

RAIL BALTIC MAAKUNTASUUNNITELMASELVITYS, KSH YHTEENVETO

Rail Baltic maakuntasuunnitelman (tästä lähtien myös MP) ympäristövaikutusten strategisen arvioinnin (KSH) tavoitteena on pikarautatien perustamiseen liittyvän ympäristövaikutuksen ennakointi ja arviointi, vaihtoehtojen kuvaaminen ja arviointi, positiivisten vaikutusten, niiden joukossa arvioitavien vaihtoehtojen etujen, esille nostaminen ja mahdollisten negatiivisten vaikutusten välttämisen ja lieventämisen suunnittelu, jotta varmistettaisiin ympäristöharkintojen integrointi maakuntasuunnitteluun. Työn kuluessa tutkitaan kaikki rautatien suunnitteluun liittyvät oleelliset ympäristöaspektit ja niihin liittyvien mahdollisten vaikutusten seuraukset.

Vaikutusten arviointi on aloitettu KSHna linjausvaihtoehtojen maakuntasuunnitelmiin. Kuitenkin on projektin tehtävien joukossa parhaimmaksi katsotulla linjausvaihtoehdolla kulkevan rautatien esisuunnitelman laatiminen, jonka perustamisen ja myöhemmän käytön vaikutus tulee arvioida myös esisuunnitelman tarkkuusasteella. Ympäristövaikutusten arviointimetodien kannalta se tarkoitti ensiksi strategisten ympäristövaikutusten arvioinnin menetelmiä käyttäen parhaana pidetyn vaihtoehdon valintaa, minkä jälkeen seurasi valitun parhaaksi katsotun vaihtoehdon käyttöönottoon liittyvien ympäristövaikutusten yksityiskohtainen analyysi yhdessä tarpeellisten ympäristövaikutuksia lievittävien toimenpiteiden (esim. melusteet, ihmisten liikkumismahdollisuuksien varmistaminen, ekoduktit jne) kehittämisen kanssa.

KSHn puitteissa vietiin läpi tavanomaisen lähtömateriaalin analyysin ohella neljä laajempaa tutkimusta kaikista analysoiduista linjausvaihtoehdoista:

- Luontoarvotutkimus
- Arkeologisten arvojen tutkimus
- Asutusrakennetutkimus
- Kulttuuriarvotutkimus

KSHn prosessin alkuvaiheessa käynnistettiin linjausvaihtoehtojen suunnittelu, jolloin peruskriteerien joukossa oli vaikutus luonnonarvoihin (Natura 2000 verkkoon kuuluvien alueiden lävistämistä vältettiin siinä määrin, joka voisi aiheuttaa oleellista vaikutusta suojeltaville arvoille), asuinrakennuksiin ja kulttuuriarvoihin.

KSH antoi arvion verrattavista linjausvaihtoehdoista käyttäen vertailukriteerejä ja tulokset esiteltiin myös julkisesti.

Rail Balticin Pärnun, Raplan ja Harjun MPn parhaimmaksi katsotulle linjaukselle tehtiin arviointi ja laadittiin lieventävät toimenpiteet.

Arviointitulokset, jotka käsittelevät MPn tarkkuusastetta julkistettiin yhdessä MPn luonnoksen kanssa.

KSHn julkisen prosessin aikana järjestettiin useita avoimia tapaamisia eri tasoilla. Eri etapeissa järjestettiin yli 100 julkista keskustelua ja tapaamista paikallisten asukkaiden, eturyhmien, viranomaisten ja median edustajien kanssa.

KSHn konsultteina ovat Hendrikson & Ko ja WSP Civils (johtavina asiantuntijoina Heikki Kalle ja tri Charlotta Faith-Ell).

KSH vietiin läpi ohjelmassa laadittujen KSHn arviointikriteerien mukaisesti, tukeutuen siinä vaiheittaiseen arviointiasteikkoon:

- 1.** Strategisten vaihtoehtojen vertailu strategisten kriteerien pohjalta (ulkoisten vaikutusten analyysi);
- 2.** Strategisten vaihtoehtojen vertailu suhteessa ympäristötavoitteiden vastaavuuteen (vastaavuusanalyysi);
- 3.** Linjausvaihtoehtojen vertailu vertailukriteereittäin - tässä vaiheessa verrattiin linjausvaihtoehtoja keskenään, keskittyen yhden tai toisen vaihtoehdon suhteellisiin etuihin (ei niinkään siihen, kuinka paljon rautatie aiheuttaa vaikutusta olemassa olevaan tilanteeseen). Arvioita olemassa olevan tilanteen suhteen sovellettiin ainoastaan siinä määrin kuin oletettiin, että vaikutus yhden tai toisen kriteerin osalta voi aiheuttaa tilanteen, jossa ympäristöolosuhteet eivät todennäköisesti vastaa enää voimassaolevia normeja tai ovat muuten niin itsenäisesti kuin kumulatiiviset vaikutukset huomioidenkin merkittävästi muuttuneet¹;
- 4.** Parhaana pidetyn linjausvaihtoehdon arviointi ja lieventävien toimenpiteiden kehittäminen - tässä vaiheessa tapahtui arviointi kahdessa etapissa:
 - Vaikutusten arviointi Harjun, Raplan ja Pärnun maakuntasuunnitelmien tarkkuusasteessa yhdessä ympäristön laadun tavoitetasojen määrittelyn ja MPn tarkkuusasteen lieventävien toimenpiteiden suositusten kanssa,
 - Lieventävien toimenpiteiden täsmentäminen Rail Baltic rautatien esisuunnitelman tarkkuusasteessa.
- 5.** Rail Baltic rautatien arvioinnin puitteissa vietiin läpi Tallinnan Ülemisten yhteisterminaalin ja Pärnun matkustajaterminaalin sekä Raen kunnassa sijaitsevan varikon asemakaavojen toteuttamiseen liittyvien vaikutusten arviointi.

¹ On tärkeä huomata, että linjausvaihtoehtojen laatiminen on tapahtunut KSHn asiantuntijoiden suosittelemien peruskriteerien pohjalta (katso Rail Baltic 1435 mm linjauksen Harjun, Raplan ja Pärnun MPden lähtötilanteet).

Tukeutuen ympäristöministeriön hyväksymään KSHn ohjelmaan vietiin KSHn puitteissa läpi seuraavat toimenpiteet:

- Vertailtiin rautatien perustamisen strategista vaihtoehtoa tilanteeseen, jossa rautatietä ei rakenneta (0-vaihtoehto) ja tultiin johtopäätökseen, että rautatien perustaminen lieventävine toimenpiteineen on edullinen vaihtoehto ennen kaikkea ilmastovaikutusten kannalta.
- Vertailtiin Rail Balticin Pärnun, Raplan ja Harjun maakuntasuunnitelmien yhteydessä laadittuja linjausvaihtoehtoja niin luonnonympäristön kuin asujaimistonkin kannalta ja annettiin KSHn linjaussuositus (linjausvaihtoehdot 1B+2B+3A+4G+5C+6B+7B+8A+16A+16B+14C+14G+11A-II+15B+11B-II).
- Linjaussuositus laadittiin seuraten pääpiirteittäin KSHn yleissuositusta, paitsi Pärnumaalla osuudella 5, missä maakuntasuunnitelman yleissuositukseksi muodostui 4A-4C-4D+4F ja 5D, joka ei ollut KSHn suositus.
- Maakuntasuunnitelmassa suositellun linjauksen tarkempaan suunnitteluun antoi KHS panoksensa niin linjauksen sijainnin kuin teknisten ratkaisujenkin osalta, jotka ovat yleensä nähtävissä myös teknisissä ratkaisuissa (lukuun ottamatta joitain poikkeuksia, esimerkiksi aitaamattomuuden tekninen vaihtoehto, jolta tällä hetkellä puuttuu toteutettava tekninen toimenpide ihmisten ja eläinten törmäysriskin välttämiseksi ja siksi ei vaihtoehto ole toteutuskelpoinen).
- Rautatien perustaminen ja käyttäminen aiheuttaa maan rajat ylittävää välillistä vaikutusta kaikille Rail Baltic rautatien vyöhykkeelle jääville maille, mukaan luettuna Suomi ja Puola. Suoraa vaikutusta rajat ylittävänä vaikutuksena analysoitiin rautatien perustamisen yhteydessä Latvian alueilla. Oleellisin vaikutus rautatien perustamisesta ja käyttämisestä kohdistuu Latviassa sijaitsevaan Mernieku Dumbrajn luonnonsuojelualueeseen, missä lieventäviä toimenpiteitä käyttäen on kuitenkin mahdollista rakentaa rautatie ilman negatiivisia vaikutuksia luontoalueen suojelutavoitteisiin. Siksi on tarpeen suojeltavien luontokohteiden säilyttämiseksi pitää veden nykytasot muuttumattomina.

Ottaen huomioon rautatien positiivisen vaikutuksen liikkuvuuteen ja ilmastovaikutuksen kannalta (ottaen huomioon sen, että käytössä on suositeltavaa käyttää uusiutuvaa energiaa) on rautatien rakentaminen hyväksyttävä toimi, jos ilmenevät ympäristövaikutukset lievitetään KSHn selvityksessä kuvatuilla toimenpiteillä koko suunnittelu-, rakennus- ja käyttöajan. Tarpeen on seurata asianmukaisia ympäristönhallintatoimia soveltaen erityisesti laadittua ympäristönhallintasuunnitelmaa, joka sisältää seuranta- ja jälkiarviointitoimia toimenpiteiden tehokkuuden tarkastamiseksi ja

korjaamiseksi ja ottaa huomioon riittävästi koulutettujen asiantuntijoiden tarpeen työntekijöiden joukossa. Oleellista on viedä läpi täydentäviä tutkimuksia ja ottaa käyttöön kompensoivia toimenpiteitä ennen rakennusvaihetta.