

Salon kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen lausunto Helsinki - Turku nopeaa junayhteyttä koskevasta täydennetystä ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Rakennus- ja ympäristölautakunta 06.10.2021 § 22
3309/10.02.02/2021

Valmistelija ympäristönsuojelupäällikkö Heidi Veck, heidi.veck@salo.fi, puh. 02 778 7800

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristö- ja luonnonvarat-vastuualue pyytää lausuntoa Salon ympäristö- ja terveysviranomaisilta Väyläviraston Helsinki-Turku nopeaa junayhteyttä koskevasta täydennetystä ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Materiaalit löytyvät sivulta: https://www.ymparisto.fi/fi-fi/Asiointi_luvat_ja_ymparistovaikutusten_arviointi/Ymparistovaikutusten_arviointi/YVAhankkeet/Vaylaviraston_HelsinkiTurku_nopea_junayhteys

Ympäristövaikutusten arviointimenettely perustuu ympäristövaikutusten arvioinnista annettuun lakiin (YVA-lakiin). YVA-menettely jakautuu kahteen vaiheeseen: arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheeseen. Arviointiohjelma on suunnitelma siitä, miten ympäristövaikutukset arvioidaan. YVA-menettelyn toisessa vaiheessa selvitetään vaihtoehtojen vaikutukset keskittyen hankekokonaisuuden todennäköisesti merkittäviin vaikutuksiin, ja laaditaan ympäristövaikutusten arviointiselostus, jossa esitetään arvioinnin tulokset.

YVA-selostusvaiheen päätteeksi yhteysviranomainen antaa arviointiselostuksesta perustellun päätelmän, jolla tarkoitetaan yhteysviranomaisen tekemää perusteltua johtopäätöstä hankekokonaisuuden merkittävistä ympäristövaikutuksista. Perustellun päätelmän ja arvioinnin tulosten perusteella hankkeesta vastaava tekee valinnan jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta.

Hanketta koskeva arviointiselostus kuulutettiin ensimmäisen kerran 6.11.2020–4.1.2021 ja siitä pyydettiin silloin myös lausunto. Rakennus- ja ympäristölautakunta antoi asiasta lausunnon 9.12.2020.

Yhteysviranomainen pyysi 11.2.2021 hakijaa täydentämään selostusta. Täydennykset koskivat luontovaikutusten arviointia ja Natura-arviointeja, pinta- ja pohjavesivaikutuksia, melu- ja värinävaikutuksia, ilmastovaikutuksia, puolisuuustarkastelua sekä vaikutuksia maisemaan ja rakennettuun kulttuuriympäristöön. Hakija on toimittanut Uudenmaan ELY-keskukselle täydennykset 6.7.2021. Yhteysviranomainen huomioi perustelussa päätelmässä myös YVA-selostuksen aikaisemman nähtävilläolon aikana tulleet mielipiteet ja lausunnot.

Merkittävimmät täydennykset Salon osalta

Puolisuuustarkastelussa on selvitetty tarkemmin radanpuolisuuuden vaikutuksia, eli sitä kummalle puolelle nykyistä raidetta uusi raide Salo-Turku välillä toteutetaan. Ratateknisessä suunnitelmassa toinen raide on Salon alueella tarkoitus sijoittaa nykyisen raiteen eteläpuolelle. Puolisuuustarkastelussa on selvitetty mitä vaikutuksia ympäristöön olisi, jos raide sijoitettaisiin pohjoispuolelle ja vaihtoehtoja on vertailtu.

Johtopäätös on, että jos ratateknisen suunnitelman mukaisesta eteläpuoleisesta raiteesta haluttaisiin vaihtaa pohjoispuoleiseen raiteeseen, kielteisiä vaikutuksia olisi Salon alueella enemmän.

Kiskonjoen latvavedet -Natura-arvioinnin täydennyksen todetaan vaikuttaneen ennen kaikkea tarkempaan tunnistamiseen sekä vaikutusten että lieventämistoimien periaatteiden kohdalla. Vaikutukset luontotyyppeihin puustoiset suot, humuspitoiset järvet ja lammet sekä pikkujoet ja purot arvioidaan korkeintaan kohtalaisiksi.

Lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin kohdistuvia vaikutuksia on tarkennettu purettavien rakennusten määrää arvioimalla. Purettavia rakennuksia arvioidaan sijoittuvan seuraaville mahdollisille luokan I lepakkoalueille Salossa: Kekkosen tie, Lukkarinmäki ja Halikon asema. Lepakkoselvitysten tietojen ja purettavien rakennusten määrien perusteella Lukkarinmäessä on todennäköisesti lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Lepakkolajien osalta tarkennukset eivät muuta YVA-selostuksessa esitettyä arviota tai johtopäätöksiä, joissa Salon osalta vaikutukset olivat kielteisiä.

Viitasammakon osalta laadittiin poikkeamisluvapahakemus Salon Vilikkalan tekolammen kohteelle. Muita rata-alueen läheisyyteen sijoittuvia viitasammakkokohteita ovat Siittonjärvi, Hirsijärvi (radan pohjoispuolelle sijoittuva lahdenpohjukka) ja Koskenalanen. Viitasammakon osalta tarkennukset eivät muuta YVA-selostuksessa esitettyä arviota tai johtopäätöksiä, joissa Salon osalta vaikutukset olivat kielteisiä.

Vaikutukset ekologiseen verkostoon arvioidaan Varsinais-Suomen alueella olevan merkittävyydeltään varovaisuusperiaatetta noudattaen kohtalainen, vaikkakin onkin todennäköisemmin vähäinen. Salon itäpuolen ekologisista yhteyksistä suuria vaikutuksia kohdistuu maakunnallisesti merkittäviksi tulkittavista yhteyksistä Suomusjärven sekä Riijärven-Karhunummen ydinalueen yhteyksiin. Kokonaisuudessaan muutos todennäköisemmin on kuitenkin vähäinen, sillä eläimet tottuvat pidemmällä aikavälillä käyttämään muuttuvia reittejä.

Uhanalaisia luontotyyppisiä Salon alueelta tunnistettiin kolme. Valtakunnallisesti äärimmäisen uhanalaisiin luontotyyppisiin ratalinjauksella tai sen välittömässä läheisyydessä kuuluvat sisävesien korkeakasvuiset niityt. Salon Lassinkosken kohde kuuluu Varsinais-Suomen perinnebiotooppien inventointikohteisiin. Kohde on umpeenkasvuvaiheessa.

Täydennysraportissa on tunnistettiin Salon alueelta 4 kpl uusia hankkeen vaikutusalueella olevia pienvesiä, jotka ovat vesilain 2 luvun 11 §:n tarkoittamia luonnontilaisia tai luonnontilaisen kaltaisia vesiluontotyyppisiä.

Kaukolan pohjavesialueella sijaitseva Kukinnummen vedenottamon alue on arvioitu kohteeksi, joka vaatii vesilain mukaisen luvan pohjavesiolosuhteiden muuttumisen takia. Kukinnummen vedenottamo sijoittuu ratalinjalle, tulevan sillan alapuolelle. Vedenottamo joudutaan todennäköisesti poistamaan käytöstä ja Kaukolan pohjavesialueelle tutkimaan uusi vedenottamon paikka. Tämä edellyttää vesilupaa. Maaperää leikataan vähäisessä määrin rakentamisvaiheessa pohjavedenpinnan yläpuolelta. Pohjavedenpintaa ei ole tarve alentaa, mutta maanrakennustöistä aiheutuu pohjaveden laaturiski.

Täydennysraportin johtopäätöksenä todetaan, että tehdyt täydennetyt vaikutusarviointit eivät muuta koko hankkeen vaikutusten merkittävyyttä minkään arviointiteeman osalta.

Valmistelijan ehdotus:

Salon kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisella ei ole huomautettavaa YVA-selostuksen täydennyksistä. Lautakunta viittaa 9.12.2020 antamaansa lausuntoon ja toteaa ettei siihen ole lisättävää.

Esittelijä	Rakennus- ja ympäristövalvonnan johtaja
Päätösehdotus	Salon kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisella ei ole huomautettavaa YVA-selostuksen täydennyksistä. Lautakunta viittaa 9.12.2020 antamaansa lausuntoon ja toteaa ettei siihen ole lisättävää.
Päätös	<p>Asko Määttänen ilmoitti olevansa jäävi ja poistui klo 18.52 – 19.03, Määttänen omistaa maata asiassa käsiteltävällä alueella.</p> <p>Kokoukseen saapui klo 18.52 Määttäsen varajäsen Tarja Lehtovirta.</p> <p>Ismo Saari teki Pia Hellströmin kannattamana seuraavan ehdotuksen YVA-lausunnoksi:</p> <p>”Helsinki – Turku nopean junayhteyden YVA:n täydennetty arviointiselostus, Ehdotus kaupungin lausunnoksi</p> <p>Helsinki – Turku nopean junayhteyden linjausvaihtoehtoja tarkasteltiin vuonna 2009 toteutetussa ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä, (YVA). Oikoratalinjauksen sisältävä Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaava hyväksyttiin vuonna 2011. YVA-menettelyä jatkettiin näiden pohjalta vuosina 2018 – 2021. Uudenmaan ELY-keskus pyysi täydennystä hankkeesta vastaavalta tämän antamaan arviointiselostukseen. Välillä Helsinki – maakuntaraja uusi ratalinjaus sijoittuu moottoritien läheisyyteen ja välillä Salo – Turku nykyisen radan läheisyyteen. Välillä maakuntaraja - Salo linjaus sijoittuu uuteen liikennekäytävään 4 – 6 km päähän moottoritiestä, mikä merkitsee tarpeetonta, erittäin haitallisella tavalla pirstovaa maankäyttöä muutaman kilometrin päässä moottoritielinjauksesta. Merkittäviä haitallisia vaikutuksia aiheutuu lähes kaikkiin YVA-lain 2 §:ssä mainittuihin ympäristövaikutuksiin. Lisäksi suunniteltu oikorata on kallis, 2,7 miljardia euroa eikä sillä saavuteta liikenteelle asetettuja tavoitteita. Luonnonympäristön lisäksi linjaus pirstoo Salon kaupunkikuvaa ja yhdyskuntarakennetta, millä on merkittävä negatiivinen vaikutus elinoloihin, viihtyvyyteen, talouteen ja kaupungin kehittymiseen.</p> <p>Hanke on kokonaisuutena kannattamaton pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta. Heikoin on Espoo – Salo oikoradan kannattavuus (0,44, po. vähintään 1 ollakseen kannattava). Oikoratahankkeessa riittävä kannattavuus on saavutettavissa rakentamalla moottoritiekäytävän läheisyyteen suunnitellun suurnopeusradan sijaan nopean junan rata siten, että se mahdollistaa myös paikallisliikenteen. Tällöin rakentamiskustannukset 2,7 miljardia euroa putoavat alle kolmannekseen matka-ajan pysyessä</p>

samana.

Tavaraliikenteen mahdollistavan radan nopeus on 200 km/h. Jos nopeutta nostetaan 250

km/h (suurnopea juna), se lyhentää matka-aikaa vain kolme minuuttia.

Liitteellä on

havainnollistettu viitteenomaisesti vaikutusten erojen suuruusluokkaa.

Salon kaupunki pitää arviointia ja täydennettyä arviointia riittämättöminä ja oleellisilta osin

virheellisinä ja linjausvaihtoehtoa Lohja – Salo vanhentuneeseen vaihtoehtotarkasteluun

perustuvana. Kaupunki ei näe hankkeen toteuttamista perusteltuna ja pyytää uutta YVA-

menettelyä välin Lohja – Salo osalta.”

Puheenjohtaja tiedusteli voiko lautakunta hyväksyä yksimielisesti Ismo Saaren esityksen.

Rakennus- ja ympäristölautakunta hyväksyi yksimielisesti Saaren esityksen lausunnoksi.

Tarja Lehtovirta poistui klo 19.03 tämän asian käsittelyn jälkeen.

Tiedoksianto

Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue