



Väylävirasto
Trafikledsverket

**Yleissuunnitelman
hyväksymisehdotus**

1 (15)

VÄYLÄ/1059/04.01.00/2020.

20.2.2023

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
PL 320
00059 TRAFICOM

Lahdenperä-Jämsä yleissuunnitelma / Jämsä

Hankkeen tarpeellisuus

Väylävirasto suunnittelee ja toteuttaa vuosina 2020–2046 Tampereen ja Jyväskylän välin ratahankkeessa kehittämis- ja perusparannustoimenpiteitä. Hankkeen avulla parannetaan rataliikenteen sujuvuutta ja täsmällisyyttä sekä vähennetään radan häiriöherkkyyttä Tampere–Jyväskylä-välillä. Merkittävimpänä suunnitteluprojektina on Lahdenperän ja Jämsän välisen rataoikaisun ja lisäraiteen suunnittelu. Projektin yhteydessä on tehty myös ympäristövaikutusten arviointi (YVA), joka on raportoitu erikseen.

Tampere–Jyväskylä–(Pieksämäki)-rata on rataverkon tärkeä poikittaisyhteys, joka yhdistää Jyväskylän ja muun Keski-Suomen pohjois-eteläsuuntaiseen päärautaan. Tampere–Jyväskylä -rataosan merkittävimmät kehittämistarpeet liittyvät tavaraliikenteen kulkumahdollisuuksiin ja henkilöliikenteen nopeustasoon. Liikenteellisessä tarkastelussa sekä hankearvioinnissa on todettu, että liikenteen sujuvoittamiseksi henkilöliikenteen ajoaikaa Oriveden ja Jämsän välillä tulee saada lyhyemmäksi. Nykyisellään henkilöjunat etelän suunnasta eivät vakioaikataulurakenteessa ehdi Jämsään, ja ajoaikaa on supistettava neljällä minuutilla, jotta junapysähdykset saataisiin Jämsän kaupallisen pysähdyksen yhteyteen. Ajoajan supistamiseksi on suunniteltu radalle oikaisu sekä lisäraide nykyisen raiteen viereen.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA)

Hankkeessa on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA). YVA:ssa vaikutukset arvioitiin pohjoiselle ja eteläiselle linjausvaihtoehdolle, joiden vaikutukset merkittävyydeltään todettiin hyvin samankaltaisiksi. Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on yhteysviranomaisena antanut 10.1.2023 siitä perustellun päätelmän. Perustellussa päätelmässä yhteysviranomainen tarkasti arviointiselostuksen riittävyyden ja laadun ja totesi, että arviointiselostus täyttää YVA-asetuksen 4

20.2.2023

§:n edellyttämät arviointiselostuksen sisältövaatimukset ja arvioinnin laadinnassa on ollut käytettävissä riittävä asiantuntemus.

YVA:ssa tutkitut vaihtoehdot ja vaikutukset

YVA-selostuksessa arvioitiin ympäristövaikutusten merkittävyys vaikutustyypeittään kielteisenä tai myönteisenä asteikolla vähäinen-kohtalainen-suuri. Yhteysviranomaisen perustellussa päätelmässään otti kantaa merkittävyyden arviointiin, ja esitti oman arvionsa merkittävyydestä. Vaikutukset on alla kuvattu siten, kun ne YVA-selostuksessa esitetty, ja tarvittaessa tarkennettu perustellun päätelmän pohjalta.

Vaihtoehto P (Ve P) Pohjoinen linjaus

Nykyisen raiteen rinnalle sijoittuva kaksoisraideosuus Lahdenperän päässä on pituudeltaan noin viisi kilometriä ja Jämsän päässä noin kuusi kilometriä ratapiha

mukaan lukien. Oikaisuosuus on pituudeltaan noin kahdeksan kilometriä, josta runsaat neljä kilometriä sijaitsee kalliotunnelissa. Pohjoinen linjaus sijoittuu Petäisjärven ja Vuorenalaisen pohjoispuolelle.

Vaihtoehdolla on vähäinen myönteinen vaikutus **liikennöintiin ja liikenneturvallisuuteen**. Positiivisia vaikutuksia saavutetaan rataliikenteen matka-ajan lyhenemisellä sekä aikataulutuksen kapasiteetin lisääntymisellä. Vaikutukset ympäröivään tieverkkoon jäävät kokonaisuudessaan vähäisiksi, tasoristeysten poistot parantavat turvallisuustilannetta. Hyödyt jäävät kuitenkin pieniksi johtuen matalista liikennemääristä.

Vaihtoehdolla on vähäinen myönteinen vaikutus **yhdyskuntarakentamiseen, maankäyttöön ja aluekehitykseen sekä elinkeinoelämään**. Hanke tukee jonkin verran liikkumistavoiltaan kestävästä yhdyskuntarakenteen kehittymistä eikä sillä ole mitään ristiriitoja nykyisen tai suunnitellun maankäytön kanssa. Haitalliset maankäyttövaikutukset ovat vähäiset ja ne kohdistuvat tunnelin suuaukkojen ja nykyisen radan välisen alueen peltoihin. Hanke ei aiheuta kaavamuutostarpeita.

Vaihtoehdolla on vähäinen myönteinen vaikutus **melutilanteeseen**, sillä nykyisen radan varrella liikenne vähenee ja asukkaiden melutilanne paranee. Yksittäisten asuinrakennusten kohdalla melutilanne huononee uuden radan varressa, mutta uusien altistujien määrä on pienempi kuin niiden, joilla tilanne paranee. Yhteysviranomaisen perustellussa päätelmässä totesi, että arviointiin jäi melun osalta epävarmuuksia, joiden vuoksi myönteisiä vaikutuksia ei voida varmuudella osoittaa. Jotta voitaisiin todeta

20.2.2023

myönteisiä vaikutuksia, edellyttää se hyvää radankäytön suunnittelua nimenomaan haitan vähentämisen näkökulmasta ja riittäviä suojaustoimenpiteitä melulta.

Vaihtoehdolla on vähäinen myönteinen vaikutus **tärinään ja runkomeluun**. Nykyisillä asukkailla tärinän ja runkomelun riski vähenee. Joillakin uusilla asukkailla riski kasvaa, mutta määrä on vähäisempi kuin niillä, joilla tilanne paranee. Yhteysviranomaisen perustellussa päätelmässä totesi, että arviointiin jäi tärinän osalta epävarmuuksia, joiden vuoksi myönteisiä vaikutuksia ei voida varmuudella osoittaa. Jotta voitaisiin todeta myönteisiä vaikutuksia, edellyttää se hyvää radankäytön suunnittelua nimenomaan haitan vähentämisen näkökulmasta ja riittäviä suojaustoimenpiteitä tärinältä.

Vaihtoehdolla on vähäinen kielteinen vaikutus **maisemaan ja kulttuuri-perintöön**. Kulttuuriympäristön osalta vaikutuksia ei suoraan kohdistu historiallisen ajan kohteisiin tai muinaisjäännöskohteisiin. Tunnelin läntinen suuaukko sijoittuu suljettuun metsämaisemaan eikä aiheuta merkittävää maisemakuvallista haittaa. Vähäinen haitta on hyvin paikallista. Itäinen suuaukko sijoittuu lähemmäs asutusta ja näkyy laajemmin avoimeen maisematilaan, haitallinen vaikutus on kuitenkin vähäinen. Tunnelien suuaukot ja uudet ratapenkereet muuttavat itäisellä avo-osuudella viljelyaukean metsänrajaa ja metsäsaarekkeita sekä Jokelan tilan peltoja. Vanhan kivisen rautatiesillan (1940-luvulta) ja Partalanjoen sillan kohdilla maisemakuva muuttuu, mutta vain paikallisesti. Kilpakorven raviradan tasoristeys muutetaan ja tie siirretään alikuluksi tasoristeyksen itäpuolelle. Avoimella peltoalueella Kilpakorven ja Jämsän keskustajaman välillä muutos nykyiseen on laajan kulttuurimaiseman kannalta melko vähäinen.

Vaihtoehdolla on kohtalainen kielteinen vaikutus **ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen**, sillä melutason on arvioitu nousevan yksittäisillä kohteilla. Muutokset maisemaan ja maatilojen pirstoutumisvaikutus on arvioitu huomionarvoisiksi uuteen ratakäytävään sijoittuvilla maanpäällisillä osuuksilla. Nykyisen radan varrella vaikutukset elinoloihin ja viihtyvyyteen kuitenkin vähenevät junaliikenteen vähentyessä ja liikkumisen turvallisuus paranee tasoristeysten poiston myötä.

Vaihtoehdolla on vähäinen kielteinen vaikutus **suojealueverkostoon ja muihin huomioitaviin kohteisiin**. Rakentamisen aikaisia vaikutuksia kohdistuu vesilain 11 § luontotyyppisiin lammet (samentuminen), norot (samentuminen, uoman osien menetys) ja mahdollisesti myös 2 lähdettä (riski vesitalousvaikutuksista). Samentumisvaikutuksia maakunnallisesti arvokkaaseen Nytkymenjokeen. Pysyviä (aluemenetys, reunavaikutus) var-

20.2.2023

masti tai mahdollisesti luontotyyppeihin boreaaliset piensuot EN/VU, läh-
teiköt EN/VU, kostea keskiravinteinen lehto NT/NT ja tuore keskiravintei-
nen lehto VU/VU (myös noroihin).

Vaihtoehdolla on kohtalainen kielteinen vaikutus **suojelullisesti huomi-
onarvoiseen lajistoon**. Vaikutus määräytyy rakentamisen aikaisesta häi-
riö-

vaikutuksista (erityisesti mahdollinen voimakas melu) Kääpälän peltojen
linnustoon (MAALI-alue). Muita väliaikaisia vaikutuksia mm. samentumis-
vaikutukset Nytkymenjokeen ja Sammaliseen. Pysyviä vaikutuksia ovat vä-
häiset vaikutukset Paviljongin ja Kilpakorven liito-oravakohteisiin ja vähäi-
set häiriö- ja pirstoutumisvaikutukset oikaisun metsäalueilla (metsälin-
nusto). Vaikutukset ovat vähäisiä, jos lieventämistoimet (mm. työmaave-
sien käsittely ja rakentamiskielto taimenen kutuaikana Nytkymenjoen siltaa
rakennettaessa, liittyvien rakenteiden tarkempi sijoittelu, riistan kulkua oh-
jaavat aidat) toteutetaan.

Vaihtoehdolla on vähäinen kielteinen vaikutus **pintavesiin** pitkästä kallio-
tunnelista johtuen. Hankkeella ei arvioida olevan vaikutusta tunnelin ylä-
puolella sijaitseviin vesikohteisiin. Ratalinjausten lähellä on pienvesiä ja
rata ylittää samentumiselle herkän Nytkymenjoen. Vaikutukset ovat lä-
hinnä rakentamisen aikaisia, jolloin lähivesiin voi päätyä ravinteita ja kiin-
toainesta.

Vaihtoehdolla on kohtalainen kielteinen vaikutus **pohjavesiin** pitkästä kal-
liotunnelista johtuen. Vaikutuksia voi olla havaittavissa tunneleiden lähei-
syydessä olevissa yksityiskaivoissa. Vaikutukset korostuvat kallioperän
heikkousvyöhykkeiden läheisyydessä. Vaikutukset ovat todennäköisesti
suurimpia rakentamisen aikana.

Vaihtoehdolla on YVA-selostuksen mukaan kohtalainen kielteinen vaikutus
ilmastoon pääasiassa johtuen rakentamisen aiheuttamista päästöistä.
Myös hiilivarastojen menetys aiheuttaa kielteisiä ilmastovaikutuksia. Vaih-
toehdolla Ve P yhteenlasketut kielteiset ilmastovaikutukset ovat pienemmät
kuin vaihtoehdolla Ve E johtuen pienemmistä tunnelirakentamisen pääs-
töistä. Perustellussa päätelmässään ELY-keskus totesi, että ilmastovaiku-
tukset ovat alueellisesti merkittäviä, koska päästöt ovat liki 40 % Jämsän
vuotuisista päästöistä.

Vaihtoehdolla on suuri kielteinen **vaikutus maa- ja kallioperään sekä
luonnonvarojen käyttöön** pitkän kalliotunnelin louhinnasta ja siitä syn-
tyvästä kiviaineksesta johtuen. Vaikutuksiin voidaan huomattavasti vaikut-
taa massojen hyötykäytöllä hankkeen sisällä tai hankkeen lähialueilla.

20.2.2023

Vaihtoehdolla P vaikutukset ovat vähäisempiä kuin vaihtoehdolla E lyhyemmästä kalliottunnelista johtuen.

Vaihtoehto E (Ve E), Eteläinen linjaus

Nykyisen raiteen rinnalle sijoittuva osuus Lahdenperän päässä on pituudeltaan noin viisi kilometriä ja Jämsän päässä noin kuusi kilometriä ratapiha mukaan lukien. Oikaisuosuus on pituudeltaan noin kahdeksan kilometriä, josta runsaat viisi kilometriä sijaitsee kalliottunnelissa. Eteläinen linjausvaihtoehto sijoittuu valtatie 9 (E63) tuntumaan.

Vaihtoehdolla on vähäinen myönteinen vaikutus **liikennöintiin ja liikenneturvallisuuteen**. Positiivisia vaikutuksia saavutetaan rataliikenteen matka-ajan lyhenemisellä sekä aikataulutuksen kapasiteetin lisääntymisellä. Vaikutukset ympäröivään tieverkkoon jäävät kokonaisuudessaan vähäisiksi, tasoristeysten poistot parantavat turvallisuustilannetta. Hyödyt jäävät kuitenkin pieniksi johtuen matalista liikennemääristä. YVA-selostuksessa on todettu, että ”Linjauksilla ei arvioitu olevan merkittävää vaikutusta valtatie 9 toimintaan tai jatkokehittämiseen.” ELY-keskus perustellussa päätelmässään totesi, että mahdollisesti ainakin eteläisellä rataoikaisuilla olisi yhteisvaikutuksia valtatie 9 kehittämisen kanssa. Vaikutuksia saattaisi kohdistua myös maantiehen 16547, joka kulkee valtatie 9 suuntaisesti.

Vaihtoehdolla on vähäinen myönteinen vaikutus **yhdyskuntarakentamiseen, maankäyttöön ja aluekehitykseen sekä elinkeinoelämään**. Hanke tukee jonkin verran liikkumistavoiltaan kestävästä yhdyskuntarakenteen kehittymistä eikä sillä ole mitään ristiriitoja nykyisen tai suunnitellun maankäytön kanssa. Haitalliset maankäyttövaikutukset ovat vähäiset ja ne kohdistuvat tunnelin suuaukkojen ja nykyisen radan välisen alueen peltoihin. Hanke ei aiheuta kaavamuutostarpeita.

Vaihtoehdolla on vähäinen myönteinen vaikutus **melutilanteeseen**, sillä nykyisen radan varrella liikenne vähenee ja asukkaiden melutilanne paranee. Yksittäisten asuinrakennusten kohdalla melutilanne huononee jonkin verran uuden radan varressa, mutta kokonaisvaikutusta lieventää se, että kyseiset rakennukset ovat myös valtatie 9 melualueella. Uusien altistujien määrä on pienempi kuin niiden, joilla tilanne paranee. Yhteysviranomaisen perustellussa päätelmässä totesi, että arviointiin jäi melun osalta epävarmuuksia, joiden vuoksi myönteisiä vaikutuksia ei voida varmuudella osoittaa. Jotta voitaisiin todeta myönteisiä vaikutuksia, edellyttää se hyvää radankäytön suunnittelua nimenomaan haitan vähentämisen näkökulmasta ja riittäviä suojaustoimenpiteitä melulta.

20.2.2023

Vaihtoehdolla on vähäinen myönteinen vaikutus **tärinään ja runkome-
luun**. Nykyisillä asukkailla tärinän ja runkomelun riski vähenee. Joillakin
uusilla asukkailla riski kasvaa, mutta määrä on vähäisempi kuin niillä, joilla
tilanne paranee. Yhteysviranomaisen perustellussa päätelmässä totesi,
että arviointiin jäi tärinän osalta epävarmuuksia, joiden vuoksi myönteisiä
vaikutuksia ei voida varmuudella osoittaa. Jotta voitaisiin todeta myönteisiä
vaikutuksia, edellyttää se hyvää radankäytön suunnittelua nimenomaan
haitan vähentämisen näkökulmasta ja riittäviä suojaustoimenpiteitä tä-
rinältä.

Vaihtoehdolla on vähäinen kielteinen vaikutus **maisemaan ja kulttuuri-
perintöön**. Kulttuuriympäristön osalta vaikutuksia ei suoraan kohdistu his-
toriallisen ajan kohteisiin tai muinaisjäännöskohteisiin. Tunnelin läntinen
suuaukko sijoittuu suljettuun metsämaisemaan eikä aiheuta merkittävää
maisemakuvallista haittaa. Vähäinen haitta hyvin paikallista. Itäinen suu-
aukko sijoittuu vasta hakattuun pohjoiseen viettävään rinteeseen ja näkyy
avoimeen maisematilaa pohjoisessa. Haitallinen vaikutus kuitenkin vähäi-
nen. Tunnelien suuaukot ja uudet ratapenkereet muuttavat itäisellä avo-
osuudella viljelyaukean metsänrajaa ja metsäsaarekkeita sekä Jokelan tilan
peltoja. Vanhan kivisen rautatiesillan (1940-luvulta) ja Partalanjoen sillan
kohdilla maisemakuva muuttuu, mutta vain paikallisesti. Kilpakorven ravi-
radan tasoristeys muutetaan, tie siirretään alikuluksi tasoristeyksen itäpuo-
lelle. Avoimella peltoalueella Kilpakorven ja Jämsän keskustajaman välillä
muutos nykyiseen on laajan kulttuurimaiseman kannalta melko vähäinen.
Lisäksi ELY-keskus perustellussa päätelmässään totesi eteläisellä vaihtoeh-
dolla olevan maisemallisia yhteisvaikutuksia valtatie 9 parantamisen
kanssa.

Vaihtoehdolla on vähäinen kielteinen vaikutus **ihmisten elinoloihin ja
viihtyvyyteen**, sillä melutason on arvioitu nousevan paljon yksittäisillä
kohteilla, jotka kuitenkin sijaitsevat entuudestaan valtatie 9 melualueella.
Muutokset maisemaan on arvioitu vähäisiksi uuteen ratakäytävään sijoittu-
villa maanpäällisillä osuuksilla. Nykyisen radan varrella vaikutukset elinloi-
hin ja viihtyvyyteen kuitenkin vähenevät junaliikenteen vähentyessä ja liik-
kumisen turvallisuus paranee tasoristeysten poiston myötä.

Vaihtoehdolla on vähäinen kielteinen **vaikutus suojelualueverkostoon
ja muihin huomioitaviin kohteisiin**. Vaikutuksia vesilain 11 § luonto-
tyyppeihin lammet, norot ja mahdollisesti myös yhteen lähteeseen (riski
vesitalousvaikutuksista). Samentumisvaikutuksia maakunnallisesti arvok-
kaaseen Nytkymenjokeen. Pysyviä vaikutuksia (pinta-alamenetys tai reuna-
vaikutus) luontotyyppiin boreaaliset piensuot EN/VU, mahdollisesti vesita-
loudellisia vaikutuksia myös lähteikköön EN/VU ja kahteen noroon(samen-
tuminen, uomien osien menetys).

20.2.2023

Vaihtoehdolla on kohtalainen kielteinen vaikutus **suojelullisesti huomi-
onarvoiseen lajistoon**. Vaikutus määräytyy rakentamisen aikaisesta häi-
riövaikutuksista (erityisesti mahdollinen voimakas melu) Kääpälän peltojen
lunnustoon (MAALI-alue). Muita väliaikaisia vaikutuksia mm. samentumis-
vaikutukset Nytkymenjokeen ja Sammaliseen. Pysyviä vaikutuksia vähäiset
vaikutukset Paviljongin ja Kilpakorven liito-oravakohteisiin ja vähäiset häi-
riö- ja pirstoutumisvaikutukset oikaisun metsäalueilla (metsälunnusto). Vai-
kutukset ovat vähäisiä, jos lieventämistoimet (mm. työmaavesien käsittely
ja rakentamiskielto taimenen kutuaikana Nytkymenjoen siltaa rakennetta-
essa, liittyvien rakenteiden tarkempi sijoittelu, riistan kulkua ohjaavat ai-
dat) toteutetaan.

Vaihtoehdolla on vähäinen kielteinen vaikutus **pintavesiin** pitkästä kallio-
tunnelista johtuen. Hankkeella ei arvioida olevan vaikutusta tunnelin ylä-
puolella sijaitseviin vesikohteisiin. Ratalinjausten lähellä on pienvesiä ja
rata ylittää samentumiselle herkän Nytkymenjoen. Vaikutukset ovat lä-
hinnä rakentamisen aikaisia, jolloin lähivesiin voi päätyä ravinteita ja kiin-
toainesta.

Vaihtoehdolla on kohtalainen kielteinen vaikutus **pohjavesiin** pitkästä kal-
liotunnelista johtuen. Vaikutuksia voi olla havaittavissa tunneleiden lähei-
syydessä olevissa yksityiskaivoissa. Vaikutukset korostuvat kallioperän
heikkousvyöhykkeiden läheisyydessä. Vaikutukset ovat todennäköisesti
suurimpia rakentamisen aikana.

Vaihtoehdolla on YVA-selostuksen mukaan kohtalainen kielteinen vaikutus
ilmastoon pääasiassa johtuen rakentamisen aiheuttamista päästöistä.
Myös hiilivarastojen menetys aiheuttaa kielteisiä ilmastovaikutuksia. Vaiku-
tukset ovat kuntatasolla kohtalaisen merkittävät vaikuttaen myös potenti-
aalisesti alueellisten hiilineutraaliustavoitteiden toteutumiseen. Vaihtoeh-
dolla Ve E yhteenlasketut kielteiset ilmastovaikutukset ovat suuremmat
kuin vaihtoehdolla Ve P johtuen suuremmista tunnelirakentamisen pääs-
töistä. Perustellussa päätelmässään ELY-keskus totesi, että ilmastovaiku-
tukset ovat arvioitua suuremmat todeten ne alueellisesti merkittäviksi,
koska päästöt ovat liki 40 % Jämsän vuotuisista päästöistä.

Vaihtoehdolla on suuri kielteinen **vaikutus maa- ja kallioperään sekä
luonnonvarojen käyttöön** pitkän kalliotunnelin louhinnasta ja siitä syn-
tyvästä kiviaineksesta johtuen. Vaikutuksiin voidaan huomattavasti vaikut-
taa massojen hyötykäytöllä hankkeen sisällä tai hankkeen lähialueilla.
Vaihtoehdossa Ve E syntyvien louhintamassojen määrä on noin 25 % suu-
rempi kuin vaihtoehdossa Ve P.

20.2.2023

Arviointiselostuksen huomioon ottaminen yleissuunnitelmassa

Yhteysviranomaisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta annetussa perustellussa päätelmässä ei anneta nimenomaisesti yleissuunnitelmaa koskevia ohjeita, vaan ohjeet koskevat yleisesti hankkeen jatkosuunnittelua.

Vaihtoehdot todetaan perustellussa päätelmässä lähtökohtaisesti melko samanvertaisiksi, joskin eteläisen vaihtoehdon arvioidaan olevan maankäytön, melun ja maiseman kannalta luontevampi ratkaisu, koska se sijoittuisi valtatie 9 läheisyyteen, vaikkakin lähes kokonaan tunneliin.

Yhteysviranomaisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta antamassaan perustellussa päätelmässä todetaan, että jatkosuunnittelussa on huomioitava muun muassa:

- Hanketta koskevaan lupahakemukseen on liitettävä arviointiselostus ja yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä.
- Hankkeen toteuttaminen edellyttää selvitysten tarkentamista ja tiettyjen elinympäristön viihtyvyyteen ja asuinoloihin vaikuttavien seikkojen, kuten melu, värinä ja kiinteistöjen vedenhankinta, tarkempaa tutkimista ja mahdollisten haittojen ehkäisemistä ja asutukseen mahdollisesti kohdistuvan melu- ja värinähaitan lieventämistä.
- Ilmastovaikutusten hillintää ja niitä tukeviin mahdollisiin toimenpiteisiin tulee kiinnittää hankkeen jatkosuunnittelussa huomiota. Ilmastovaikutusten osalta yhteysviranomainen esittää edelleen ”kompensaatiomahdollisuuksien pohdintaa ja mahdollista toteuttamiskeinoja, vaikkakin niiden toteuttaminen arviointiselostuksessa on nykyisellään todettu hanketoimijan osalta mahdottomiksi.”
- Yhteysviranomainen pitää tärkeänä hankkeen jatkosuunnittelussa huomioon otettavaksi haitallisten ympäristö- ja luontovaikutusten ehkäisyn ja lieventämisen riippumatta siitä onko kyseessä yva-lain tarkoittama merkittäviä ympäristöhaitta vai ei. Mm. melun ja värinän osalta on tärkeää huomioida asutuksen läheisyys ja toiminnan vaikutus ihmisten hyvään asumiseen ja elämiseen alueella.
- Vaikutusalueelle jääviin talousvesikaivoihin veden määrään ja laatuun mahdollisesta aiheutuvat muutokset tulee selvittää hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä.
- Keskeisten ja paikallisesti merkittävien pintavesi- ja pienvesikohteiden osalta tulee rakentamisen yhteydessä varmistaa, ettei niiden tilaa nykyisestään heikennetä. Nytkymenjoen kohdalla tulee erityisesti varmistaa samentumisen estäminen ja taimensoraikkojen liettymisen estäminen. Joen erinomainen ekologinen tila tulee säilyttää myös jatkossa.

20.2.2023

- Seurantaohjelmassa on alustavasti esitetty pinta- ja pohjavesien seurantaa. Näiltä osin on hyvä varmistaa riittävä seuranta-aineisto ennen rakentamisen aloittamista.
- Jatkosuunnittelussa on syytä ottaa huomioon hankealueella tai sen läheisyydessä jo nyt tiedossa olevat muut hankkeet, joilla on yhtymäkohtia ja yhteisvaikutuksia ympäristöllisesti.
- Arviointiselostuksessa on esitetty suosituksia ja ohjeita hankkeessa syntyvien haittojen lieventämiseksi ja ne on syytä ottaa aidosti huomioon jatkosuunnittelun yhteydessä.
- Massaylijäämän osalta tulisi ensisijaisesti hakea mahdollisia hyötykäyttökohteita. Ylijäämämateriaalin loppusijoittamisessa on huomioitava vastaavat ympäristölliset tekijät ja mahdolliset lupatarpeet kuin yleensäkin maa-ainesten sijoittamisessa.
- Melun ja värinän osalta ja erityisesti haittojen torjuntaan jää epävarmuutta, mistä johtuen nekin on hyvä sisällyttää osaksi seurantaohjelmaa. Rataoikaisun rakentaminen nyt tarkastelluille alueille altistaa väistämättä uusia kohteita melulle ja värinälle. Lisäksi rataoikaisulla tavoiteltu hyöty jää ympäristön ja asutuksen kannalta vähäiseksi, mikäli radan tapahtuvan liikennöinnin hyvään suunnitteluun ja riittävään haittojen torjuntaan ei kiinnitetä jatkossa riittävästi huomiota.

Yhteysviranomaisen lausunnon huomioon ottaminen yleissuunnitelmassa

Perustellussa päätelmässä ei esitetty asioita, jotka pitäisi huomioida nimenomaisesti yleissuunnitelmassa. Perustellussa päätelmässä esitetyt jatkosuunnittelussa huomioitavat asiat huomioidaan ratasuunnitelmavaiheessa. Ilmastovaikutusten hillintää tutkitaan edelleen hankkeen seuraavassa suunnitteluvaiheessa, ratasuunnitelmassa.

Yleissuunnitelmaan valittu linjaus

Yleissuunnitelmaan on valittu pohjoinen linjaus. Yhteysviranomaisen totesi vaihtoehdot vaikutuksiltaan melko samanvertaisiksi. Pohjoinen vaihtoehto valikoitui yleissuunnitelmaan, koska tunneliosuus on siinä selkeästi lyhyempi, mikä vaikuttaa huomattavasti kustannuksia vähentävästi sekä ilmaan, luonnonvaroihin, ja maa- ja kallioperään kohdistuvia vaikutuksia lieventävästi.

Yleissuunnitelman alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole Natura-alueita, eikä osuudella ole siksi tehty Natura-arviointia.

20.2.2023

Kaavoitus

Maakuntakaava

Suunnittelualueella on voimassa Keski-Suomen maakuntakaava, jonka maakuntavaltuusto on hyväksynyt 1.12.2017. Maakuntakaava on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 28.1.2020. Yleissuunnitelma on maakuntakaavan mukainen.

Yleiskaava

Jämsässä yleissuunnitelman alueen itäosassa on voimassa Jämsän taajamaosayleiskaava 2030, jonka tuli lainvoimaiseksi 3.9.2021. Yleissuunnitelman on yleiskaavan mukainen.

Asemakaava

YVA-selostuksessa todettiin, että radan vaihtoehtojen toteuttaminen ei edellytä muutoksia nykyisiin asemakaavoihin. Tämän jälkeen yleissuunnitelman tarkennuttua on kuitenkin tunnistettu kaksi asemakaavan muutostarvetta. Kilpakorventien uusi yhteys radan ali sekä rautatiealueeksi lunastettava lisäalue vaativat muutoksen Kilpakorven asemakaavaan. Seppolan sähkönsyöttöaseman kohdalla rautatiealueeksi lunastettava lisäalue vaatii muutoksen puolestaan valtateiden risteysalueen asemakaavaan.

Jämsän kaupunki käynnistää yleissuunnitelman kanssa ristiriidassa olevien asemakaavamuutosten laatimisen, jotta ne ovat yhdenmukaisia laadittavan ratasuunnitelman kanssa.

Liittyminen muihin suunnitelmiin

Hankkeesta ei ole laadittu muita ratalain mukaisia suunnitelmia. Hanke on osa Tampere–Jyväskylä -radan suunnittelu- ja rakentamishanketta.

Päätös

Väylävirasto on hyväksynyt Lahdenperä–Jämsä 27.12.2023 päivätyn yleissuunnitelman suunnitelma-asiakirjojen mukaisesti:

- Lahdenperä–Jämsä yleissuunnittelualue sijoittuu ratasosalle Tampere –Turku kilometrivälille 263+750 – 284+788
- Rata on koko matkaltaan sähköistetty, kaksiraiteinen sekaliikennetä.
- Suunnitellun radan kokonaispituus on noin 21 kilometriä.
- Kaksoisraide toteutetaan pääosin nykyisen radan maastokäytävässä lukuun ottamatta oikaisua. Oikaisu on yksiraiteinen ja nykyinen raide jää käyttöön. Oikaisuosuuden sisältää noin 5 km yksiraiteista tunnelia.

20.2.2023

- Kaksoisraide toteutetaan rakentamalla toinen raide nykyisen raiteen viereen. Lisäraide on Lahdenperän liikennepaikan länsipuolella nykyisen raiteen pohjoispuolella ja oikaisun jälkeen nykyisen raiteen eteläpuolella Jämsän asemalle asti. Raideväli on pääosin 10 metriä. Radalle on suunniteltu Kilpakorven raiteenvaihtopaikka km 281+877. Radalle ei ole suunniteltu asemia eikä asemavarauksia. Radan tarkempi sijainti on esitetty yleis- ja suunnitelmakartoilla.
- Radan huoltotiet on pääosin suunniteltu yksipuolisina, ensisijaisesti lisäraiteen puolelle. Huoltoteiden leveys on 4,0 metriä. Huoltotiet ja niiden liittyminen olemassa olevaan tieverkkoon on esitetty suunnitelmakartoilla.
- Nykyiset kolme tasoristeystä poistetaan ja korvataan eritasojärjestelyillä. Tasoristeyskorvaukset korvaavat tie-, katu ja yksityistieyhteydet on esitetty suunnitelmakartoilla.
- Jämsän aseman tasossa oleva kulkuyhteys keskilaiturille muutetaan lukituksi huoltotieksi ja matkustajia varten rakennetaan uusi alikulkutunneli
- Radan ja maanteiden likimääräinen sijainti ja korkeusasema hyväksytään suunnitelmakarttojen, pituusleikkausten ja tyyppipoikkileikkausten mukaisesti. Myös huoltotiet ja sillat löytyvät samoilta kartoilta. Yleissuunnitelman suunnitelmat ovat suunnitelmakartat 3600 72 6562 1...8, pituusleikkaukset ER ja PR 3600 72 6563 1...6, radan tyyppipoikkileikkaukset 3600 72 6564 1...3, tunnelin tyyppipoikkileikkaus 4032 L 20834 1. Lisäksi on laadittu mittapiirustukset Lahdenperän ja Jämsän liikennepaikoilta, 3600 72 6567 1...3.
- Jämsän aseman alikulkukäytävän suunnitelmat on esitetty piirustuksissa 3600 ARK 20582 1...4.
- Maanteiden ja katujen pituusleikkaukset on esitetty suunnitelmissa 3600 73 6635 ja 3600 73 6636 sekä tyyppipoikkileikkaukset suunnitelmissa 3600 73 6632, 3600 73 6633 ja 3600 73 6634.
- Tunnelin suuaukkorakenteen tyyppisuunnitelma on 4032 L 20835 1.

Rautateiden hallinnolliset muutokset

Suunnitelma ei sisällä rautateiden hallinnollisia muutoksia.

Yleissuunnitelmassa tutkitut vaihtoehdot

Yleissuunnitelman laatimisen aikana tutkittiin oikaisulle kahta linjausvaihtoehtoa, pohjoinen ja eteläinen vaihtoehto. Näiden vaikutukset arvioitiin YVAssa. Lisäksi tutkittiin oikaisun toteuttamista yksi- tai kaksiraiteisena. Vertailusta tehtiin erillinen esiselvitys yleissuunnittelun lähtökohdaksi.

20.2.2023

Suunnitelmaselostuksessa kuvatuista vaihtoehdoista kaksiraiteisesta oikaisuvaihtoehdosta luovuttiin Väyläviraston päätöksellä. Yksiraiteinen oikaisuvaihtoehto valittiin jatkosuunnittelun pohjaksi.

Yleissuunnitelmaratkaisun arvioidut vaikutukset

Tie- ja liikenneolot

Kaikki maantiet, kadut ja yksityistiet risteävät Lahdenperä–Jämsä kaksoisraiteen kanssa eri tasossa.

Ratapihatoiminnan toimintavarmuus

Lahdenperän ratapihatoiminnan toimintavarmuus paranee kaksoisraiteen rakentamisen jälkeen.

Jämsän ratapihatoiminnan toimintavarmuus paranee kaksoisraiteen rakentamisen jälkeen.

Junaliikenteen täsmällisyys

Junaliikenteen täsmällisyys ja häiriönsietokyky paranee kaksoisraiteen ja oikaisun rakentamisen jälkeen.

Tieverkko

Tieliikenteen turvallisuus paranee tasoristeysten poistamisen jälkeen. Tasoristeykset poistetaan eritasojärjestelyin.

Liikennejärjestelmä

Rautatieliikenteen edellytykset paranevat junaliikenteen täsmällisyyden ja parantuessa ja matka-ajan lyhentyessä. Tieliikenteen matka-ajat ja turvallisuus paranevat tasoristeysten poistuessa.

Liikenneturvallisuus

Tieliikenteen turvallisuus paranee tasoristeysten poistamisen jälkeen. Jämsän aseman matkustajaturvallisuus paranee alikulkutunnelin rakentamisen jälkeen.

Kaavoitus ja maankäyttö

Radan toteuttaminen ei edellytä muutoksia nykyisiin maakunta- ja yleiskaavoihin. Kaksi asemakaavan muutostarvetta on kuitenkin tunnistettu (Kilpakorven asemakaava ja valtateiden risteysalueen asemakaava). Jämsän kaupunki käynnistää yleissuunnitelman kanssa ristiriidassa olevien asemakaavamuutosten laatimisen, jotta ne ovat yhdenmukaisia laadittavan ratasuunnitelman kanssa.

Vaikutukset maankäyttöön ovat merkittävyysluokaltaan vähäisiä kielteisiä. Vaikutukset on arvioitu YVA-selostuksessa.

20.2.2023

Kiinteistörakenne

Rataoikaisu pirstoo pelto- ja metsäalueita. Vaikutus on kuitenkin vähäinen oikaisun pituuteen nähden, koska oikaisu rakennetaan pääosin kalliotunne-
liin. Kaksoisraiteen rakentaminen nykyisen raiteen viereen vähentää vierei-
siä pelto- ja metsäalueita. Nykyiset radan poikkisuuntaiset yhteydet säily-
vät.

Ympäristö ja ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys

Vaikutuksia ympäristöön ja ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen on selvitetty YVA-menettelyn yhteydessä, ja vaikutukset on kuvattu YVA-
selostuksessa ja tiiviimmin yleissuunnitelmaselostuksessa.

Luonto ja luonnonolot

Hankkeella on myönteisiä vaikutuksia Valkaman luonnonsuojelualueeseen
melutason laskun myötä, kohtalaisia kielteisiä vaikutuksia erityisesti suojel-
tavaan lajistoon ja vähäinen myönteinen vaikutus ekologisten yhteyksien
toimivuuteen häiriövaikutuksen vähentyessä. Lajistoon kohdistuvia vaiku-
tuksia voi lieventää pintavesiä koskevilla lieventämistoimilla, kasvikohtei-
den huomioinnissa maanpäällisten osien sijoittelussa, ja Kääpälän MAALI-
alueen kohdalla rakentamisajan rajoitteet.

Kulttuurihistorialliset kohteet

Vaikutuksia ei suoraan kohdistu historiallisen ajan kohteisiin tai muinais-
jäänöskohteisiin. Epäsuoria vaikutuksia koituu maisemanmuutoksen
kautta. Vaikutuksia voidaan lieventää maisemanhoidon ja ympäristön
suunnittelulla. Etenkin mahdollisten melusteiden huolellinen maisemaan
sovittaminen on tärkeää.

Melu ja tärinä

Melulle altistuvien asukkaiden määrä laskee ja Valkaman luonnonsuojelu-
alueella melutaso laskee, ja vaikutus arvioidaan vähäiseksi myönteiseksi.
Mikäli hankkeessa ei voida suojata kaikkia kiinteistöjä ohjearvoon, tulisi
meluhaittoja ainakin lieventää. Tämä voidaan tehdä matalammilla ja lyhy-
emmilla, kustannuksiltaan kohtuullisemmilla melusteilla, joilla saadaan ti-
lannetta parannettua verrattuna tilanteeseen, jossa torjuntaa ei olisi ollen-
kaan. Jatkosuunnittelussa, ratasuunnitelmavaiheessa selvitetään, onko yli-
jäämämassoja mahdollista käyttää teknisesti meluntorjuntaan.

Tärinän ja runkomelun vaikutukset ovat merkittävyydeltä vähäisen myön-
teisiä ja parantavat nykyistä tilannetta. Liikenteen siirtyminen tunneliin vä-
hentää liikennetärinäongelmaa, mutta altistaa uusia rakennuksia runkome-
lulle. Pehmeikköalueet, joilla liikennetärinäongelmaa tyypillisesti esiintyy,

20.2.2023

vaativat lähtökohtaisesti pohjanvahvistustoimenpiteitä. Mikäli varsinaista liikennetärinäntorjuntaa tarvitaan pohjanvahvistuksen lisäksi, toteutetaan se ratarakenteessa esimerkiksi ratapölkkyjen pohjaimilla tai vaimennusmatolla.

Pilaantuneet maat

Suunnittelualueella sijaitsee kaksi tunnistettua pilaantuneen maan kohdetta, Jämsän ja Lahdenperän ratapihat. Jämsän ja Lahdenperän ratapihojen alueilla todettujen haitta-aineiden vuoksi näillä ratapihoilla kaivettavien maiden hyödyntämiselle tai sijoittamiselle voidaan asettaa rajoituksia. Haitta-ainepitoisen maan kaivamista varten on tehtävä ympäristönsuojeluasetuksen (713/2014) mukainen ilmoitus pilaantuneen maaperän kunnostamisesta.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Rakentamisen aikaiset vaikutukset ihmisten arkeen ovat etupäässä työnaikaisen liikenteen aiheuttamia haittoja, kuten kulkuyhteyksien muuttumisia, pölyä ja melua. Näitä ei voida täysin poistaa, mutta haittoja voidaan merkittävästi vähentää hyvällä työmaasuunnittelulla ja asukkaiden tiedottamisella. Työmaa-aikainen liikenne ei missään tilanteessa saa aiheuttaa asukkailla turvallisuushaittaa. Työmaaliikenteen aiheuttama haitta on väliaikaista ja paikkaa vaihtavaa.

Oikaisuosuuden rakentamisen suurimmat vaikutukset aiheutuvat uuden tunnelin louhinnasta. Räjätystyöt ja louheen kuljetukset aiheuttavat melua ja pölyyntymistä. Tasoristeykset pidetään käytössä, kunnes uudet eritasoratkaisut on rakennettu.

Taloudelliset vaikutukset

Lahdenperä-Jämsä yleissuunnitelma osalta ei ole arvioitu hyötykustannussuhdetta, mutta Tampere-Jyväskylä -rataosan kehittämisen yleis- ja rata-suunnitelmaa edeltävässä hankearvioinnissa (Väyläviraston julkaisuja 20/2021), jonka osana Jämsänkoski-Jämsä lisäraiteet ja oikaisu ovat, arvioitiin hyöty-kustannussuhteeksi 0,43 (vaihtoehto 3a). Hanke ei tämän laskennan mukaan ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava.

Kustannukset

Hankkeen alustava kokonaiskustannusarvio on 299 808 000 euroa (maku-ind. 130, 2015 = 100).

Kuulemismenettely

Suunnitelman laatimisen käynnistämisestä on kuulutettu Väyläviraston verkkosivuilla 28.4.2020. Kuulutus on lisäksi julkaistu seuraavissa lehdissä;

20.2.2023

Keskisuomalainen 29.4.2020, Suur-Jyväskylän Lehti 29.4.2020, Oriveden Sanomat 29.4.2020, Jämsän Seutu 4.5.2020.

Suunnitelmaa laadittaessa on maanomistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattu tilaisuus mielipiteen lausumiseen asiasta.

Hankkeesta on pidetty yleisötilaisuudet virtuaalisesti 12.4.2021 ja 26.1.2022 sekä Jämsänjoen yhtenäiskoulussa 28.9.2022. Lisäksi pidettiin maastokatselmus tasoristeysten poistokohteissa 11.5.2022.

Yleisötilaisuuksista on ilmoitettu infotilaisuudesta 12.4.2021 seuraavissa lehdissä: Keskisuomalainen, Jämsän Seutu, Muuramelainen, Suur-Jyväskylän Lehti ja Oriveden Sanomat.

Ilmoitus YVA-ohjelman kuulutuksesta ja vuorovaikutustilaisuudesta on julkaistu 26.1.2022 seuraavissa lehdissä: Keskisuomalainen ja Jämsän Seutu (14.1.2022).

Ilmoitus YVA-selostuksen kuulutuksesta ja infotilaisuudesta on julkaistu 28.9.2022 seuraavissa lehdissä: Keskisuomalainen (9.9.2022) ja Jämsän Seutu (8.9.2022).

Ilmoitus kutsusta maastokatselmukselle 11.5.2022 julkaistiin seuraavissa lehdissä: Jämsän Seutu 29.4.2022 ja Vekkari-lehti 27.4.2022.