



Väylävirasto
PL 33
00521 HELSINKI

Pyyntönnö 17.6.2025

Päätös ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA-menettely) soveltamisesta yksittäistapauksessa, Kouvola-Kuopio-rataosuuden nopeuden nosto ja liikennepaikkojen parantaminen

HANKE Kouvola-Kuopio-rataosuuden nopeuden nosto ja liikennepaikkojen parantaminen

HANKKEESTA VASTAAVA

Väylävirasto
Opastinsilta 12 A
00520 Helsinki

ASIAN VIREILLETULO

Väylävirasto on 17.6.2025 pyytänyt Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta (ELY-keskus) päätöstä, edellyttääkö suunniteltu hanke Kouvola-Kuopio-rataosuuden nopeuden nosto ja liikennepaikkojen parantaminen ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA-menettely).

Hankkeesta vastaava on toimittanut ELY-keskukselle YVA-lain (252/2017) 12 §:n ja YVA-asetuksen (277/2017) 1 §:n edellyttämät tiedot hankkeesta 17.6.2025.

ELY-KESKUKSEN RATKAISU

Väyläviraston Kouvola-Kuopio-rataosuuden nopeuden nosto ja liikennepaikkojen parantaminen -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 'Kouvola-Kuopio nopeuden nosto ja liikennepaikkojen parantaminen, YVA-tarveharkinta' nimetyn selvityksen. Selvityksessä kuvataan muun muassa hankkeen yleiskuvaus, perustelut ja tavoitteet sekä hankkeen ympäristövaikutukset ja niiden ehkäisemis- ja lieventämistoimet.

Hankkeen kuvaus

Kouvola–Kuopio-rataosuus on osa Savon rataa ja sen pituus on 269 kilometriä. Rata on keskeinen osa Suomen matkustaja- ja tavaraliikenteen verkkoa ja kuuluu TEN-T:n kattavaan verkkoon. Rataosuus on yksiraiteinen, sähköistetty, suojastettu ja varustettu junien kulunvalvontajärjestelmällä. Rataosuudella henkilöjunaliikenteessä suurin sallittu nopeus on pääasiassa 140 km/h. Radalla on myös lyhyitä osuuksia, joissa nopeakajajärjestelmä on alle 120 km/h. Tavaraliikenteen suurin sallittu akselipaino on koko rataosuudella 225 kN.

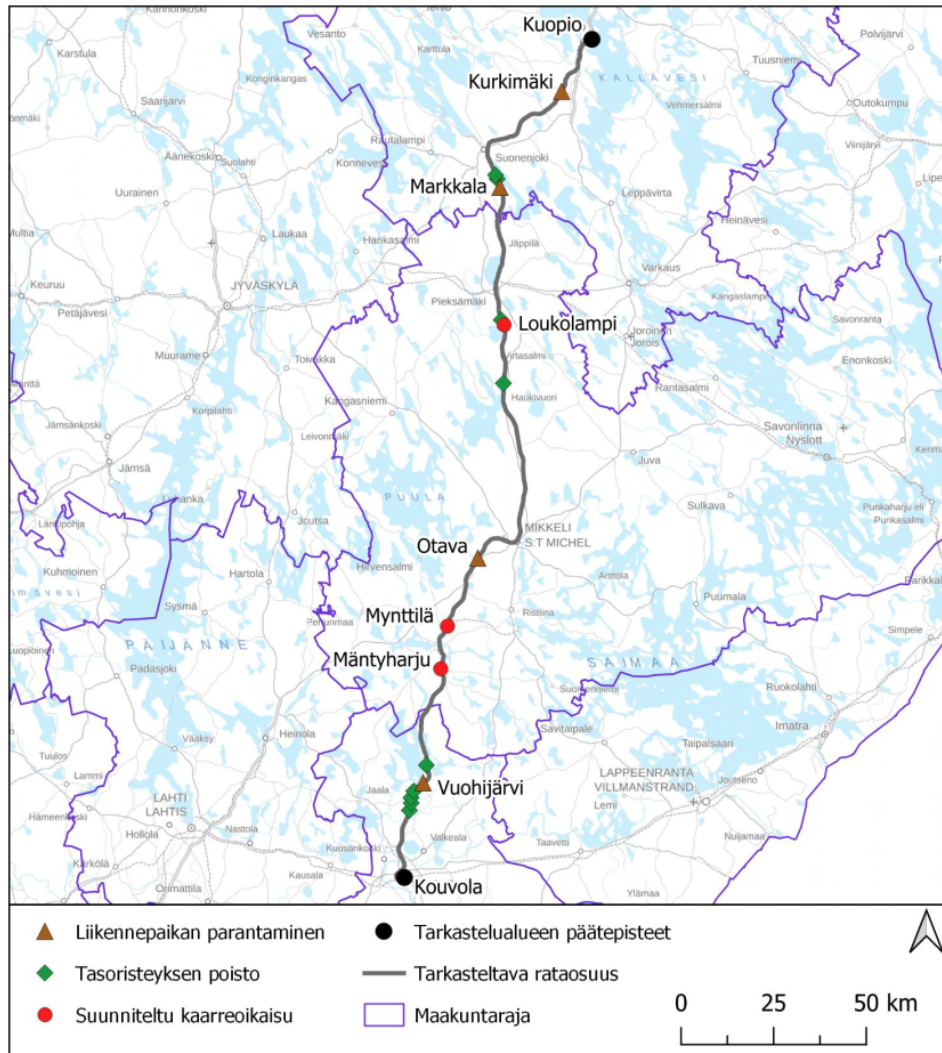
Väylävirasto on laatinut tarveselvityksen ja hankearvioinnin rataosuudelle Kouvola-Kuopio (Väyläviraston julkaisuja 54/2023), jossa on yksityiskohtaisemmin esitetty rataosuudelle suunniteltuja toimenpiteitä. Toimenpiteillä pyritään parantamaan rataosuuden henkilöjunien nopeutta ja samalla varmistaa radan välityskyvyn riittävyys tavaraliikenteelle. Rataosuuden suurimmaksi nopeustasoa rajoittavaksi tekijäksi tunnistettiin ratageometria, erityisesti radan merkittävä kaarteisuus. Rataosuuden nopeutta rajoittavat myös kaikki tunnelit ja tasoristeykset.

Kouvola-Kuopio-rataosuuden kehittämisen tärkeimmät tavoitteet ovat radan henkilöjunaliikenteen nopeuttaminen ja välityskyvyn parantaminen. Tavoitteiden saavuttamiseksi rataosalle suunniteltuihin toimenpiteisiin sisältyy kaarreoikaisu, tasoristeysten poistot sekä liikennepaikkojen parantamiset.

Hankkeen kehittämistoimenpiteet ovat Väyläviraston toimittaman aineiston mukaan:

- Rataosuudelle suunnitellut kolme merkittävää kaarreoikaisua (etelästä pohjoiseen):
 - Mäntyharju, n. 5 km kuntakeskuksesta etelään. Toimenpiteenä ratalinjan siirto sisäkaaren suuntaan n. 21 metriä n. 1,3 km matkalla
 - Mäntyharjun Mynttilä, n. 7 km kuntakeskuksesta pohjoiseen. Toimenpiteinä viisi ratalinjan siirtoa sisä- ja ulkokaaren suuntiin n. 3,5–92 metriä n. 4,6 km matkalla
 - Pieksämäen Loukolampi n. 10 km kaupungin keskustasta etelään. Toimenpiteenä siirto sisäkaaren suuntaan n. 7 metriä n. 0,8 km matkalla
- Joukko pienempiä, n. 0,3-0,4 metrin kaarreoikaisua
- Yhdeksän tasoristeyksen poistamista niihin liittyvine raide- ja maantiejärjestelyineen. Näistä viisi sijaitsee Kouvolan, yksi Mikkelin, yksi Pieksämäen ja kaksi Suonenjoen alueella.
- Neljän nykyisen liikennepaikan parantamiset
 - Kouvolan Vuohijärvi, toimenpiteenä nykyisen liikennepaikan pidentäminen
 - Mikkelin Otava, toimenpiteenä nykyisen liikennepaikan pidentäminen
 - Suonenjoen Markkala, toimenpiteenä toisen sivuraiteen rakentaminen
 - Kuopion Kurkimäki, toimenpiteenä uuden vetoraiteen rakentaminen

18.9.2025



Kuva 1. Tarkastelualue Kouvola-Kuopio-rataosuus ja hankkeeseen kuuluvat kaarreoikaisut, liikennepaikkojen parantamiset sekä tasoristeysten poistot (Kuva Väyläviraston aineistosta)

Hankkeesta vastaavan arvio hankkeen ympäristövaikutuksista

Hankkeesta vastaava on arvioinut hankkeen ympäristövaikutuksia seuraavasti:

- Maa- ja kallioperän osalta hanketta varten tehdään maaleikkauksia sekä penkereitä ja täyttöjä reitin tasaamiseksi, ja massanvaihtoja kantavuuden parantamiseksi. Tärkein keino maa- ja kallioperään liittyvien haitallisten vaikutusten lieventämiseksi on rakentamisessa syntyneiden maamassojen hyötykäyttäminen hankkeessa, millä voidaan vähentää hankealueen ulkopuolelta tuotavien maa- ja kiviainesten tarvetta. Rakentamissuunnittelussa suunnitellaan haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemis- ja lieventämistoimenpiteiden tekninen toteutus.
- Pohjavesien osalta hanketoimijan mukaan lähimmät luokitellut pohjavesialueet ovat niin kaukana muutoskohteista, ettei niihin kohdistu vaikutuksia. Mahdolliset pohjavesivaikutukset ovat tilapäisiä ja paikallisia ja ne syntyvät rakentamisen aikana. Rakentamisen aikaisista kaivuutöistä aiheutuu paikallista pohjaveden samentumista, mikäli alueen pohjavesipinta on lähellä kaivuutasen pohjaa. Mikäli kaivetaan pohjavesipinnan alapuolelle ja pohjavettä joudutaan pumppaamaan, vaikutukset

ilmenevät myös pohjaveden virtaussuunnan muutoksina. Radan käytön aikana voi muodostua pohjavesivaikutuksia esim. onnettomuus- tai vahinkotilanteiden seurauksena.

- Pintavesien osalta maankamaraan kohdistuvasta rakentamisesta ja kunnostustöistä aiheutuu pintavesiin yleensä kiintoaine- ja ravinnekuormitusta. Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat enimmilläänkin väliaikaisia ja paikallisia ja niitä pyritään hallitsemaan työmaa-aikaisella hulevesien hallinnalla. Toiminnan aikaiset vaikutukset liittyvä lähinnä onnettomuus- ja vahinkotilanteisiin.
- Luonnonympäristön osalta hankkeen mahdollisista luonnonympäristöön kohdistuvista vaikutuksista tärkeimmiksi on alustavasti tunnistettu suorat elinympäristömenetykset (kaarreoikaisut ja tasoristeysten korvaaminen alikuluilla). Vähäisempiä tarkasteltavia vaikutusmuotoja ovat lisäksi rakentamisen aikaiset vesistö- ja meluvaikutukset. Tarvittavia lievennystoimia pohditaan hankkeessa laadittavan luontoselvitysten tulosten pohjalta, mikäli esimerkiksi kaarreoikaisujen tai tasoristeyskohteiden alueella esiintyy suojellullisesti arvokasta lajistoa.
- Kulttuurihistoriallisten arvojen ja maiseman osalta hankkeella ei todeta olevan vaikutuksia valtakunnallisesti arvokkaisiin maisema-alueisiin tai kulttuurihistoriallisiin arvoihin. Hankkeen maisema- ja kulttuuriympäristövaikutukset arvioidaan ja raportoidaan tarkemmin ratasuunnitelman suunnitelmaselostuksessa. Mahdollisia haitallisia maisemavaikutuksia lieventävät toimenpiteet ja niiden toteutus esitetään ratasuunnitelmassa, josta keskeiset asiat voidaan poimia urakkaohjelmaan.
- Liikenteen osalta kaarreoikaisujen myötä rataosuuden suurin nopeus nostetaan tasolle 160 km/h, jolloin Kouvola-Kuopio henkilöjunien matka-aika lyhenee noin 9 minuutilla. Aikasäästöllä voidaan pitkällä aikavälillä saavuttaa merkittäviä nettohyötyjä henkilöliikenteen tuottajan, kuluttajan, liikenteen onnettomuuksien ja päästöjen kustannuksissa sekä valtion vero- ja maksutuloissa. Samalla kyetään parantamaan radan välityskykyä ja junien täsmällisyyttä sekä pienentämään liikennehäiriöiden laajuutta ja ajallista pituutta. Näin ollen mahdollistetaan tavarajunaliikenteen määrän kasvu, joka taas vähentää tieliikenteeseen kohdistuvia raskaan liikenteen kuljetuksia.
- Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset arvioidaan liittyvät pääasiassa hankkeen melu- ja värinävaikutuksiin.
- Meluvaikutusten osalta huomioitaessa sekä tavarajunaliikenteen määrän kasvu että henkilöjunaliikenteen nopeuden nosto, on melupäästö ennustetilanteessa päivällä 0,4 dB ja yöllä nykytilannetta suurempi. Melualueiden laajuuden suhteen tämä tarkoittaa sitä, että teoreettisessa tasaisessa maastossa päiväajan 55 dB keskiäänitasoalue laajenee noin 20 m ja yöajan 50 dB keskiäänitasoalue noin 40 m, mikäli ääni leviäisi esteettä vesistön yli. Lisäksi uusien rakenteiden rakentaminen ja perusparannustoimet aiheuttavat tilapäistä meluvaikutusta. Hankkeelle laaditaan ratasuunnitelma, joka sisältää melumallinuksin tehtävän meluselvityksen. Meluselvityksessä tehdään tarkempi arvio raideliikenteen meluvaikutuksista ja tunnistetaan myös hankkeen edellyttämät meluntorjuntatarpeet. Taajama- ja asutusalueiden meluntorjuntakohteet osoitetaan ja toisaalta esitetään ne kohteet, joiden osalta meluhaitan kasvu käsitellään osana ratatoimitusta. Meluselvityksen tekeminen ja torjuntatarpeiden tunnistaminen ei ole riippuvainen siitä, onko hanke YVA-menettelyn alainen.
- Värinävaikutusten osalta tavarajunamäärien kasvu ja henkilöliikenteen nopeuden nostaminen lisäävät värinävaikutuksia ja värinätapauhtumia. Tavarajunaliikenteen nopeudet tai akselimassat eivät ole nousemassa, joten tavarajunaliikenteen värinävaikutusten muutos käsittää vain tapahtumien määrän nousemisen. Lisäksi

18.9.2025

uusien rakenteiden rakentaminen ja perusparannustoimet kuten mahdolliset paalutustyöt, saattavat aiheuttaa tilapäistä tärinää. Hankkeen jatkosuunnittelussa arvioidaan hankkeen aiheuttamat tärinävaikutukset ja määritetään niiden mahdolliset lievennystoimet.

- Ilmaston osalta hankkeessa tehdään maamassojen CO₂-laskenta ja hankkeessa mahdollisesti poistettavat vanhat vaihteet ja kiskot kierrätetään. Kiinnittämällä huomioita muun muassa materiaali- ja resurssiviisauteen, työ- ja kuljetuskoneiden käyttämään polttoaineeseen / käyttövoimaan ja kuljetusten logistiikan optimointiin, pystytään vaikuttamaan rakennusvaiheen aikaisiin kasvihuonekaasupäästöihin. Henkilö- ja tavaraliikenteen mahdollinen keskittyminen rautateille tieliikenteen sijaan, vähentää tieliikenteen päästöjä ja siten vaikuttaa positiivisesti ilmastoon ja ilmanlaatuun.
- Ilman laadun osalta rakentamisen aikaisten maarakennustöiden ja kuljetusten pölypäästöjen vaikutuksia voidaan lieventää mm. toiminnan ajoituksella ja siirtokuormien peittämisellä. Työmaateiden pölyämistä voi olla tarpeen vähentää kuivina aikoina esimerkiksi kastelemalla.
- Hankkeesta vastaavalla ei ole tiedossa yhteisvaikutusten kannalta merkittäviä muita käynnissä tai suunnitteilla olevia hankkeita.

ASIAN KÄSITTELY

Toimivaltaisen viranomaisen määrääminen

Savonradan Kouvola-Kuopio-rataosuuden nopeuden noston ja liikennepaikkojen parantamisen toimenpiteet sijoittuvat Kaakkois-Suomen, Etelä-Savon ja Pohjois-Savon ELY-keskuksien toimialueelle. YVA-lain 11 §:n mukaan ympäristöministeriö määrää, mikä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista tekee päätöksen.

Etelä-Savon ELY-keskus pyysi 15.5.2025 ympäristöministeriötä määräämään, mikä ELY-keskuksista tekee YVA-lain 13 §:n mukaisen päätöksen hankkeessa.

Ympäristöministeriö määräsi 28.5.2025 päivätyllä päätöksellä VN/14604/2025 Etelä-Savon ELY-keskuksen toimimaan yhteysviranomaisena ko. hankkeessa.

Viranomaisten kuuleminen

ELY-keskus pyysi 18.6.2025 viranomaistahoilta lausuntoa YVA-menettelyn soveltamisen tarpeesta. Lausuntopyyntöjen ohessa lausuville viranomaistahoille toimitettiin hankkeesta vastaavan ELY-keskukselle toimittama YVA-tarveselvitys. Lausunnot pyydettiin toimittamaan viimeistään 15.8.2025. Kaakkois-Suomen ELY-keskus ja Mäntyharjun kunta pyysivät lisää aikaa lausunnon antamiselle ja lisää aikaa myönnettiin. Lausuntoa pyydettiin seuraavilta tahoilta (*suluissa päivä, jona lausunto on annettu*):

Kymenlaakson liitto (15.8.2025)
Kymenlaakson hyvinvointialue
Kymenlaakson pelastuslaitos (17.7.2025)
Kouvolan kaupunki (13.8.2025)
Kymenlaakson museo
Kaakkois-Suomen ELY-keskus (20.8.2025)
Etelä-Savon maakuntaliitto (26.2.2025)
Etelä-Savon hyvinvointialue
Etelä-Savon pelastuslaitos (13.8.2025)

18.9.2025

Mäntyharjun kunta (19.8.2025)
Hirvensalmen kunta
Mikkelin kaupunki
Pieksämäen kaupunki
Mikkelin seudun ympäristöpalvelut (11.7.2025)
Riihisaari – Savonlinnan museo (8.7.2025)
Keski-Savon ympäristötoimi (7.7.2025)
Pohjois-Savon liitto (18.6.2025)
Pohjois-Savon hyvinvointialue
Pohjois-Savon pelastuslaitos
Kuopion kulttuurihistoriallinen museo (15.8.2025)
Pohjois-Savon ELY-keskus (13.8.2025)
Suonenjoen kaupunki
Kuopion kaupunki
Kuopion alueellinen ympäristönsuojelu
Suomen rautatiemuseo (14.8.2025)

Kaikki lausunnon antaneet tahot totesivat lausunnoissaan, hankkeeseen ei ole tarpeen soveltaa YVA-menettelyä. Lausunnon antaneiden yhtenevä kanta oli, että hankkeen ympäristövaikutukset voidaan selvittää hankkeen jatkosuunnittelun ja hankkeeseen liittyvien muiden viranomaismenettelyiden yhteydessä riittävällä tavalla.

Seuraavassa on referoituna lausuntojen keskeiset hankkeen vaikutuksiin liittyvät huomiot:

- Ottaen huomioon maakuntakaavan yleispiirteisyys sijoittuvat suunniteltavat rataoikaisut [Etelä-Savon] maakuntakaavassa osoitetun pääratamerkinnän mukaiselle alueelle. Suunniteltavien oikaisujen vaikutukset ovat paikallisia eivätkä ne merkittävästi muuta nykytilannetta. (Etelä-Savon maakuntaliitto)
- Etelä-Savon pelastuslaitokselle ei ole tiedossa sellaisia suunniteltuihin kehittämistoimiin liittyviä vaikutuksia, jotka edellyttäisivät YVA-menettelyä.
- Vuohijärven eteläpuolelle sijoittuvista tasoristeysten poistokohteista kaksi pohjoisinta näyttäisi sijoittuvan alle kilometrin, pohjoisin jopa alle 100 metrin päähän Selänpään-, Anttilan- ja Hevosojankankaan Natura-alueesta FI0424002. Yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä on todennäköisesti tarpeen arvioida mahdollisia vaikutuksia Natura-alueen luonnonarvoihin. (Kaakkois-Suomen ELY-keskus)
- Pieni-Naakkimaan laskeva Heiniönpuuro kulkee lähimmillään noin 20 metrin etäisyydellä. Rakentamisen aikana hulevesien hallinnassa on huomioitava, ettei ravinteita, kiintoaineita eikä haitallisia aineita kulkeudu Heiniönpuuroon ja sitä kautta Pieni-Naakkimaan. Öljy- ja kemikaalivahinkojen ehkäisyyn ja torjuntaan on kiinnitettävä erityistä huomiota riskienhallinnassa. (Keski-Savon ympäristötoimi)
- Kouvolan kaupungin näkemyksen mukaan rataosuuden parantamistoimenpiteet ovat tärkeitä ja toivottavia parantaessaan tärkeän ratayhteyden käytettävyyttä, tehokkuutta ja houkuttelevuutta sekä alueiden yleistä saavutettavuutta. Toimenpiteitä suunniteltaessa tulee selvittää tarkoin niiden vaikutukset luontoon, maisemaan ja ihmiseen sekä arvioida yhteisvaikutukset. Kouvolan alueen tasoristeystoimenpiteiden sekä liikennepaikkamuutosten vaikutusten käsittelyä ja arviointia tulee tarkentaa.

18.9.2025

- Kurkimäen liikennepaikan länsipuolella sijaitsee vanha Savon radan linjaus, joka on jäänyt pois käytöstä 1970-luvulla tehdyn rataoikaisun yhteydessä. Ratalinjaus on viety Museoviraston ylläpitämään muinaisjäännösrekisteriin muuna kulttuuriperintökohteena (Kurkimäki Savon rata, 1000035140). (Pohjois-Savon alueellinen vastuumuseo/Kuopion kulttuurihistoriallinen museo)
- Kymenlaakson liiton mukaan Kouvola-Kuopio-rataosa on Kymenlaakson maakuntakaavassa 2040 kaavamerkinnällä kehitettävä päärata. Liitto katsoo, että rataosan parannus edistää maakuntakaavan toteuttamista. Kymenlaakson maakunnassa tehtävät radan parannustyöt ovat pienialaisia ja siten ympäristövaikutuksiltaan paikallisia.
- Kymenlaakson pelastuslaitos pyytää huomioimaan tasoristeysten poistojen yhteydessä riittävät opastukset. Opastuksilla varmistetaan mahdollisimman nopea pelastustoiminta. Mikäli tasoristeysten tilalle suunnitellaan alikulkuja tai siltoja, niin on suunnittelussa hyvä huomioida pelastuslaitoksen kaluston mitoitusperusteet.
- Kohdissa, joissa rataa oikaistaan tai muuten parannetaan siten, että toimenpiteet ulottuvat varsinaisen rata-alueen ulkopuolelle, tulisi luonto- ja ympäristöarvot selvittää, ja tarkastella osana hankesuunnitelmaa. Mikäli näillä alueilla todetaan uhanalaisten lajien tai EU:n luontodirektiivin liitteen IV(A) lajien esiintymisalueita, tulee mahdollisessa esiintymispaikkojen heikentämisessä soveltaa poikkeuslupamenettelyä. (Mikkelin seudun ympäristöpalvelut)
- Mäntyharjun kunta haluaa tuoda esiin, että kunnan alueelle sijoittuu kaksi merkittävää kaarreoikaisua. Alueella on runsaasti asuin- ja lomarakennuksia sekä vesistöjä, kuten Kotijärvi ja Pohjoislammit, jotka sijaitsevat lähellä suunniteltua linjausta. Melu- ja värinävaikutusten tarkka arviointi ja tarvittavat lieventämistoimet, erityisesti Mynttilän alueella. Pintavesien suojeleminen, erityisesti Kotijärven ja muiden lähivesistöjen osalta. Vuorovaikutus paikallisten asukkaiden kanssa rakentamisen suunnittelussa ja toteutuksessa.
- Voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaava 2040:n 1. vaiheessa (tullut voimaan 26.2.2025) Savonrata on osoitettu kaksiraiteisena nopean liikenteen pääratana. Merkintä sisältää myös uudet seisakkeet, terminaalit ja kohtaamispaikat sekä tasoristeyspoistot ja niiden edellyttämät tiejärjestelyt. Lisäksi merkintä mahdollistaa linjausmuutokset samassa maastokäytävässä. Alueella on voimassa MRL:n 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus. Suunniteltujen toimenpiteiden vaikutukset ovat paikallisia eivätkä kaikilta osin edes merkittäviä. Kaikki vaikutukset selvitetään ja arvioidaan joka tapauksessa ratasuunnitteluprosessissa ja mahdollisesti tarvittavat haitallisten vaikutusten torjuntatoimenpiteet osoitetaan ratasuunnitelmassa. (Pohjois-Savon liitto)
- Suonenjoen Suihkolan tasoristeysten pohjoispuolisella Laakonlahdella esiintyy viitasammakkoa ja liito-oravaa. Lajihavainnot tulee huomioida hankkeen jatkosuunnittelussa. Laakonlahden viitasammakkokohteelle tulee tarvittaessa hakea poikkeamislupaa, jos esimerkiksi yksityistiejärjestelyjen muutoksilla on haitallisia vaikutuksia lajin lisääntymispaikkaan. Tasoristeysten poistolla on vähäistä vaikutusta maantieverkkoon ja ihmisten liikkumiseen. Saatavilla olevan tiedon mukaan Suonenjoen Markkalan liikennepaikan läheisyydessä on useita lähteitä, joskin ne jäävät suunnitelmista reilun 300 m päähän. Kuopion Kurkimäen liikennepaikan läheisyydessä noin 200 m päässä on Laukaanjoki. Epäselväksi jää vielä tässä suunnittelun vaiheessa, kuinka lähelle jokea rataaajennus tulee ulottumaan. Yllä mainitut vesistökohteet on kuitenkin hyvä huomioida jatkosuunnittelussa. Vesienhallintasuunnitelma ja luontoselvitys tulee

18.9.2025

toimittaa ELY-keskuksen nähtäväksi. Hankkeen ympäristövaikutukset voidaan selvittää hankkeen jatkosuunnittelun ja hankkeeseen liittyvien muiden viranomaismenettelyiden yhteydessä riittävällä tavalla. (Pohjois-Savon ELY-keskus)

- Maastossa junanratojen kohdalla on usein säilynyt kerrostumaa niiden varhaisista ajoista ja eri aikakausista. Radan varrella voi yhä olla jäänteitä esimerkiksi liittyen radanrakentamistyöhön ja vanhat ratapohjat kertovat osaltaan myös menneen ajan liikkumisesta ja paikallishistoriasta. Kyseessä on pian 150-vuotias rataverkon osuus, jonka rakennettuun ympäristöön todennäköisesti liittyy toistaiseksi tunnistamattomia kulttuuriperintöarvoja. Suomen rautatiemuseo toivoo, että historialliset kerrostumat tiedostettaisiin ja niitä pyritäisiin mahdollisuuksien mukaan säilyttämään rataosuutta uudistettaessa, mutta ilman tarkempaa inventointia ei voida sanoa yksityiskohtaisesti, mitä historiallisia jäänteitä rata kätkee sisälleen. (Suomen rautatiemuseo)
- Etelä-Savon kulttuuriperintötietokannan mukaan Mynttilän alueella sijaitsee kaksi inventoitua kulttuurihistoriallisesti merkittävää kohdetta: Vihtamaan tila sekä Mynttilän asema alle 300 m säteellä muutosalueesta. Otavan rautatieasema on huomioitu Etelä-Savon maakuntakaavassa (2016) maakunnallisesti merkittävänä kohteena ja yleiskaavassa (1997) sr-1-kohteena. Rautatieaseman lisäksi kokonaisuuteen kuuluu aseman tavaramakasiini ja talousrakennus, ja aseman pohjoispuolella kaksoisvahtitupa piharakennuksineen. Radan länsipuolella on myös Etelä-Savon maakuntakaavassa (2016) maakunnallisesti merkittävänä huomioitu Otavan sahan työntekijöiden rakentama asuntoalue Pyhättömät. Nämä alueet ja kohteet tulee ottaa huomioon liikennepaikkaa parannettaessa. Muuttuvan maankäytön alueilla on syytä tehdä arkeologinen inventointi arkeologisen kulttuuriperinnön selvittämiseksi. (Riihisaari – Savonlinnan museo)

Hankkeesta vastaavan kuuleminen

Viranomaislausuntojen saapumisen jälkeen hankkeesta vastaavalle varattiin mahdollisuus tulla kuulluksi. Hankkeesta vastaava vastasi 1.9.2025 päivätyllä sähköpostiviestillä, ettei tällä ole tarvetta lausua tai antaa vastinetta asiassa.

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.

Savonrata on yksiraiteinen kaukoliikenteen rata. Yksiraiteisen rataverkon liikennöinti tarvitsee sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi liikennepaikkoja, joilla junat kohtaavat. Parannettavat liikennepaikat kohtaamisraiteineen ovat yksiraiteisilla rataverkon osilla perusedellytys junien kahdensuuntaiselle liikennöinnille. Kohtausraiteella oleva juna ei liiku samanaikaisesti, kuin ohittava juna. Kouvola-Kuopio ratahankkeen toimenpiteet kytkeytyvät lisäksi kiinteästi olemassa olevaan

18.9.2025

ratakäytävään. Euroopan tuomioistuin on tehnyt päätöksen C-227/01, jossa se on tarkastellut ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarvetta rautatieverkon suunnittelussa Espanjassa. Nyt kyseessä oleva Kouvola-Kuopio-rataosuuden hanke ei em. päätöksen perusteella ole rinnastettavissa YVA-lain liitteen 1 mukaiseksi hankkeeksi. Yhteysviranomaisen katsoo, että hankkeessa ei ole kyse uudesta rinnakkaisliikenteestä, eikä uudesta kaukolinjaliikenteestä.

Yhteysviranomaisen katsoo, että Kouvola-Kuopio-rataosuuden nopeuden noston ja liikennepaikkojen parantamisen 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 yhteysviranomaisen 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.

Yksiraiteisen Kouvola-Kuopio-rataosuuden hankkeessa suunnitellut toimenpiteet sijoittuvat pääosin nykyiselle rautatiealueelle tai sen välittömään läheisyyteen, jolloin maankäytön muutokset ja niiden vaikutukset jäävät vähäisiksi. Koska koko Savon rata on tyypiltään nyt kyseessä olevan rataosuuden tapaan yksiraiteinen, eivät vastaavanlaiset radan sujuvoittamiseen tähtäävät toimenpiteet muulla rataosuuksilla ylitä yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan yhdessä tämän hankkeen kanssa YVA-menettelyn soveltamiskynnystä. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan hanke ei kuulu myöskään tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/92/EU liitteessä II lueteltuihin hankkeisiin.

Hanketoimija on ilmoittanut, että hankkeesta laaditaan luontoselvitys, minkä havainnot voidaan huomioida ratasuunnittelussa. Yhteysviranomaisen toteaa, olemassa olevaan tietoon perustuen hankealueella tai sen läheisyydessä ei ole tiedossa sellaisia laaja-alaisia tai muutoin merkittäviä luonnon tai kulttuuriympäristön kannalta arvokkaita kohteita tai alueita, joiden vuoksi YVA-menettely olisi tarpeen. Tiedossa olevat ja mahdollisesti luontoselvityksessä havaittavat luontoarvot voidaan yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan riittävästi huomioida ratasuunnittelussa.

Luontoarvojen osalta yhteysviranomaisen huomauttaa hankkeesta vastaavaa siitä, ettei tämän toimittamassa aineistossa oltu huomioitu Selänpään-, Anttilan- ja Hevosojankankaan Natura 2000-aluetta FI0424002, jonka välittömään läheisyyteen

18.9.2025

sijoittuu kaksi Vuohijärven eteläpuolelle suunnitelluista tasoristeysten poistokohteista. Selänpäänkangas kuuluu myös harjajensuojeluohjelmaan. Kyseinen rataosuus sijoittuu lisäksi Selänpään I luokan pohjavesialueelle (0590901A). Pohjavesialueella on huomioitava ympäristönsuojelulain (527/2014) 17 §:n pohjaveden pilaamiskielto ja vesilain (587/2011) 3 luku 2 §:n asettamat vaatimukset. Lisäksi toimija on aina vesilain mukaisessa vastuussa kaikesta pohjavedelle aiheutuvasta vahingosta niin pohjavesialueella kuin sen ulkopuolella. Yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä on todennäköisesti tarpeen arvioida mahdollisia vaikutuksia Natura 2000-alueen suojelun perusteena oleviin luonnonarvoihin, jotta voidaan varmistua, ettei tasoliittymien poistoon liittyvistä liikennejärjestelyistä aiheudu merkittävää heikennystä Natura-alueen suojeluperusteisiin. Tämän vuoksi Natura-alueeseen kohdistuvien vaikutusten selvittämiseksi hankkeessa on tarpeen laatia Natura-arvioinnin tarpeellisuuden selvitys (ns. Natura-arvioinnin tarveharkinta), tai jos merkittävien vaikutusten todennäköisyyttä ei voida poissulkea, varsinainen Natura-arviointi, jonka yhteydessä hanketoimija esittää mahdolliset haitallisten vaikutusten lieventämistoimet. Radan perusparannuksen osuuksien välittömässä läheisyydessä ei sijaitse muita suojelualueverkoston kohteita. Osan suunniteltujen toimenpiteiden läheisyyteen sijoittuu tiedossa olevia suunnittelussa huomioitavia lajihavaintoja. Em. Natura-arvioinnin tarpeellisuuden selvitys voidaan yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan tehdä ratasuunnittelun yhteydessä.

Hanke sijoittuu kolmen maakunnan alueelle. Yhteysviranomaisen jakaa maakuntien liittojen näkemykset siitä, että hankkeet toimenpiteet ovat voimassa olevien maakuntakaavojen yleispiirteisyyssaste huomioiden maakuntakaavojen mukaisia. Hankkeen toimenpiteiden yhteensovittaminen ympäröivän maankäytön kanssa on toteutettavissa ratasuunnittelussa. Tiedossa ei myöskään ole sellaisia muita merkittäviä hankkeita, joiden yhteysvaikutukset olisi arvioitava.

Hankkeen merkittävimmät haitalliset ympäristövaikutukset aiheutuvat todennäköisesti rakentamisen aikana. Hankkeessa tehtävät toimenpiteet eivät yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan johda merkittävään luonnonvarojen käyttöön. Maanrakennustöistä aiheutuu sekä melu-, pöly- ja värinävaikutuksia toimenpidealueen lähiympäristössä. Lisäksi maarakennus voi vaikuttaa pohjavesiin sekä lisätä kiintoaine- ja ravinnekuormitusta pintavesiin. Yhteysviranomaisen katsoo, että rakentamisen aikaiset haitat ovat kuitenkin luonteeltaan lyhytaikaisia ja hallittavissa toimenpiteiden huolellisella suunnittelulla eikä niiden vaikutuspiiriin sijoitu merkittävässä määrin asutusta tai muutoin mahdolliselle häiriölle alttiita toimintoja. Myös em. Selänpäänkankaan pohjavesialueelle sijoittuvat toimenpiteet voidaan suunnitella pohjavesialueen suojelu huomioiden ratasuunnittelun yhteydessä.

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 värinävaikutuksina. Vaikka hankkeesta vastaavan alustavan arvion mukaan vaikutukset eivät näyttäisi kasvavan merkittävästi, huomauttaa, yhteysviranomaisen, että jatkosuunnittelun on kaikissa vaiheissa otettava huomioon näiden vaikutusten lieventämiseen tähtäävät toimenpiteet.

Yhteysviranomaisen suosittelee, että ratasuunnitelman viranomaiskuulemiseen (Ratalaki 110/2007 § 22) tulee ottaa mukaan ainakin ne viranomaistahot, jotka ovat esittäneet lausunnossaan huomioita liittyen jatkosuunnitteluun.

Johtopäätelmä

Hanke ei edellytä YVA-menettelyn käynnistämistä yksittäistapausharkinnan perusteella. Esitetyn aineiston mukaan Kouvola-Kuopio rataosuuden nopeuden nosto ja liikennepaikkojen parantaminen -hanke ei haittojen lieventämistoimet huomioiden todennäköisesti aiheuta merkittäviä ympäristövaikutuksia hankkeen vaikutusalueella. Hankkeesta ei aiheudu sen sijainti, ominaisuudet ja vaikutusten luonne ja niiden lieventämistoimet huomioiden sellaisia merkittäviä ympäristövaikutuksia, jotka olisivat rinnastettavissa YVA-lain 3.1. §:ssä tarkoitettujen hankkeiden vaikutuksiin.

PÄÄTÖKSESTÄ TIEDOTTAMINEN

Tämä päätös julkaistaan sähköisesti ympäristöhallinnon yhteisessä verkkopalvelussa osoitteessa www.ymparisto.fi/yva-paatokset-etela-savo.

Etelä-Savon ELY-keskus antaa päätöksen tiedoksi myös julkisella kuulutuksella. Kuulutus ja päätös ovat nähtävillä Etelä-Savon ELY-keskuksen verkkosivulla <https://www.ely-keskus.fi/kuulutukset/etela-savo>.

Kuulutus ilmoituksesta julkaistaan lisäksi hankealueen kuntien, eli Kouvolan kaupungin, Mäntyharjun kunnan, Hirvensalmen kunnan, Mikkelin kaupungin, Pieksämäen kaupungin, Suonenjoen kaupungin ja Kuopion kaupungin verkkosivuilla kuntalain (410/2015) 108 §:ssä tarkoitettulla tavalla.

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 §).

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 60 47 §.

MUUTOKSENHAKU

Hankkeesta vastaavan muutoksenhakuoikeus

Hankkeesta vastaava saa hakea tähän päätökseen muutosta valittamalla Itä-Suomen hallinto-oikeuteen. Valituskirjelmä on toimitettava Itä-Suomen hallinto-oikeuteen 30 päivän kuluessa siitä, kun hankkeesta vastaava on saanut tiedon päätöksestä. Valitusosoitus on liitteenä (YVA-laki 37 § 1 momentti).

Muiden tahojen muutoksenhakuoikeus

Muilla tahoilla ei ole muutoksenhakuoikeutta tästä päätöksestä. Se, jolla on oikeus hakea muutosta hanketta koskevaan lupapäätökseen, saa kuitenkin hakea muutosta päätökseen, jolla on katsottu, ettei ympäristövaikutusten arviointimenettely ole tarpeen, samassa järjestyksessä ja yhteydessä kuin hanketta koskevasta lupapäätöksestä valitetaan (YVA-lain 37 § 2 momentti).

ASIAKIRJAN HYVÄKSYNTÄ

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt maankäyttöasiantuntija Janne Nulpponen ja ratkaissut ylijohtaja Jari Mutanen.

Asian käsittelyyn ovat osallistuneet luonnonsuojeluasiantuntija Jenni Ruottinen ja vesistöasiantuntija Juuso Pätynen.

LISÄTIETOJA

Maankäyttöasiantuntija Janne Nulpponen, etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi, p.0295024216

JAKELU

Hankkeesta vastaavalle saantitodistuksella

TIEDOKSI, SÄHKÖISESTI

Kuullut viranomaiset

Hankkeen vaikutusalueen kunnat: Kuulutettavaksi julkaisemalla yleisessä tietoverkossa

LIITTEET

Valitusosoitus

Tämä asiakirja ESAELY/632/2025 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument ESAELY/632/2025 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Nulpponen Janne 17.09.2025 11:14

Ratkaisija Mutanen Jari 17.09.2025 11:20