



Väylävirasto  
Brahenkatu 4  
53100 Lappeenranta

Lausuntopyyntönnä 26.2.2024 (VÄYLÄ/6038/04.01.01/2021)

**Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen lausunto, Lappeenranta-Muukko kaksoisraide, ratasuunnitelma, Lappeenranta, hallinnollinen käsittely, Luumäki-Imatra kaksoisraide**

Lausuntopyyntö

Väylävirasto pyytää Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) lausuntoa otsikon mukaisesta suunnitelmasta. Lausuntoa pyydetään sekä liikenteen että ympäristön vastuualueilta.

Yleistä

Hanke Lappeenranta – Muukko ratasuunnitelma on osa laajempaa Luumäki-Joutsenohanketta. Ratasuunnitelman lähtökohtana on ollut vuonna 2010 valmistunut Kaksoisraide Luumäki-Imatra -yleissuunnitelma sekä Luumäki-Imatra Tavara -ratasuunnitelma 2017.

Suunnittelualue alkaa nykyisen Viipurintien ak:n itäpuolella ja päättyy Muukon liikennepaikan länsipuolelle, pois lukien Lauritsalan liikennepaikka, joka rajataan ratasuunnitelma-alueen ulkopuolelle. Hanke sijoittuu kokonaisuudessaan Lappeenrannan kaupungin alueelle.

Hankkeen tavoitteena on tavaraliikenteen kannalta rataosuuden välityskyvyn ja toimintaedellytysten parantaminen. Henkilöliikenteen kannalta tavoitteena on parantaa palvelutasoa Itä-Suomen keskuksiin Lappeenrantaan, Imatralla ja Joensuuhun. Lisäksi tavoitteena on rautatieliikenteen toimintavarmuuden ja häiriötilanteiden hallinnan parantaminen, elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ylläpitäminen ja kehittäminen, liikenneturvallisuuden parantaminen sekä ympäristöhaittojen vähentäminen.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueen lausunto

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue esittää lausuntonaan suunnitelman vaikutusten arviointiin ja haitallisten vaikutusten ehkäisemiseen seuraavaa:

Luontoarvot

Ratasuunnitelman toimenpidealueen luontoarvot on selvitetty asianmukaisesti ja luontovaikutusten arviointi on perusteltu. Kaava-alueella tai sen lähiympäristössä ei ole suojeltuja luontotyyppisiä,

28.03.2024

luonnonsuojelualueita, suojeluohjelmien kohteita tai Natura 2000 -alueita. Ratahankkeen merkittävimmät luontovaikutukset ovat suoria rakentamisesta seuraavia vaikutuksia, jotka kohdistuvat nykyisiin rata-alueen reunaluiskiin ja -metsiköihin.

ELY-keskus pitää hyvänä suunnitelman tavoitetta muodostaa hankkeen yhteydessä rautatien varrelle paahdelajien elinympäristöjä. Myös nykyisten luiska-alueiden pintamaan siemenpankin hyödyntäminen uusien paahdeympäristöjen perustana on kannatettava suunnitelma, kunhan toiminnassa huomioidaan tarkasti maa-aineisten puhtaus vieraskasvilajien siemenistä. Yleisesti ottaen ratatöiden yhteydessä on suositeltavaa jättää mahdollisimman paljon uusia luiskia ja pientareita hiekkapintaisiksi ja näin edesauttaa korvaavien paahde- ja ruderaattiympäristöjen muodostumista. Myös olemassa oleva puusto kannattaa säilyttää niin laajasti kuin on mahdollista. Istutettavilla alueilla kannattaa suosia kotoperäisiä keto- ja niitylajeja nurmi-istutusten sijaan.

Rata-alueen läheisyydessä esiintyy kangasvuokkoja ja valkolehdokkeja, jotka ovat rauhoitettuja kasvilajeja. ELY-keskus suosittelee kaikkien rata-alueen alle jäävien tai radan rakentamisesta todennäköisesti kärsivien rauhoitettujen kasviyksilöiden siirtämistä pois rakennusalueelta. Rauhoitetun kasvilajin siirto edellyttää ELY-keskuksen myöntämää lupaa poiketa luonnonsuojelulain rauhoitusmääräyksistä.

Suunnittelualueella ei ole todettu liito-oravalle erityisen sopivia elinympäristöjä, eikä keväällä 2023 tehdyssä selvityksessä alueelta havaittu merkkejä liito-oravista. Liito-oravan kulkuyhteydet radan etelä- ja pohjoispuolella olevien reiviirien välillä sijoittuvat todennäköisesti Saimaan kanavan varteen sekä Hakalintien alikulun ympäristöön. Näistä kanavan varren kulkuyhteys on jo heikentynyt aiemman puustonraivauksen seurauksena. Rautatietä rakennettaessa tulee huolehtia, että liito-oravan mahdollisuutta liikkua radan ylitse Hakalintien alikulun ympäristössä ei heikennetä.

Suunnittelualueella sijaitsee runsaasti haitallisia vieraslajeja ja luontoselvityksen perusteella vieraslajien esiintymät ovat alueella edelleen lisääntyneet viime vuosien aikana. Radan rakentaminen tulee vaatimaan alueella maamassojen siirtelyä, läjittämistä sekä uusien maamassojen tuomista kaava-alueelle. Nämä kaikki toimet on toteutettava niin, että vieraslajien levittäytyminen uusille alueille estetään. Suunnitelman asiakirjoissa vieraslajit on huomioitu kattavasti.

ELY-keskuksella ei ole huomautettavaa suunnitelman luontovaikutusten arvioinnista tai haitallisten luontovaikutusten ehkäisemisestä.

## Melu ja värinä

Ratasuunnitelmaa varten on tehty meluselvitys, joka ELY-keskuksen käsityksen mukaan on hyvin laadittu. Ratasuunnitelman mukaan ”Nykytilanteen ja ennustetilanteen ilman meluntorjuntaa melulle altistuvien asukkaiden lukumäärä on suhteellisen sama. Nykytilanteessa päiväajan ohjearvon ylittävälle 55 dB melualueelle altistuu 533 asukasta ja

28.03.2024

ennustetilanteessa ilman meluntorjuntatoimia asukkaita on 539. Yöajan ohjearvon 50 dB ylittävälle melulle altistuu nykytilanteessa 2721 ja ennustetilanteessa ilman meluntorjuntatoimia 2668. Suunniteltujen meluntorjuntatoimien vaikutus melulle altistuvien asukkaiden lukumäärään on selkeä. Päiväajan ohjearvon ylittävälle 55 dB melualueelle altistuu 99 asukasta ja yöaikaisen ohjearvon 50 dB ylittävälle melulle altistuu 1746 asukasta. Suunnittelun tavoitteena oli minimoida yöaikaiselle yli 60 dB melualueelle altistuvat asukkaat, joita laskennan mukaan ennustetilanteessa on alle 5, kun meluntorjunta huomioidaan. Radan läheisyydessä erityisen herkkiä kohteita on Keltun päiväkotiki ja Kaukaan ja Pontuksen koulut. Sekä Keltun päiväkodille että Kaukaan koululle on suunnittelussa esitetty melun suojaukset. Pontuksen koulun melun suojaus on toteutettu aiemman Luumäki-Imatra -hankkeen yhteydessä.”

Ratasuunnitelman mukaan meluntorjuntasuunnitelma on perustunut meluntorjuntatarpeen ja -tehokkuuden arviointiin. Hankealueelle esitetty toteutettavaksi meluntorjuntatoimenpiteitä melulle herkkimpien kohteiden suojaamiseksi. Yleisiin ulkomelua koskeviin ohjeistuksiin ei kuitenkaan päästä, eikä niitä ole asetettu tavoitteeksi kustannustekijöistä johtuen. ELY-keskuksen käsityksen mukaan kustannustekijöitä olisi hyvä tuoda esiin enemmän vielä suunnittelun tässäkin vaiheessa samoin kuin teknisiä meluntorjuntaratkaisuihin vaikuttavia seikkoja. Suunnittelun läpinäkyvyys on tärkeää niin asianosaisten takia (asukkaat ja muut melulle herkkä kohteet edustajineen) kuin melulle altistuvien alueiden käyttöä tarkastelevien eri tahojen takia. Vaikka ratasuunnitelmaan ei suoraan liitykään esim. melusuojausten suunnittelua hieman kauempana ratamelulle herkkien kohteiden vierellä tai muiden esim. teollisuus- tai kaupan toimintojen sijoittamisen suunnittelua meluntorjuntamielessä, olisi näidenkin mahdollisuudet hyvä tuoda esille jollakin tasolla.

ELY-keskus muistuttaa joka tapauksessa, että meluntorjunnan tavoitteena tulee olla, että meluntorjunta toteutetaan voimassa olevan tiedon ja säännöspohjaisen ohjeistuksen mukaisesti. Meluntorjuntatoimia ei voida pitää riittävinä, jos melulle herkillä kohteilla voimassa olevat ohjeistot (Vnp 993/1992) ylittyvät. Meluntorjunnan tavoitteeksi ei riitä nykytason säilyttäminen tai sen osittainen parantaminen.

Ratasuunnitelman mukaan” tärinän ja runkomelun vaimennukseen hankkeessa esitetään käytettäväksi ratapölkkyjen pohjaan kiinnitettäviä pohjaimia, joita esitetään toteutettavaksi ratasuunnitelmavaiheen tietojen pohjalta yhteensä noin 6,7 kilometrin matkalle. Käytettävät pohjaintyyppit sekä tarkemmat kilometrivälit esitetään tarkennettavaksi seuraavassa suunnitteluvaiheessa lisätutkimuksiin perustuen. ” ELY-keskus pitää tärinää vaimentavia toimenpiteitä tarpeellisina, sillä vaikka maaperä suunnittelualueella ei olekaan pääosin kovin tärinään leviämistä edistävää, on asumista paikoin varsin lähellä rataa.

Pohjavedet

Hankealue sijoittuu lähes kokonaisuudessaan luokitelluille pohjavesialueille. Ratasuunnitelmassa on tunnistettu pohjavesivaikutusten ajoittuminen lähinnä radan rakentamisvaiheeseen. Kuten

28.03.2024

suunnitelmaselostuksessa on todettu toimiminen pohjavesialueella, tulee huomioida rakentamissuunnitteluvaiheessa, jotta haitallisia vaikutuksia pohjaveteen ei aiheudu.

Ratasuunnitelman mukainen maa-aineksen sijoitusalue 1 sijaitsee Huhtiniemen 1E-luokan pohjavesialueella. ELY-keskus muistuttaa, että pohjavesialueella saa rakentamisessa (meluvallit, pengerrykset, huoltotiet ym.) hyötykäyttää vain kitkamaita, jotka eivät sisällä hienoainesta tai orgaanista ainesta.

Ratasuunnitelman mukaan hankealueelle ei tule täysin uusia alikulkuja mutta vanhoja uusitaan tai vanhojen välittömään läheisyyteen rakennetaan uusi vastaava alikulku. Alikulkujen rakentamisen yhteydessä on varmistettava riittävä etäisyys pohjaveteen sekä huomioitava riittävät toimenpiteet haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi.

#### Pintavedet

Hankealue sijaitsee Saimaan kanavan läheisyydessä. Kyseinen vesimuodostuma on tyydyttävässä tilassa. On tärkeää huomioida, että pintavesien hyvän ekologisen tilatavoitteen saavuttamista ei saa heikentää vesipolitiikan puitedirektiivin mukaisesti. Kuivatusjärjestelyjä suunniteltaessa on otettava huomioon, että vesiä ei tule ohjata suoraan vesistöön. Hankkeen tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee laatia hulevesisuunnitelma, jotta mahdollisia pintavesivaikutuksia voidaan arvioida.

#### Maa-ainesvarat

Ratasuunnitelmassa on kuvattu maaperän tietojärjestelmään merkityt mahdollisesti pilaantuneet maa-alueet (MATTI-merkintä). ELY-keskus katsoo, että ratasuunnitelmassa on tunnistettu riittävällä tasolla mahdolliset pilaantuneen maaperän kohteet.

ELY-keskus kuitenkin huomauttaa, että suunnitelmaselostuksen kappaleessa 4.11. on osittain vanhentunutta tietoa pilaantuneen maaperän käsittelystä. Ympäristönsuojelulain 136 § mukainen ilmoitus tulee tehdä valtion valvontaviranomaiselle eli alueelliselle ELY-keskukselle viimeistään 45 vuorokautta ennen puhdistamisen kannalta olennaisen työvaiheen aloittamista. Myös rakentamisen edetessä aistinvaraisesti havaituista pilaantumista tulee olla yhteydessä alueelliseen ELY-keskukseen.

#### Kulttuuriympäristö

Ratasuunnitelmassa on kuvattu merkittävät kulttuuriympäristön ja maiseman elementit. Vaikutuksia niihin on tutkittu kattavasti. Kaksoisraiteen ja huoltoteiden edellyttämän puuttoman ratakäytävän laajuus voi olla yllättävän leveä ja vaikutukset maisemaan voivat olla suuret. Maiseman muutosten julkituominen suunnitelmassa onkin tärkeää.

#### Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen lausunto

Liikennejärjestelmäyksikkö on perehtynyt Väylävirastolta saatuun lausuntopyyntöön koskien Lappeenranta - Muukko ratasuunnitelmaa.

28.03.2024

Ratasuunnitelman aloituskuulutuksesta on ilmoitettu 10.11.2022 ELY-keskuksen ilmoitustaululla.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri – vastuualueella ei ole lausuntopyynnössä esitettyihin suunnitelman vaikutusten arviointiin ja haitallisten vaikutusten ehkäisemiseen lausuttavaa.

Lopuksi

Savon ja Karjalan radoilla on suuri merkitys maamme turvallisuudelle, huoltovarmuudelle sekä koko Suomen teollisuuden kannattavuudelle ja kilpailukyvyille. Ratasuunnitelma tuo toteutuessaan uusia mahdollisuuksia elinkeinoelämälle, aluerakenteen kehittämiseksi ja kehittyvästä raideyhteysverkosta hyötyville asukkaille. Raideliikenne on kulku- ja kuljetusmuotona energiatehokas ja ympäristöystävällinen. Yhteistyö Lappeenrannan kaupungin kanssa näyttää olleen toimivaa ja tarvittaviin asemakaavamuutoksiin on ryhdytty. Kaakkois-Suomen ELY-keskus pitää hanketta kannatettavana.

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt arkkitehti Tuija Mustonen ja ratkaissut alueidenkäyttöpäällikkö Pertti Perttola.

Tiedoksi

Etelä-Karjala maakuntaliitto; Topi Suomalainen  
Etelä-Karjala museo; Esa Hertell, Kristiina Pesola, Anna-Maija Tapani  
Lappeenrannan kaupunki, kaupunkisuunnittelu  
Lappeenrannan seudun ympäristötoimi