitä. Tältä osin nämä vaikutukset poikkeavat muista hankkeen ympäristövaikutuksista. Tavarajunaliikenteen kasvu 6–8 junalla vuorokaudessa tarkoittaa kokonaisliikennemäärään noin viidenneksen kasvua. Melun ja tärinän osalta erityisesti yöaikaan lisääntyvä liikenne saattaa vaikuttaa ympäristön viihtyvyyteen ja ihmisiin.

Koska hankkeen suurimmat ympäristövaikutukset kohdistuvat ihmisiin, on hankkeen aikainen vuorovaikutus erityisen tärkeää. YVA-menettelyn yksi kulmakivistä on tiedonsaanti ja osallistuminen, joka on laajempaa kuin ratasuunnitelman lakiperusteinen kuuleminen. Lisäksi hankkeen melu- ja tärinävaikutukset kohdistuvat laajemmalle alueelle kuin pelkästään peruskorjaus- ja kehittämistoimien alueelle. Tällä perusteella Kaakkois-

26.2.2024

Suomen ELY-keskus katsoo, että hankkeeseen tulisi soveltaa YVA-menettelyä.

### **Kiteen kaupunki, kaupunginhallitus**

Kiteen kaupunginhallitus ei näe tarvetta YVA-menettelylle Imatra-Joensuu rataosan peruskorjaus- ja kehittämistoimien ympäristövaikutusten selvittämiseksi. Hankkeessa Kiteen kaupungin alueella tehtävät rataosan korjaustyöt sijaitsevat pääosin jo rakennetun rataverkon alueella. Väylävirasto on esittänyt teettävänsä rakennuskohteissa luontoinventoinnit sekä melu-, tärinä- ja runkomeluselvitykset, riippumatta siitä tehdäänkö hankkeesta YVA:a

Kaupunginhallitus näkee rataverkon kehittämisen ja henkilöliikennepaikkojen parantamisen positiivisena kehityssuuntana Pohjois-Karjalan junaliikenteen parantamiseksi.

### **Kiteen kaupunki, ympäristölautakunta**

Kiteen kaupungin ympäristölautakunta ei näe tarvetta YVA-menettelylle Imatra-Joensuu rataosan peruskorjaus- ja kehittämistoimien ympäristövaikutusten selvittämiseksi. Hankkeessa Kiteen kaupungin alueella tehtävät rataosan korjaustyöt sijaitsevat pääosin jo rakennetun rataverkon alueella. Väylävirasto on esittänyt teettävänsä rakennuskohteissa luontoinventoinnit sekä melu-, tärinä- ja runkomeluselvitykset, riippumatta siitä tehdäänkö hankkeesta YVA:a.

Kiteen alueella Kousaan on suunniteltu uusi liikennepaikka. Kousaan suunniteltu liikennepaikka sijaitsee Juutinkankaan 2E-luokan pohjavesialueella ja Ylä-Kousa -järven läheisyydessä. Ympäristölautakunta huomauttaa, että Kousan liikennepaikan rakentamisen mahdolliset vaikutukset Juutinkankaan pohjavesialueeseen ja Ylä-Kousa -järveen on selvitettävä ja huomioitava liikennepaikan suunnittelussa ja rakentamisessa.

Kiteen ympäristölautakunta näkee rataverkon kehittämisen ja henkilöliikennepaikkojen parantamisen positiivisena kehityssuuntana alueen junaliikenteen parantamiseksi.

### **Parikkalan kunta, kunnanhallitus**

Liikenneverkon strateginen tilannekuva on muuttunut suuresti Venäjän hyökkäyssodan takia ja itäisen Suomen ja Itä-Suomen merkitys on kasvanut entisestään. Alueet ovat muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa Suomelle elintärkeä alue. Parikkalan kunta kannattaa raportissa esitettyjä asioita peruskorjaus- ja kehittämistoimiin, muun muassa radan välityskyvyn ja henkilöliikennepaikkojen parantamisten osalta. Lisäksi Parikkalan kunta vaatii huomioimaan uusien henkilöliikennepaikkojen ohella olemassa olevien Särkisalmen ja Saaren seisakkeiden avaamista uudelleen. Tämä edistää sekä koululais- ja opiskelija- että työmatkaliikennettä. Parikkalan aseman ratapihan esteettömyyden parantaminen lisäämällä hissit.

Muutoin Parikkalan kunnalla ei ole huomautettavaa ja kunta ei näe YVA-arviointimenettelyä tässä tapauksessa tarpeellisena.

26.2.2024

### **Pohjois-Karjalan alueellinen vastuumuseo**

Pohjois-Karjalan alueellinen vastuumuseo on tutustunut lausuntopyynnön liitteenä olleeseen YVA-tarveharkintaan ja toteaa, ettei sillä hankkeen tässä vaiheessa ole asiasta erityistä kommentoitavaa.

### **Pohjois-Karjalan maakuntaliitto**

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto toteaa, että Karjalan radan peruskorjaus- ja kehittämishanke on maakunnan kärkihanke, jota maakuntaliittokin on aktiivisesti edistänyt jo vuosien ajan. Hanke tullaan toteuttamaan olemassa olevassa maastokäytävässä ja pääosin nykyisellä ratalinjauksella. Tästä syystä maakuntaliitto näkee YVA-menettelyn soveltamisen ko. hankkeeseen vahvasti liioitellulta. Tarvittavat vaikutusten arvioinnit voidaan tässä hankkeessa tehdä tarkemman suunnittelun ml. ratasuunnitelmien laatimisen yhteydessä, eikä erilliselle YVA-menettelylle ole näin ollen tarvetta.

### **Pohjois-Karjalan pelastuslaitos**

Pohjois-Karjalan pelastuslaitoksen näkökulmasta emme näe erityistä tarvetta soveltaa YVA-menettelyä ko. hankkeessa. Suositamme kuitenkin YVA-menettelyn tarveharkinnassa huomiota kiinnitettävän pohjavesiasiaan. Pohjois-Karjalan alueella nykyinen peruskorjattava rataosuus kulkee useiden pohjavesialueiden päällä. Uusien liikennepaikkojen rakentamisen yhteydessä on huomioitava pohjaveden suojaus, mikäli liikennepaikka sijaitsee pohjavesialueella sekä liikennepaikalla on mahdollista sattua onnettomuus, jossa vaarallisia kemikaaleja tai öljyjä voi joutua maaperään.

Lisäksi yleisemmin aihepiiriin ja hankkeeseen liittyen: Tasoristeysten poisto on positiivinen asia onnettomuusriskin vähenemisen näkökulmasta. Pelastustoimen työtä helpottaa, mikäli onnettomuuspaikan saavutettavuus ajoneuvoilla olisi hyvä. Mikäli hankkeessa on mahdollista edistää ns. pelastusteitä, eli ajoreittejä -varsinkin onnettomuusriskipaikkoihin- se helpottaa työtämme. Pelastuslaitoksen käyttöön suunnitellut merkityt sähköradan hätämaadoituspaikat myös ovat hyödyllisiä.

### **Pohjois-Karjalan ympäristöterveys**

Suunnitelmassa mukana olevat uudet liikennepaikat Kousa ja Välikangas sekä Poiksillan kohtauspaikka sijaitsevat tärkeillä vedenhankintaan soveltuvilla pohjavesialueilla. Lisäksi myös osa perusparannustoimista toteutetaan pohjavesialueilla. Etenkin rakentamisen aikana hankkeella on pohjavesivaikutuksia, jotka tulee tarkoin arvioida ja haitat minimoida. Pohjavesivaikutukset on huomioitava myös onnettomuusriskien minimoinnissa.

Etenkin olevassa olevien liikennepaikkojen parantamisen yhteydessä sekä ratapohjaan sekä penkereisiin kohdistuvissa saneeraustoimissa on huomioitava pilaantuneiden maa-ainesten oikeaoppinen käsittely.

Kalliioleikkaus- yms. toiminnassa on kiinnitettävä huomiota mustaliuskealueisiin, joilla on hapontuottopotentialia. Myös radan

26.2.2024

kunnostusalueilta tulevien valumavesien pH:n lasku on nähtävä riskinä, joka tulee minimoida.

Melu- ja värinävaikutukset on arvioitava kattavasti sekä rakentamisen että käytön aikana. Myös rakentamisaikainen pölyäminen on huomioitava riittävästi vaikutuksia arvioitaessa.

Radan korjaamisen ja kehittämisen yhteisvaikutus olemassa olevan radan ympäristövaikutuksiin on otettava arvioinnissa huomioon.

Nämä seikat huomioiden Pohjois-Karjalan Ympäristöterveys pitäisi YVA-menettelyä perusteltuna.

### **Pohjois-Savon ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue**

YVA-lain mukaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä sovelletaan automaattisesti liitteessä 1 mainituissa hankkeissa, kuten kaukoliikenteen rautateiden rakentamisessa. YVA-lain mukaan päätettäessä arviointimenettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa on arvioitava myös kyseisen lain liitteen 2 tekijöitä, kuten hankkeen yhteisvaikutusta muiden olemassa olevien ja/tai hyväksytyjen hankkeiden kanssa. Imatra-Joensuu rataosa sijaitsee hyvin lähellä valtatieta 6 välillä Kesälahti-Tikkala. ELY-keskus on laatinut vuonna 2021 kehittämisselvityksen valtatiestä 6 välillä Imatra-Joensuu. Kehittämisselvityksessä on tarkasteltu palvelutasolähtöisesti yhteysvälin merkitystä ja suunnittelu esisuunnittelutarkkuudella kehittämistoimenpiteitä pitkänmatkaisen liikenteen ja kuljetusten kannalta ottaen huomioon paikallisen liikenteen ja maankäytön tarpeet. Kehittämisselvityksessä esitetyt parantamistoimenpiteet vaativat jatkosuunnittelua ennen toteuttamista. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan kehittämisselvityksessä ei esitetä sellaisia parantamistoimenpiteitä, jotka voisivat yhdessä Imatra-Joensuu rataosan kehittämistoimien kanssa aiheuttaa YVA-lain mukaisia yhteisvaikutuksia, jotka edellyttävät YVA-lain mukaisen menettelyn soveltamista.

YVA-tarveharkinnan mukaan hankkeen myötä ei arvioida syntyvän haitallisia liikenteellisiä vaikutuksia. Henkilöliikenteen liikennepalvelut säilyvät alueilla ja myös linja-autoliikenteen tarve alueilla säilyy. Tarveharkinnassa ei ole tunnistettu hankkeen vaikutuksia maantieliikenteeseen. ELY-keskuksen käsityksen mukaan nopeuden nostaminen välillä Parikkala – Hammaslahti tarkoittaa myös kahden tasoristeyksen poistamista ja yhden tasoristeyksen varustamista varoituslaitoksella. Tasoristeysten poistoilla on yleensä vaikutusta vain tien vaikutuspiiriin kiinteistöille, mutta joissain tapauksissa myös laajemmalle, kuten läheisille maanteille ja näiden liittymiin. Suunnitellut uudet liikennepaikat sijoittuvat yksityistiestön vaikutuspiiriin ja pääosa parannettavista liikennepaikoistakin sijoittuvat yksityisteiden vaikutuspiiriin, minkä vuoksi niiden vaikutukset maanteihin näyttäisi jäävän pieniksi.

ELY-keskus huomauttaa, että YVA-tarveharkinnassa on puutteellista ja osin virheellistä tietoa Syrjänsalmen ratasiltaa koskien. Syrjänsalmen ratasillan uusiminen on lueteltu muissa hankkeen sisäisissä kehittämistoimenpiteissä muina toimenpiteinä (kohta 3.3.3). Edellä mainitun kohdan muiden toimenpiteiden osalta tarvearvioinnissa

26.2.2024

keskitytään Rautjärven, Poiksillan ja Niittylahden liikennepaikkojen parantamiseen sillä perusteella, että nämä ovat laajempaa rakentamista vaativia toimenpiteitä. Syrjänsalmen ratasilta on viimeisimmän tiedon mukaan tarkoitus parantaa rakentamalla uusi silta noin 45 metriä länteen nykyisen sillan kohdasta. Radan linjausta joudutaan kuitenkin sillan siirtämisen vuoksi muuttamaan pidemmältä matkalta. ELY-keskuksen tietojen mukaan ratasillan uusimisen suunnittelu on kuitenkin jo edennyt, toisin kuin viereisen maantiesillan suunnittelu, jonka suunnitelmatyypistä eikä aloitusajankohdasta ole tehty päätöstä.

Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastualueen näkemyksen mukaan hanke ei todennäköisesti aiheuta sellaisia Pohjois-Karjalan alueen maanteihin kohdistuvia vaikutuksia, jotka edellyttäisivät YVA-lain mukaisen menettelyn soveltamista.

### **Tohmajärven kunta, ympäristölautakunta**

Ympäristölautakunta toteaa lausuntonaan, että se ei näe YVA-menettelyn soveltamista hankkeeseen välttämättömänä, mutta Välikankaan uuden liikennepaikan rakentamisen mahdolliset vaikutukset Miilunvaaran 2E-luokan pohjavesialueeseen sekä Vehkavaara-Pahkamäen arvokkaaseen harjualueeseen on selvitettävä ja otettava huomioon.

### **Hankkeesta vastaavan kuuleminen**

Viranomaislausuntojen saapumisen jälkeen hankkeesta vastaavalle varattiin mahdollisuus tulla kuulluksi. Hankkeesta vastaava toimitti ELY-keskukselle vastineensa annettuihin viranomaislausuntoihin 26.1.2024.

ELY-keskukselle toimitettu vastine referoituna alla:

### **Väyläviraston vastine lausuntoihin, YVA-menettelyä ei tarvita**

Väylävirasto yhtyy 10 lausunnonantajan mielipiteeseen, että rataosan Imatra-Joensuu suunnittelu ei vaadi YVA-menettelyä. Väylävirasto perustelee kantaansa seuraavasti:

### ***Suunnitteluprosessi***

Suomen ratahankkeiden suunnitteluprosessi on vaiheittain tarkentuva menettely, joka laajimmillaan voi sisältää esisuunnittelun, YVA-menettelyn, yleissuunnitelman, ratasuunnitelman ja rakentamissuunnitelman. Suunnittelun edetessä, seuraavassa suunnitteluvaiheessa suunnitellaan rakentamiskohteet tarkemmin ja arvioidaan suunnittelukohteen vaikutuksia ja tehdään turvallisuus- ja riskienarviointi edellistä vaihetta tarkemmalla tasolla.

### ***YVA-menettely***

YVA-lain mukaisesti YVA-menettelyssä arvioidaan suunnittelun todennäköisesti merkittävät vaikutukset. Menettelyssä ei tehdä päätöksiä, vaan sillä tuotetaan tietoa suunnitteluun. YVA-menettely tehdään yleensä joko yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä tai erillisen esiselvityksen yhteydessä.



26.2.2024

***Yleissuunnitelma ja oikeusvaikutteiset kaavat***

Ratalain mukaisesti rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua alueidenkäyttölain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan. Rataosan Imatra-Joensuu suunnittelu ei sisällä rataoikaisuja, vaan kaikki kehittämistoimenpiteet sijaitsevat nykyisen yksiraiteisen raiteen vieressä tai nykyisillä rautatien liikennepaikoilla. Suurimmaksi osaksi suunnittelukohteet mahtuvat nykyiselle rautatiealueelle. Rautatie on merkitty maakuntakaavoihin sekä kuntien yleiskaavoihin. Radan sijainti ei tule muuttumaan.

Suunnittelukohteiden luonteen ja vaikutusten perusteella sekä maakunta- ja yleiskaavojen yleispiirteisyyden takia radan yleissuunnitelma ei ole tarpeellinen.

***Ratasuunnitelma***

Ratalain mukaan ratasuunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Ratasuunnitelmassa arvioidaan vaikutuksia mm. ihmisten terveyteen, elinoloihin, maaperään, vesiin, luontoon, linnustoon, maisemaan ja kulttuuriperintöön sekä arvioitavien tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

Ratasuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaiset valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet. Näin ollen ratasuunnitelmassa arvioidaan vaikutuksia laajemmin kuin YVA-menettelyssä.

Ratasuunnitelma on tarkempitasoinen kuin yleissuunnitelma tai esiselvitys. Rakentamistoimenpiteistä suunnitellaan esim. haittojen vähentämistoimenpiteiden laajuus, alustava mitoitus, kustannukset ja riskit.

Ratasuunnitelman tulee olla yhdenmukainen asemakaavan kanssa. Joissakin suunnittelukohteissa voi olla tarpeen tarkistaa asemakaavan rautatieliikennealueen rajauksia.

Ratasuunnitelman vuorovaikutukseen kuuluu sidosryhmien kokoukset, aloituskuulutus, yleisötilaisuudet, suunnitelman nähtävilläolon kuulutus sekä suunnitelman hallinnollinen käsittely, jossa käsitellään kaikki saadut muistutukset ja lausunnot. Ratasuunnitelman aloituksesta, yleisötilaisuuksista ja nähtävilläolosta kuulutetaan Valtion liikenneväylien suunnittelu-järjestelmässä, kuntien ilmoitustauluilla (nettisivut) sekä paikallislehdissä. Lisäksi ratasuunnitelman aloituskuulutuksesta ja suunnitelman nähtävilläolosta lähetetään kirjeet suunnittelualan kiinteistönomistajille.

Ratasuunnitelmassa järjestetään asukkaiden ja asianosasten kanssa vuorovaikutustilaisuuksia, joissa esitetään rakentamiskohteita ja niiden vaikutuksia. Ratasuunnitelman hallinnollisessa käsittelyssä suunnitelmasta voi jättää muistutuksen sekä Traficomien laatimasta hyväksymispäätöksestä voi valittaa hallinto-oikeuteen. YVA-menettelyssä ELY-keskus antaa

26.2.2024

perustellun päätelmän, joka ei ole muutoksenhakukelpoinen hallintopäätös. Ratasuunnitelma on rakentamissuunnitelman lähtökohta.

### **Rakentamissuunnitelma**

Rakentamissuunnittelussa tarkennetaan aikaisempaa suunnitelmaa mm. rakenteiden osalta, urakka-asiakirjojen ja vaadittujen työmenetelmien ja työmaalla käytettävien suojaustoimenpiteiden osalta.

### **Lähtötiedot**

Hanke ei aiheuta todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia maa- ja kallioperään, pohjavesiin, vesistöihin, luontoon, maisemaan ja kulttuurihistoriaan, liikenteeseen, meluun, tärinään, runkomeluun, ilman laatuun tai ihmisiin.

### **Väyläviraston vastine lausuntoihin, YVA-menettely tarpeen**

Väylävirasto antaa eriävän vastineen 3 lausunnonantajan mielipiteeseen, että rataosan Imatra-Joensuu suunnittelu vaatisi YVA-menettelyn. Väylävirasto perustelee kantaansa seuraavasti:

### **Kaakkois-Suomen ELY-keskus**

Kaakkois-Suomen ELY esittää, että hankkeeseen tulisi soveltaa YVA-menettelyä, koska hankkeen melu- ja tärinävaikutukset kohdistuvat laajemmalle alueelle kuin pelkästään peruskorjaus- ja kehittämistoimien alueelle ja YVA-menettelyssä tiedonsaanti ja osallistuminen olisi laajempaa kuin ratasuunnitelman lakiperusteinen kuuleminen.

YVA-menettelyssä melu-, tärinä- ja runkomeluasiat käsitellään yleissuunnitelman tarkkuudella ja siinä määritellään vain todennäköisesti merkittävimmät vaikutukset, ei tarkkoja rakentamistoimenpiteitä. Ratasuunnitelmassa melu-, tärinä- ja runkomeluasiat ja -vaikutukset määritetään samoilla laskentamenetelmillä kuin YVA- tai yleissuunnitelmavaiheissa, mutta tarkemmilla maastomalleilla ja tarkemmalla kaavoitustasolla. Rakentamissuunnitelmassa suunnittelua tarkennetaan meluesteen rakennekuvilla, urakka-asiakirjojen ja vaadittujen työmenetelmien ja työmaalla käytettävien suojaustoimenpiteiden osalta.

Hankkeessa tavarajunien lisäys vaikuttaa koko suunnitteluosuudelle ja henkilöjunaliikenteen nopeutuminen vaikuttaa välille Parikkala-Hammaslahti. Ratasuunnitelmien yhteydessä melumallinnus tehdään koko Imatra-Joensuu välille. Ratasuunnitelma laaditaan seuraavien kuntien alueilla: Rautjärvi, Parikkala, Kitee, Tohmajärvi ja Joensuu.

Ratasuunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Melumallinnus laaditaan myös Imatran ja Ruokolahden alueille, joissa tavaraliikenne lisääntyy mutta sinne ei ole tulossa toimenpiteitä eikä ratasuunnitelmia.

Ratasuunnitelman hallinnollisessa käsittelyssä kiinteistön omistajat ja asianosaiset osallistetaan suunnitelmaprosessiin kiinteämmin kuin YVA-menettelyssä. Lisäksi suunnitelma-asiat ja niiden vaikutukset esitellään

26.2.2024

tarkemmalla tasolla ratasuunnitelman yleisö- ja muissa esittelytilaisuuksissa kuin YVA-menettelyssä.

Lainvoimaisessa ratasuunnitelmassa esitetyt melu- ja tärinä rakenteet tulee toteuttaa radan rakentamisen yhteydessä. YVA-menettelyn vaikutusten arvio, yleisötilaisuudet tai kuulemismenettely ei tuo lisäarvoa melu- ja tärinä rakenteiden suunnitteluun ja toteuttamiseen.

Väylävirasto esittää vastineena, että YVA-menettelyä ei tarvita melu- tai tärinäasioiden takia, koska se ei tuota lisäarvoa melu- ja tärinäasioiden suunnitteluun tai toteuttamiseen. Rataosan Imatra-Joensuu melu- ja tärinävaikutukset sekä rakenteet voidaan selvittää, suunnitella ja esittää asianosaisille tarkemmalla tasolla ratasuunnitelmassa kuin YVA-menettelyssä. Melu- ja tärinäasioiden osalta kuulemismenettelyä voidaan tarvittaessa laajentaa Imatran ja Ruokolahden alueilla, joissa ei ole ratasuunnitelman tarvetta.

### ***Pohjois-Karjalan ympäristöterveys***

Pohjois-Karjalan ympäristöterveys esittää YVA-menettelyä perusteltuna pohjavesiin, pilaantuneisiin maihin, happamien maiden, meluun ja tärinään sekä vaikutusten yhteisvaikutuksiin liittyvien asioiden takia.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä määritellään todennäköisesti merkittävimmät vaikutukset. Ratasuunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Ratasuunnitelmassa määritetään tarkemmin kuin YVA-menettelyssä rakentamistoimenpiteet sekä tarvittavat suojaustoimenpiteet ja niiden laajuus. Rakentamissuunnitelmassa suunnittelua edelleen tarkennetaan.

Väylävirasto esittää vastineena, että YVA-menettelyä ei tarvita, koska pohjavesiin, pilaantuneisiin maihin, happamien maiden, meluun ja tärinään sekä vaikutusten yhteisvaikutuksiin ja niiden riskeihin liittyvät asiat käsitellään yhdessä ympäristöviranomaisen ohjauksessa ratasuunnitelmassa tarkemmalla tasolla ja paremmin asukkaita ja asianosaisia palvelevalla tasolla kuin YVA-menettelyssä. Lisäksi Väylävirasto katsoo, ettei YVA-menettelyn laatimiskynnys ylity YVA-lain mukaisesti, koska lähtötietojen perusteella hankkeella ei ole todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia.

### ***Imatran kaupunki***

Imatran seudun ympäristölautakunta esittää, että YVA-menettely olisi tarpeellinen, koska radan kehittämiskohteita sijaitsee pohjavesialueilla.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä pohjavesiasioista käsitellään vain todennäköisesti merkittävimmät vaikutukset. Ratasuunnitelmassa määritetään tarkemmin rakentamistoimenpiteen pohjavesivaikutukset, tarvittavat suojaustoimenpiteet ja niiden laajuus, kustannukset ja tehdään riskiarvio. Rakentamissuunnitelmassa suunnittelua tarkennetaan mm. pohjavesisuojausten rakenteen osalta, urakka-asiakirjojen ja vaadittujen työmenetelmien ja työmaalla käytettävien suojaustoimenpiteiden osalta.

26.2.2024

Väylävirasto esittää vastineena, että pohjavesiasiat ja niiden riskiarviot suunnitellaan ja käsitellään alueellisen ympäristöviranomaisen ohjauksessa ja valvonnassa tarkentuen rata- ja rakentamissuunnitelmassa. YVA-menettelyssä käsiteltävät pohjavesiasiat voidaan arvioida ja suunnitella suoraan tarkemmalle ratasuunnitelman tasolle. Lisäksi Väylävirasto katsoo, ettei YVA-menettelyn laatimiskynnys ylity YVA-lain mukaisesti, koska lähtötietojen perusteella hankkeella ei ole todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia, esim. pohjavesivaikutuksia.

### **Yhteenveto**

Väylävirasto katsoo, ettei YVA-menettelyn laatimiskynnys ylity YVA-lain mukaisesti, koska lähtötietojen perusteella hankkeella ei ole todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia.

Lisäksi Väylävirasto toteaa, että rataosan Imatra-Joensuu suunnittelukohteiden suunnittelun ja vaikutusten arviointi voidaan aloittaa ratasuunnitelmavaiheella. Ratasuunnitelmassa vaikutukset arvioidaan laajemmin ja toimenpiteet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä vaikutusten merkittävyys esitetään tarkemmin kuin esisuunnitelmassa tai yleissuunnitelmassa. Lainvoimainen ratasuunnitelma on rakentamista ohjaava suunnitelma, toisin kuin YVA-menettely, joka ei ole päätöksentekomenettely.

Ratasuunnitelma tarvitaan myös varmistamaan oikeusvaikutteisten kaavojen toteutuminen.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa annettuihin lausuntoihin.

## **ELY-KESKUKSEN RATKAISUN PERUSTELUT**

### **YVA-menettelyn soveltaminen hankeluettelon perusteella**

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä sovelletaan YVA-lain 3.1. §:n mukaan hankkeisiin ja niiden muutoksiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä arvioitavat hakkeet ja niiden muutokset luetellaan lain liitteessä 1.

YVA-lain hankeluettelon kohdan 9) Liikenne alakohdan d mukaan YVA-menettelyä sovelletaan kaukoliikenteen rautateiden rakentamiseen. Hankeluettelossa ei ole mainittua raja-arvoa radan pituudelle.

Euroopan tuomioistuin on tehnyt päätöksen C-227/01, jossa se katsoo Espanjaa koskevassa oikeustapauksessa, että toisen raiteen suunnittelu olemassa olevan rautatieraitteen viereen on katsottava hankeluettelon mukaiseksi uudeksi hankkeeksi. Tähän päätökseen viitataan myös hallituksen esityksessä 102/2018 YVA-lain liitteen 1 muuttamisesta. Espanjan tapauksessa kyse oli 251 km pituisen raiteen osasta, jossa olemassa olevan raideyhteyteen rakennettiin 13,2 km pituinen lisäraide. Lisäraiteesta 7,64 km osuus on uutta raideyhteyttä erillään olemassa olevasta raidelinjauksesta mahdollistaen kuntakeskuksen kiertämisen

Imatra-Joensuu rataosuus on yksiraiteinen kaukoliikenteen rata. Yksiraiteisen rataverkon liikennöinti tarvitsee sujuvuuden ja turvallisuuden

26.2.2024

varmistamiseksi liikennepaikkoja, joilla junat kohtaavat. Liikennepaikat ja kohtaamisraiteet ovat yksiraiteisilla rataverkon osilla perusedellytys junien kahdensuuntaiselle liikennöinnille. Näitä rakenteita voidaan käyttää myös ohitusraiteina, joiden avulla nopeampi juna voi ohittaa ohitusraiteella seisovan hitaamman junan.

Uudet rakennettavat rakenteet ovat pysähtymisraiteita, eivät samanaikaisesti käytössä olevia linjaraiteita, joilla jaetaan liikennettä usealle raiteelle. Uudet liikennepaikat ovat liikenteenohjausta ja junien kohtaamista varten. Kohtausraiteella oleva juna ei liiku samanaikaisesti, kuin ohittava juna. Imatra-Joensuu ratahankkeen toimenpiteet kytkeytyvät kiinteästi olemassa olevaan ratakäytävään. ELY-keskus katsoo, että hankkeessa ei ole kyse uudesta rinnakkaisliikenteestä, eikä uudesta kaukolinjaliikenteestä.

ELY-keskus katsoo, että Joensuu-Imatra rataosan peruskorjaus- ja kehitystoimien hanketta ei voida pitää hankeluettelon tarkoitamana kaukoliikenteen rautatienä, joten hanke ei edellytä YVA-menettelyä suoraan YVA-lain 3.1 §:n perusteella.

### **YVA-menettelyn soveltaminen yksittäistapausharkinnan perusteella**

YVA-lain 3.2 §:n mukaan arviointimenettelyä sovelletaan lisäksi yksittäistapauksessa sellaiseen hankkeeseen tai jo toteutetun hankkeen muutokseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan, myös eri hankkeiden yhteisvaikutuksen huomioon ottaen, hankeluettelon vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä ympäristövaikutuksia.

Päätöksenteossa otetaan lisäksi huomioon hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä vaikutusten luonne. Päätöksenteon perustana olevista tekijöistä säädetään YVA-lain liitteessä 2 (YVA-laki 3.3 §)

Ratkaisu asiassa on tehty hankkeesta vastaavalta saatujen tietojen, saatujen viranomaislausuntojen sekä ELY-keskuksen käytössä olevan asiantuntijatiedon perusteella. Väyläviraston ratahankkeen YVA-menettelyn tarvetta on arvioitu YVA-lain liitteessä 2 säädettyjen kriteerien mukaan. Lisäksi hankkeesta todennäköisesti aiheutuvien vaikutusten laatua ja laajuutta on verrattu YVA-lain liitteessä 1 lueteltujen hankkeiden laatuun ja laajuuteen.

### **Hankkeen ominaisuudet, sijainti ja vaikutusten luonne sekä haittojen välttämisen- ja ehkäisemistoimenpiteet**

Rataosuus Imatra-Joensuu on 190 km pitkä yksiraiteinen päärata, joka kulkee 7 kunnan alueella. Hankkeen suurimmat toimenpiteet ovat kolmen uuden liikennepaikan rakentaminen sekä olemassa olevien liikennepaikkojen parantamistoimen, joihin kuuluu myös sivu- ja kohtausraiteiden rakentamista. Tämän lisäksi pitkin rataosuutta tehdään toimenpiteitä, kuten tasoristeysten poistoja sekä linjasuojastusten rakentamista.

Hanke sijoittuu jo olemassa olevan rautatiealueelle ja sen välittömään läheisyyteen, joten sen maankäytön muutokset jäävät vähäisiksi. Myöskään muutokset maisemaan eivät ole merkittäviä.

26.2.2024

Rataosuus kulkee useiden pohjavesialueiden läpi ja rakennustoimenpiteitä suunnitellaan tehtäväksi luokitelluilla pohjavesialueilla. Vaikutukset pohjavesiin muodostuvat pääosin rakentamisen aikana. Toimenpiteitä suoritetaan eri pohjavesimuodostumien alueella, jolloin riskit yksittäiseen pohjavesialueeseen eivät ole merkittäviä. Rakentamistöiden jatkosuunnittelussa on tarve ottaa pohjavedet huomioon.

Uusien liikennepaikkojen tai tasoristeyksien poistokohteiden välittömässä läheisyydessä ei tarveselvityksen mukaan sijaitse suojelualueverkoston kohteita. Radan perusparannuksen osuuksien välittömässä läheisyydessä sijaitsee useita suojelualueverkoston kohteita, mukaan lukien Natura-alueita. Hanketoimija on ilmoittanut, että hankkeesta laaditaan luontoselvityksiä, joiden painotus tulisi olemaan radanvarren ns. paahdeympäristöjen tunnistaminen rakennettavilla kohteilla, lisäksi Natura-alueisiin kohdistuvien vaikutusten selvittämiseksi hankkeessa tullaan todennäköisesti laatimaan Natura-tarvearviointi tai varsinainen Natura-arviointi, joiden yhteydessä hanketoimija esittää mahdolliset haitallisten vaikutusten lieventämistoimet. ELY-keskus katsoo, että hankkeella ei todennäköisesti ole merkittäviä luontovaikutuksia. Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, että hankkeen vaikutusalueen luonnonarvoja on selvitetty riittävästi uusilla liikennepaikoilla ja niillä rataosuuksilla, joille on suunniteltu rakentamista nykyisen rata-alueen ulkopuolella ja vaikutukset Natura-alueisiin tulee arvioida luonnonsuojelulain edellyttämällä tavalla.

Tarveharkinta-asiakirjassa ei ole tarkasteltu ratahankkeen ilmastovaikutuksia. Hankkeen jatkosuunnittelussa tulisi huomioida ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen liittyvät vaikutukset ja niiden lieventämistoimenpiteet.

Imatra-Joensuu rataosan peruskorjaus- ja kunnostustoimet -hankkeen merkittävimmät haitalliset ympäristövaikutukset aiheutuvat rakentamisen aikana. Maanrakennustöistä aiheutuu sekä melu-, pöly- ja tärinävaikutuksia toimenpidealueen lähiympäristössä. Lisäksi maarakennus voi vaikuttaa pohjavesiin sekä lisätä kiintoaine- ja ravinnekuormitusta pintavesiin. ELY-keskus katsoo, että rakentamisen aikaiset haitat ovat kuitenkin luonteeltaan lyhytaikaisia ja hallittavissa toimenpiteiden huolellisella suunnittelulla.

Imatra-Joensuu rataosan toimenpiteiden tarkoituksena on nostaa radan käyttöastetta. Tarkoituksena on lisätä tavarajunien määrää kuudella vuorokaudessa, joista 3 kulkee päivällä ja 3 yöllä, sekä nostaa henkilöjunien nopeutta välillä Parikka-Hammaslahti. Liikenteen määrän kasvu vaikuttaa koko hankealueelle Imatra-Joensuu ja nopeuden kasvu matkalle Parikkala-Hammaslahti.

Toimenpidealueiden lisäksi YVA-tarveharkinnassa on otettu huomioon rataosuuksien liikenteen/nopeuden kasvu ja sen vaikutukset koko arvioitavan rataosuuden ympäristöön. Käytön aikana liikennemäärien ja nopeuden kasvu vaikuttaa lisääntyvänä melu- ja tärinävaikutuksina. Hankkeen jatkosuunnittelussa on kaikissa vaiheissa otettava huomioon äänitason vähentäminen siten, että säädetyt melun ohjearvot alitetaan hankkeen koko vaikutusalueella.

26.2.2024

### Johtopäätelmät

Hanke ei edellytä YVA-menettelyn käynnistämistä yksittäistapausharkinnan perusteella. Esitetyn aineiston mukaan Imatra-Joensuu rataosan peruskorjaus- ja kunnostustoimet -hanke ei haittojen lieventämistoimet huomioiden todennäköisesti aiheuta merkittäviä ympäristövaikutuksia hankkeen vaikutusalueella. Hankkeesta ei aiheudu sen sijainti, ominaisuudet ja vaikutusten luonne huomioiden sellaisia merkittäviä ympäristövaikutuksia, jotka olisivat rinnastettavissa YVA-lain 3.1. §:ssä tarkoitettujen hankkeiden vaikutuksiin.

### SELVILLÄOLOVELVOLLISUUS

Vaikka hankkeeseen ei sovellettaisi arviointimenettelyä, on hankkeesta vastaavan sen lisäksi, mitä erikseen säädetään, oltava riittävästi selvillä hankkeensa ympäristövaikutuksista siinä laajuudessa kuin kohtuudella voidaan edellyttää (YVA-laki 31 §)

### PÄÄTÖKSESTÄ TIEDOTTAMINEN

Tämä päätös julkaistaan sähköisessä viranomaisen verkkosivuilla osoitteessa [www.ymparisto.fi/yva-paatokset-pohjois-karjala](http://www.ymparisto.fi/yva-paatokset-pohjois-karjala).

Päätöstä koskeva kuulutus pidetään nähtävänä Pohjois-Karjalan ELY-keskuksen verkkosivuilla 26.2. - 3.4.2024 välisen ajan.

Imatran kaupunkia, Ruokolahden kuntaa, Rautjärven kuntaa, Parikkalan kuntaa, Kiteen kaupunkia, Tohmajärven kuntaa ja Joensuun kaupunkia on pyydetty julkaisemaan tieto kuulutuksesta kuntalain (410/2015) 108 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

### SUORITEMAKSU

Päätöksestä ei peritä maksua.

### SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 3, 11, 12, 13, 31 ja 37 § sekä liitteet 1 ja 2

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 1 §

Hallintolaki (434/2003) 31, 34, 36, 43-45, 47 ja 60 §

### MUUTOKSENHAKU

#### Hankkeesta vastaavan muutoksenhakuoikeus

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

#### Muiden tahojen muutoksenhakuoikeus

Tähän päätökseen ei saa muutoin erikseen hakea valittamalla muutosta. Se, jolla on oikeus hakea muutosta hanketta koskevaan lupapäätökseen, saa hakea muutosta päätökseen, jolla on katsottu, ettei

26.2.2024

ympäristövaikutusten arviointimenettely on tarpeen. Muutosta voidaan hakea vasta siinä vaiheessa, kun edellä mainitusta päätöksestä on mahdollisuus valittaa (YVA-laki 37.2 §)

*Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt ympäristöasiantuntija Tuire Kalliokoski ja ratkaissut ympäristönsuojelu ja vesienhoito -yksikön päällikkö Ari Heiskanen.*

Päätöksen valmisteluun ovat osallistuneet:

Ilmasto- ja kiertotalousasiantuntija Kukka-Maaria Hamunen

Ympäristöasiantuntija Mari Heikkinen

Johtava asiantuntija Saara Heräjärvi

Ympäristöasiantuntija Mika Huttunen

Johtava asiantuntija Juha-Pekka Vartiainen

## LISÄTIEDOT

Ympäristöasiantuntija Tuire Kalliokoski, etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi, puh. 0295 026 113.

## JAKELU

Hankkeesta vastaavalle saantitodistuksella

Lausunnon antaneille sähköisesti

## LIITTEET

Valitusosoitus