

LAUSUNTO

22.11.2024

Uudenmaan ELY-keskus

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

ASIA: Lausunto Itäradan YVA-ohjelmasta

VIITE: UDELY/17031/2023

Yleistä

Uusien ratojen rakentamisen haitat korostuvat Etelä-Suomessa, missä alkuperäistä luontoa on jäljellä vähän. Radat hävittäisivät tieltään suuren määrän arvokkaita luontokohteita ja uhanalaisten lajien elinympäristöjä. Ne aiheuttaisivat metsäkatoa ja pirstoisivat kulttuurimaisemia. Kymmeniä asuin- ja lomarakennuksia jäisi ratojen alle ja satoja melualueille. Radat muodostavat esteitä sekä ihmisten että eläinten liikkumiselle.

Liikenne- ja viestintäministeriön sekä valtiovarainministeriön Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvityshankkeessa (24.1.2023) on arvioitu, että ratahankkeiden ilmastovaikutusten ”takaisinmaksuaika” olisi hankkeesta riippuen noin 140-330 vuotta. Näin kauan kestäisi, että rakentamisesta aiheutuvat valtavat hiilipäästöt olisi kompensoitu saavutetulla muun liikenteen päästöjen vähenemisellä. Jo yksin tämän tiedon perusteella hankkeista pitäisi luopua, sillä Suomi on sitoutunut olemaan hiilineutraali jo vuonna 2035, ja tämä tavoite on kirjattu myös ilmastolakiin.

EU:n biodiversiteettistrategian ja kansallisen luonnonmonimuotoisuusstrategian tavoitteena on pysäyttää luontokato vuoteen 2030 mennessä. EU:n vesipuitedirektiivin ja kansallisen

vesienhoidon tavoitteena on puolestaan pinta- ja pohjavesien hyvä tila. Uuteen maastokäytävään rakennettava junarata on näiden strategisten tavoitteiden vastainen.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri esittää, että merkittäviin haittoihin nähden rajallisia hyötyjä tuottavasta rahankkeesta luovutaan. Resurssit on parempi käyttää nykyisen raideverkon parantamiseen. Rakentamisen tukeutuminen nykyiseen infrastruktuuriin on välttämätöntä luontokadon ja ilmastonmuutoksen pysäyttämisen sekä talouden kestävyuden kannalta.

Mikäli hankkeen edistämistä kuitenkin jatketaan, esitämme tässä lausunnossa joitakin kommentteja ympäristövaikutusten arvioinnin laadun parantamiseksi, jotta aiheutuvia haittoja voitaisiin välttää tai edes lieventää.

Tarkasteltavista vaihtoehtoista

Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri rataosuuksilla on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Linjausvaihtoehdot erkaantuvat Lentoradan tunnelista Vantaan ja Tuusulan rajalla ja liittyvät nykyiseen rataverkkoon Korian alueella Kouvolassa. Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rata kulkisi käytännössä koko matkan uudessa maastokäytävässä.

Vaihtoehtoihin sisältyy merkittäviä tunneliosuuksia, joiden mahdollisia suuaukkojen sijainteja on YVA:n liitekartoilla kuvattu Sipoon ja Porvoon alueilla jopa kahden kilometrin pituisina merkintöinä. YVA:ssa on selvitettävä suuaukkojen sijainnit siten, että YVA-selostusvaiheessa on tiedossa oikeat sijainnit ja niiden vaikutukset ympäristöön.

Ve N Sipoon Nikkilän kautta on maakuntakaavan vastainen. Maakuntakaavassa ratalinjaus kulkee pohjoisempana Nikkilän ohi. Muun muassa maakuntakaavassa, Sipoon ja Keravan kuntien kaavoituksessa ja MAL-sopimuksen kautta myös laajemmin kuntien ja valtion välillä on jo pitkään varauduttu Keravan ja Nikkilän välisen lähijunaliikenteen aloittamiseen olemassa olevalla radalla. Maakuntakaavassa Sipoon Talman alue on "Uutta raideliikenteeseen tukeutuvaa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä". Mikäli Itärata linjattaisiin YVA:n Ve N:n mukaisesti Nikkilän kautta, se alittaisi Talman alueen tunnelissa eikä mahdollistaisi lähijuna-asemia Talmaan ja Keravan Ahjoon. Kahta rinnakkaista lähijunayhteyttä ei Sipoon väestöpohjalla ole mahdollista toteuttaa, joten Ve N:n toteutuessa maakuntakaavan merkinnältä ja Sipoon lainvoimaiselta Talman osayleiskaavalta putoaisi pohja. Nämä heijastusvaikutukset maankäytön suunnitteluun ja kaavoitukseen on arvioitava YVA:ssa.

Itärata erkaantuu Lentoradan tunnelista jo ennen Matkoissuon-Harminkallion luonnonsuojelualuetta, joten alueen alle tulisi kaksi tunnelia. Radan linjaus tulee toteuttaa niin, että se ei alita suoaluetta. Muuten uhkana on suon kuivuminen.

Molemmat ratalinjaukset (Ve KE ja Ve KP) alittavat Keravan kaupungin tunnelissa. Tämä vaatii omat louhinta- ja huoltokuilunsa, joten Keravalle tulisi myös maanpäällisiä kuilujen suuaukkoja ja runsaasti raskasta ajoneuvoliikennettä rakentamisvaiheessa. Huoltokuilut jäisivät pysyviksi. Kuilujen suuaukkojen sijainti tulee suunnitella huolella siten, etteivät ne vaikuta haitallisesti asutukseen ja luonto- ja virkistysalueisiin. Kuilujen sijoittelua pohdittaessa on välttämätöntä kuulla niin kaupunkia kuin paikallisia asukas- ja ympäristönsuojeluyhdistyksiä. Koska ratalinjaukset kulkevat pientaloalueiden ja Keravan ydinkeskustan ali, runkomelu- ja värinävaikutusten arviointi on toteuttava erityisellä huolella. Itäradan suunnitelmiin sisältyy mittavaa tunnelirakentamista Keravan ja Sipoon lisäksi myös Porvoon alueella. Malliksi tunneleiden osalta tarpeellisista selvityksistä voi ottaa Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentaminen -hankkeen sekä Lentoradan YVA:t ja ELY-keskuksen niistä antamat perustellut päätelmät. Näihin YVA-hankkeisiin sisältyy kaupunkialueelle rakennettavien suurten tunnelihankkeiden vaikutusten arviointi, joka vertautuu mittakaavaltaan Itäradassa suunniteltuihin tunneleihin ja siten myös tarvittavat selvitykset ovat vastaavia.

Sipoon puolella rata nousee kaikissa linjausvaihtoehdoissa (KE, KP, N) maan pinnalle siten, että siitä voi tulla uusi este maakuntakaavassa esitetylle Sipoonkorven ja Rörstrandin vanhan metsän väliselle viheryhteydelle. Vaikka toimivampi varsinainen metsäinen viheryhteys kulkee maakuntakaavaan merkittyä lännenpänä Talman alueella (tunneloitavalla osuudelle), pitää hirvieläinten ja muiden nisäkkäiden kulkuyhteyksistä huolehtia myös maakuntakaavan yhteyden alueella.

Keravan ja Nikkilän välillä eteläinen linjaus (Ve N) ei kulkisi läheltä luonnonsuojelualueita, mutta se kulkisi kolmen pohjavesialueen ali tai halki. Tunnelin rakentaminen pohjavesialueelle vaatii tarkkaa vaikutusten arviointia. Pohjoiset linjaukset (Ve KE ja Ve KP) kulkisivat Degerbergin luonnonsuojelualueen ohi todennäköisesti tunnelissa ja nousisivat tunnelista Kalkbergetin kallioalueen ja Skogsbackan luonnonsuojelualueen välittömässä läheisyydessä. Kalkberget on valtakunnallisesti arvokas kallioalue, jonka vanhat kalkkivilouhokset ovat kiinteitä

Erityisen haastavalta vaikuttaa Porvoon keskustan alittaminen linjausvaihtoehdossa Ve VP. Keskustan ja Vanhan Porvoon alueella on huomattava määrä herkästi häiriintyviä kohteita. Kouluja ja päiväkoteja on Porvoon keskustassa yli kymmenen 0-770 m päässä suunnitellusta tunnelista. Tunnelin teko kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Vanhan Porvoon ali aiheuttaa riskejä. On varmistettava ettei arkeologisia kohteita tuhoudu ja räjäytyksistä ym. töistä aiheutuva värinä ei aiheuta ongelmia vanhojen talojen rakenteille. Tunnelin vaatimien maanpäällisten rakenteiden

osalta ks. edellä Keravan kohdalla lausutt. Porvoon keskustassa sijaitsevan aseman saavutettavuus keskustan ulkopuolelta saapuville matkustajille olisi autoilla ja julkisilla myös huono, eikä liityntäpysäköinnin järjestämiseen olisi riittävästi tilaa.

Tarkasteluun sisältyvä "vaihtoehto 0+" olisi tarpeen laajentaa ja arvioida mahdollisuudet saavuttaa osa ratahankkeella tavoiteltavista hyödyistä muilla keinoilla (mutta huomattavasti pienemmillä kustannuksilla ja haitoilla), kuten nykyisen rataverkon parantamisella ja Porvoon sinänsä hyvin toimivien busseihin perustuvien joukkoliikenneyhteyksien kehittämisellä.

YVA:n aikataulu

YVA-menettelyn tarkoituksena on turvata ympäristön kannalta paras lopputulos sekä vähentää tai kokonaan estää hankkeen haitalliset ympäristövaikutukset. Jo tästä syystä ympäristövaikutusten arvioinnille sekä siihen tärkeänä osana kuuluvalla osallistumisella on varattava riittävästi aikaa. Nyt kiireinen aikataulu kuitenkin uhkaa YVA-lain tavoitteiden ja asianmukaisen osallistumisen toteutumista.

Luontoselvitysten osalta YVA-ohjelmassa esitetty aikataulu on liian kireä. YVA-selostuksen arvioidaan valmistuvan jo syys-lokakuun vaihteessa 2025. Näin tiukka aikataulu ei mahdollista kaikkien olennaisten lajiryhmien luotettavaa selvittämistä maastokaudella 2025. Aikataulua on säädettävä siten, että myös sienilajiston syksyyn painottuva esiintymiskausi on mahdollista huomioida selvityksissä.

Kiirehtimiseen ei ole todellista tarvetta tai syytä, koska hankkeella ei vielä esimerkiksi ole alustaviakaan rahoituspäätöksiä. On ilmeistä, että kaikki hankevaihtoehdot aiheuttavat suuret negatiiviset vaikutukset vaikutusalueiden arvokkaille luontokohteille ja ekologisille yhteyksille. Riittävän ajan varaaminen kunnolliseen ympäristövaikutusten arviointiin säästää usein aikaa, vaivaa ja kustannuksia myöhemmässä suunnittelussa ja päätöksenteossa.

Luontoselvityksistä

Hankkeen luontovaikutusten arvioinnin näkökulmasta vain lailla ja EU:n luontodirektiivillä suojeltuihin lajeihin ja luontotyypppeihin rajautuva lähestymistapa ei ole riittävän kattava varsinkaan metsävaltaisilla alueilla. Niiden merkittävät luontoarvot ovat useimmiten pääosin muita kuin direktiivilajien lisääntymis- tai levähdyspaikkoja tai elinympäristöjä. Näin suppea näkökulma ei vastaa myöskään YVA-lain vaatimuksia.

Arvioinnissa onkin syytä korostaa luontoalueiden maakunnallisen tai valtakunnallisen arvon tunnistamista, tunnustamista ja huomioon ottamista, olkoon niiden tämänhetkinen suojelustatus tällä hetkellä mikä tahansa. Jotta tällaisia vaikutusarviointeja pystytään ylipäänsä tekemään, tulee myös luontotietopohjan olla luontotyyppitasolla riittävä asiallisen arvottamisen suorittamiseen.

Kasvillisuus- ja luontotyyppiselvityksissä on huomioitava lailla suojeltujen elinympäristöjen lisäksi myös alueiden puuston luonnontilaisuuteen tai lahoppuustoisuuteen liittyvät arvot (ns. METSO-arvot) tavalla, joka mahdollistaa mm. kohteiden mahdollisen maakunnallisen merkittävyyden arvioinnin. Uhanalaisten luontotyyppien esiintyminen ja hankkeen vaikutukset niiden laatuun ja määrään on selvitettävä.

Hankkeen vaikutusalueen luonnontilaisen kaltaisten, lahoppuustoisten, tai muuten arvokkaiden metsien osalta on tarpeen toteuttaa lisäselvitykset (METSO-selvitys, kääpäselvitys, jäkäläselvitys), joiden avulla vähintään paikallisesti erityisen arvokkaat, maakunnallisesti arvokkaat sekä mahdolliset valtakunnallisesti arvokkaat kohteet luotettavasti tunnistetaan ja saadan osaksi vaikutusarviointeja.

Arvokkaiden kohteiden ja uhanalaisten luontotyyppien esiintyminen on esitettävä YVA-selostuksen liitekartoilla.

Erityisen tärkeää hankkeessa on selvittää kattavasti ne radan vaikutusalueet, joilta aikaisempaa luontoselvitystietoa ei ole käytettävissä.

Suojelualueverkosto ja muut huomioitavat kohteet

Huomioitavien kohteiden listaan on lisättävä Uudenmaan liiton Uusimaa 2050-kaavaehdotuksen valmistelussa vähintään maakunnallisesti arvokkaiksi toteamat luontoalueet ja arvioitava hankkeen vaikutukset niihin (Uusimaa-kaava 2050 – Luontoselvityskohteiden maakunnallinen arvo - Koosteraportti (Uudenmaan liiton julkaisuja E 217-2019)).

On hyvä, että YVA-ohjelmassa on jollakin tavalla tunnistettu merkittävänä luontoalueena valtion omistama Lapinjärven tutkimusmetsä. Kyseinen metsäalue on yksi koko hankealueen laajimpia säilyneitä vanhemman metsän yhtenäisiä kokonaisuuksia, jonka metsälinnusto (maakunnallisesti tärkeä lintualue, MAALI) ja lahoittajasienilajisto ovat dokumentoidusti poikkeuksellisen monipuolisia. Alueella esiintyy myös liito-oravaa. Reittivaihtoehdot LP ja M kulkisivat metsäalueen halki sen pohjoisosassa. Alueelle on kohdennettava kattavat metsäisten elinympäristöjen luontotyyppi- ja lajistokartoitukset.

Natura-alueiden, luonnonsuojelualueiden ja muiden huomionarvoisten luontoalueiden osalta on arvioitava niihin suoraan kohdistuvien vaikutusten lisäksi myös heikentyvien ekologisten yhteyksien välilliset vaikutukset kohteiden ja niiden lajiston tilaan.

Esimerkkejä merkittävistä luontokohteista:

Alle yhden kilometrin etäisyydellä ratalinjauksista sijaitsee kolme Natura 2000 -aluetta (Sipoonjoen Natura 2000 -alue, Porvoonjoen suisto – Stensbölen Natura 2000 -alue ja Kaalijoen, Pyydysmäen, Kontojan ja Saviojan taponlehtilehtojen Natura 2000 -alue.) Ratahanke vaikuttaa ekologisten yhteyksien heikentymisen myötä myös Sipoonkorven kansallispuiston Natura-alueeseen. Natura-alueiden suojelun perusteena olevien luontoarvojen heikentäminen myös alueen ulkopuolelle kohdistuvilla toimilla on lailla kielletty.

- Lapinjärven tutkimusmetsän Ilveskallion maakunnallisesti tärkeä lintualue sekä arvokas metsäalue (Ve M ja Ve LP kulkee osin alueen yli)
- Lapinjärven peltojen maakunnallisesti tärkeä lintualue (Ve LE kulkee alueen yli)
- Venjärven alueella on useita yksityisiä metsien luonnonsuojelualueita (Ve K, Ve P, Ve M, Ve LE) ja itse järvi (tunneli ali Ve M, Ve LP, Ve LE)
- Karijärven virkistysalue (Ve VP tunnelissa kulkee alueen ali), alueella ollaan suojelemassa osa metsäalueesta seurakunnan toimesta
- Myllyjärven retkeilyalue (Ve M)
- pohjavesialueet Sipoo-Porvoo välillä (Ve N) (pohjaveden pilaamiskielto on ehdoton, varmistettava ettei rakentamisesta aiheudu haittoja)
- vesistöjen ylitykset ja alitukset, esim. Sipoonjoen ylitys ja Porvoonjoen ja Mustijoen alitukset tunnelissa (varmistettava ettei rakennustoista aiheudu haittoja vesistöille)

Esimerkkejä arvokkaista maisema-alueista ja rakennetuista kulttuuriympäristöistä:

- Mustijokilaakso, Porvoonjokilaakson viljelymaisema, Elimäen viljelymaisema, Pernajanlahden ja Koskenkylänjoen kulttuurimaisemat, Yli- ja Ali-Vekkoski (Ve AK, Ve SP, Ve SE), Kreivilä (Ve LP)
- Sipoo-Porvoo alueella linjaus Ve N kulkee useiden arkeologisten kohteiden kohdalta

Ekologinen verkosto

On selvää, että ratayhteyden rakentaminen laajojen metsäalueiden poikki tulee katkaisemaan ekologisia yhteyksiä. Ekologiset yhteydet puolestaan ovat elinehto ja edellytys lajien

monimuotoisuudelle ja säilymiselle. Ratakäytävä muodostaa aitoineen konkreettisen esteen eliöiden liikkumiselle sekä alueiden välisille yhteyksille.

YVA:ssa on arvioitava ekologisten yhteyksien nykytila ja hankkeen vaikutukset siihen. Maakuntakaavan ja yleiskaavojen ekologiset yhteydet on otettava huomioon, mutta tieto niiden nykytilasta ja toimivuudesta on selvitettävä. Tämä vaatii uusia maasto- ja lajiselvityksiä, joille varataan riittävä aikataulu maastokausien puitteissa.

Sipoon ja Porvoon rajalla sijaitsevan maakuntakaavan ekologisen yhteyden (Savijärvi-Hinthaara) säilyminen on varmistettava. Kriittinen ainoa jäljellä oleva yhteys Sipoonkorvesta itään on uhattuna useiden eri hankkeiden kasautuessa samalle alueelle (mm. Anttilan sähköasema, useita sekä olemassaolevia että suunnitteilla olevia voimalinjoja, louhoshankkeita, datakeskus, työpaikka-alueiden kaavoitus jne.). Alueella säilyneet vielä toimivat ekologiset yhteydet vaativat tarkempaa selvittämistä ja huomioimista hankkeessa.

Kaikki hankevaihtoehdot risteävät väistämättä useiden maakuntakaavaan merkittyjen ja muuten merkittävien ekologisten yhteyksien kanssa. YVA:ssa on esitettävä toimenpiteet yhteyksille aiheutuvien haittojen lieventämiseksi.

Vesilain suojelemat vesiluontotyypit

Vesilain 2:n luvun 11 §:n mukaan luonnontilaisen enintään kymmenen hehtaarin suuruisen fladan, kluuvijärven tai lähteen taikka muualla kuin Lapin maakunnassa sijaitsevan noron tai enintään yhden hehtaarin suuruisen lammen tai järven luonnontilan vaarantaminen on kielletty. Lupaviranomainen voi yksittäistapauksessa hakemuksesta myöntää poikkeuksen 1 momentin kiellosta, jos momentissa mainittujen vesiluontotyyppien **suojeletavoitteet eivät huomattavasti vaarannu**.

YVA:ssa on arvioitava tarve vesilain 11 §:n mukaisten suojeltujen vesiluontotyyppien tuhoamiseen tai heikentämiseen tarvittavista poikkeusluvista. Jos ja kun suojeltuja vesiluontotyypppejä osuu ratalinjaukselle, tarvitaan poikkeuslupien hakemiseksi paljon radan vaikutusalueetta laajemmat selvitykset kyseisten vesiluontotyyppien tilasta alueella

Lähtökohtaisesti vesilain suojelemien vesiluontotyyppien luonnontilan vaarantaminen on kielletty ja oletusarvo on, että kohde on rajattava muuttavan maankäytön ulkopuolelle. Poikkeus vaarantamiskiellosta on mahdollista myöntää vain siinä tapauksessa, että on mahdollista riittävällä varmuudella osoittaa, ettei kohteen heikentäminen huomattavasti vaaranna kyseisen vesiluontotyyppin suojeletavoitteita.

Jotta olisi mahdollista arvioida poikkeamisluvan edellyttämää suojelutavoitteiden vaarantumista tai sen välttämistä, on hakijan pystyttävä esittämään riittävät selvitykset asiaan vaikuttavista seikoista. Näitä selvitettäviä asioita ovat ainakin kyseisen kohteen biologiset ja hydrologiset ominaisuudet riittävällä tarkkuudella sekä edellä mainittujen ominaisuuksien osalta vastaavien vesiluontotyyppien lukumäärä alueellisesti. Lisäksi olisi selvitystiedon nojalla pystyttävä arvioimaan näiden ominaisuuksiltaan vastaavien vesiluontotyyppien määrän ja laadun kehitys, jotta olisi mahdollista arvioida niiden alueellinen nykyinen suojelutaso ja hakemuksen kohteena olevan vaarantamiskiellosta poikkeamisen merkitys suhteessa lain tarkoittamiin vesiluontotyyppien suojelutavoitteisiin. Tarkastelualueen laajuutta ei ole laissa määriteltä, mutta vähimmäistasona voitaneen pitää kuntaa.

Poikkeamislupaa varten olisi selvitysten perusteella pystyttävä arvioimaan hydrologisten ominaisuuksien lisäksi ekologiaaltaan ja kasvillisuudeltaan toisiaan vastaavien vesiluontotyyppien esiintymistä hankealueen sisällä ja alueen ulkopuolella sekä arvioitava näiden luonnonsuojelullista arvoa. Vasta näiden riittävän kattavien selvitysten perusteella olisi mahdollista arvioida ylittykö vesilaissa tarkoitettu suojelutavoitteiden huomattavan vaarantumisen kynnys. Aikaisemman oikeuskäytännön perusteella vesilain tarkoittamaa luontotyyppien suojelutavoitteiden tarkastelua ei voida tehdä vain yleisellä tasolla, vaan on huomioitava eri kohteiden ominaisuudet ja niiden vastaavuus. Esimerkiksi lähteiköt ovat luontotyyppien uhanalaisuusarvioinnissa käytetty luokka, joka pitää sisällään suuren joukon ominaisuuksiltaan toisistaan poikkeavia "alatyyppejä". Poikkeusluvan myöntäminen edellyttää riittävää selvitystietoa näiden tarkempien ominaisuuksien suhteen toisiaan vastaavien kohteiden tasolla.

Vesilain suojelemien vesiluontotyyppien vaarantamiskiellosta poikkeaminen on siis korkean kynnyksen takana ja tarvittavien riittävän kattavien selvitystietojen hankkiminen on vaikeaa. YVA:ssa on syytä selvittää ensisijaisesti toimenpiteet, joilla vesiluontotyyppien vaarantamista ei aiheudu eikä poikkeuslupia tarvita.

Ilmastovaikutukset

Hankkeen haitalliset ilmastovaikutukset olisivat ilmastonmuutoksen torjunnan kannalta kriittisen tärkeinä lähivuosikymmeninä merkittävät. Radan rakentamistöiden, tarvittavien materiaalien valmistuksen ja menetettävien luonnon hiilivarastojen ja -nielujen määrät on arvioitava realistisesti ja kattavasti. Mikäli YVA:ssa esitetään päästövaikutusten pienentämistä uusilla vähäpäästöisemmällä rakennusmateriaaleilla ja tekniikoilla, näiden on oltava toteutuskelpoisia ja niiden vaikutukset ratahankkeen kustannusarvioon on arvioitava.

Ennustettaessa hankkeen tuottamia ilmastohyötyjä liikenteen päästöjen vähenemisen kautta, on arvioinnissa huomioitava meneillään oleva kumipyöräliikenteen sähköistyminen ja päästöjen odotettavissa oleva pieneneminen.

Päästövaikutusten aikajänne on arvioitava suhteessa Suomen ilmastopoliittisiin tavoitteisiin.

Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön

Hankkeen ekologinen selkäreppu on hyvin raskas. Hankkeessa joudutaan käyttämään paitsi suuri määrä kiviaineksia, myös suuri määrä metalleja ja betonia. Näiden uusiutumattomien luonnonvarojen ja materiaalien määrä tulee arvioida ja esittää yhtä vakavasti kuin hankkeen ilmastovaikutukset (joissa rakentamisen tuottamilla negatiivisilla ilmastovaikutuksilla on merkittävä osa).

Tarvittavien maa-ainesten ja muiden materiaalien tuotannosta ja ylimääräisten maa-ainesten läjittämisestä aiheutuvat haitat on myös arvioitava kattavasti. Materiaalikulutuksen ja -tarpeen osalta on huomioitava myös yhteisvaikutukset muiden suurten samanaikaisesti suunniteltavien hankkeiden kanssa - esimerkkinä muiden ratahankkeiden aiheuttama valtava kysynnän kasvu tiukat laatuvaatimukset täyttävälle ratasepelille. Ylijäämämaiden läjittämiseen tarvittavat alueet on kartoitettava osana YVA:aa ja esitettävä arviot näihin tarvittavista ympäristöluvista.

Ekologinen kompensatio

Ratahankkeesta väistämättä aiheutuu luontokatoa kiihdyttäviä haittoja, joiden kokonaan välttäminen ei hankkeen toteutuessa ole mahdollista hyvälläkään suunnittelulla. Siksi YVA:ssa olisi perusteltua selvittää mahdollisuuksia luonnonsuojelulain mukaiseen vapaaehtoiseen ekologiseen kompensatioon, jonka avulla hankkeen haitallista kokonaisvaikutusta luonnolle voitaisiin lieventää.

Yhteystiedot: Lauri Kajander, erityisasiantuntija, uusimaa@sll.fi, p. 045 114 0088

Helsingissä 22.12.2024,

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

Laura Räsänen
puheenjohtaja

Lauri Kajander
erityisasiantuntija