

Salon kaupungin lausunto Helsinki-Turku nopeaa junayhteyttä koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta ja sen täydennyksestä

3513/10.02.02/2019

Kaupunkikehityslautakunta 08.12.2020 § 234

Valmistelija: yleiskaava-arkkitehti Marjo Saukkonen, marjo.saukkonen@salo.fi, p. 044 778 5100, yleiskaavapäällikkö Timo Alhoke, timo.alhoke@salo.fi, p. 044 778 5113

Lausuntopyyntö ja siihen liittyvä oheisaineisto

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on pyytänyt Salon kaupunginhallitukselta, ympäristöterveydeltä ja kaavoitukselta lausuntoa Väyläviraston Helsinki-Turku nopeaa junayhteyttä koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (YVA-selostus).

YVA-selostus on nähtävillä 6.11.2020 – 4.1.2021. YVA-selostuksen esittelytilaisuudet pidetään koronatilanteesta johtuen 25.11.2020 ja 2.12.2020 webinaareina. Keskiviikkona 25.11. järjestettävässä webinaarissa painotetaan Uudenmaan asioita ja 2.12. järjestettävässä webinaarissa Varsinais-Suomen asioita. Lausuntojen määräaika on 4.1.2021. Viite: UUDELY/13887/2018.

Uudenmaan ELY-keskuksen Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue toimii ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA-menettely) yhteysviranomaisena. Hankkeesta vastaavana toimii Väylävirasto.

Arviointiselostus liitteineen (liitteet 1–25) ja kuulutus löytyvät ympäristöhallinnon verkkosivuilta osoitteesta www.ymparisto.fi/helsinkiturkujunayhteysYVA sekä Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten verkkosivuilta www.elykeskus.fi/kuulutukset (valitse Uusimaa tai Varsinais-Suomi).

Helsinki–Turku nopea junayhteys

Helsinki–Turku nopea ratayhteys perustuu Uudenmaan ja Varsinais-Suomen oikeusvaikutteisissa maakuntakaavoissa osoitettuun lainvoimaiseen ratalinjaukseen. Yhteysväli on strategisesti merkittävä Suomen liikennejärjestelmässä: se yhdistää maan suurimman ja kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä ja tukee radan varren kaupunkien ja kuntien maankäyttöä.

Helsinki–Turku nopean junayhteyden tavoitteena on lyhentää Helsingin ja Turun välistä matka-aikaa ja laajentaa näin edellä mainittujen kaupunkien työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita. Lisäksi pyritään laajentamaan yritysten liiketoiminta-alueita, tukemaan matkailua ja kasvattamaan alueiden vetovoimaa sekä kilpailukykyä. Samalla hanke tukee EU:n ja Suomen kansallisia ilmastotavoitteita.

Suunnitteilla oleva uusi kaksiraiteinen Espoo–Salooikorata mahdollistaa nopean kaukoliikenteen Helsingin ja Turun välille sekä lähiliikenteen kehittämisen Helsinki–Espoo–Lohja- ja Turku–Salovälille. Espoo–Salooikorata lyhentää nykyistä Helsingin ja Turun välistä rataa noin 26 km ja nopeuttaa matka-aikaa noin puolella tunnilla. Salon ja Turun Kupittaaan välisen radan kaksoisraiteen suunnittelun tavoitteena on parantaa Salo–Turku-yhteysvälin ratakapasiteettia, lisätä liikenteen nopeutta ja täsmällisyyttä sekä vähentää häiriöitä.

Helsinki–Turku nopea junayhteys hankekokonaisuuden YVA sisältää seuraavat rataosuudet, joiden suunnittelutilanne poikkeaa toisistaan:

- Espoo–Salo-oikorata: Radan yleissuunnitelma välillä Espoon keskus–Salon keskusta
- Salo–Kupittaa-kaksoisraide: Salo–Kupittaa välin kaksoisraiteen ratatekninen suunnitelma, sisältäen vaihtoehdot Hajalan, Kriivarin, Toikkalan ja Piikkiön rataoikaisut.
- Turun ratapihat: Ratasuunnitelma välillä Kupittaa–Turku-kaksoisraide
- Vertailuvaihtoehto 0+ (rantarata): Nykyinen rantarata parannustoimenpiteineen

Espoo–Salo-oikorata lyhentää nykyistä Helsinki–Turku-rataa noin 26 kilometriä ja nopeuttaa matka-aikaa noin puolella tunnilla. Salo–Kupittaa-kaksoisraiteen suunnitteluun sisältyvät oikaisut lyhentävät 55 kilometrin yhteysväliä neljällä kilometrillä sekä parantavat osaltaan Salo–Turku-yhteyksivälin ratakapasiteettia, lisäävät liikenteen nopeutta ja täsmällisyyttä sekä vähentävät häiriöitä liikenteessä.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA-menettely) perustuu lainsäädäntöön (laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 252/2017). YVA-menettely on edennyt vaiheeseen, jossa ympäristövaikutusten arviointiselostus on asetettu nähtäville lausuntojen ja mielipiteiden antamista varten.

Arviointiselostuksen nähtävilläolon päätyttyä yhteysviranomaisena toimiva Uudenmaan ELY-keskus tarkistaa arviointiselostuksen riittävyyden ja laadun sekä laatii perustellun päätelmänsä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. Sen jälkeen Väylävirasto (hankkeesta vastaava) tekee valinnan jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta päätelmän ja arvioinnin tulosten perusteella.

Ympäristövaikutusten arviointityössä tarkastellaan seuraavat vaihtoehdot ja niiden vaikutukset:

- VE A Nopea junayhteys kaksoisraiteisena välillä Espoo–Turku
- VE B Nopea junayhteys kaksoisraiteisena välillä Espoo–Turku sisältäen välille Salo–Kupittaa suunnitellut Hajalan, Kriivarin, Toikkalan ja Piikkiön rataoikaisut
- Vertailuvaihtoehto 0+ Rantarata parantamistoimenpiteillä (Inkoon rataoikaisu ja kolme stabilointikohdetta Inkoo–Siuntio -välillä)

Ympäristövaikutusten arviointi pohjautuu ratatekniseen suunnitteluun välillä Salo–Kupittaa, valmistumassa olevaan Espoo–Salo-oikoradan yleissuunnitelmaan sekä Turun ratapihojen ratasuunnitelmaan välillä Kupittaa–Turku. Lisäksi YVA-kokonaisuuteen kuuluu vertailtavana vaihtoehtona nykyisen rantaradan parantamistoimenpiteet. Tarkempaa suunnittelua tehdään yhteysväleittäin, mutta ympäristövaikutusten arviointimenettely toteutetaan EU-direktiivin mukaisesti koko Helsinki–Turku nopea junayhteys -hankekokonaisuudesta.

Espoo–Salo-oikoradan linjaus perustuu voimassa oleviin Uudenmaan ja Varsinais-Suomen maakuntakaavoihin, joiden taustalla on maakuntakaavoitusta varten laadittu alustava yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi (Liikennevirasto 2010). Sen jälkeen Espoo–Salo-oikoradan suunnittelu on jatkunut ratalain mukaisella yleissuunnittelulla, jossa vaikutusten arviointia on tarkennettu maakuntakaavoihin valitulla ratalinjalla. Espoo–Salo välin vaikutuksia on näin ollen arvioitu laajasti jo ennen meneillään olevaa YVA-menettelyä.

Välin Salo–Kupittaa ratateknistä suunnittelua ja tarvittavat selvitykset on tehty YVA-menettelyn kanssa samanaikaisesti. Tavoitteena on, että hankkeen aikana toteutetusta ratateknisestä suunnittelusta voidaan jatkaa suoraan ratalain mukaiseen suunnitteluvaiheeseen.

Huomiot arviointiselostuksesta

Arviointiselostus on rakenteeltaan kattava ja johdonmukainen. Alun tiivistelmän avulla hankekokonaisuudesta ja ympäristövaikutusten arvioinnista saa hyvän kokonaiskuvan. Hankekokonaisuuden taustat, tavoitteet ja hankevaihtoehdot sekä YVA-menettely on kuvattu selkeästi.

Salon kaupunki panee tyytyväisenä merkille sen, että YVA-menettely on edennyt laaditun aikataulun mukaisesti. Kuten vaikutusten arvioinnissakin todetaan, epävarmuus aikataulusta lisää osallisten huolta, joka pitkittyy päätöksenteon venyessä. Erityisesti ratalinjauksen alle tai välittömään läheisyyteen jäävien kiinteistöjen omistajien huoli haitoista asumiselle, kiinteistöjen arvon laskusta ja kodin tai vapaa-ajan asunnon menettämisestä on suuri. Suunnittelun sujuva eteneminen on heidänkin osaltaan erityisen tärkeää.

Salon kaupunki on tyytyväinen myös siihen, että teknisten asemavarausten muutoksen suuruutta ei ole arvioitu tämän hankkeen (Helsinki-Turku nopean junayhteyden YVA) yhteydessä: asemavarausten mahdollinen toteutuminen riippuu lähijunaliikenteen kehittämisestä ja on näillä näkymillä pitkällä tulevaisuudessa.

Lukkarinmäen kulttuurihistorialliset arvot ja suuri herkkyys on huomioitu asianmukaisesti luvussa 14, jossa arvioidaan hankekokonaisuuden vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön: arvioinnin yhteenvetotaulukossa (14.3) on todettu, että "Lukkarinmäen alueen kulttuuriarvoihin kohdistuu suuria kielteisiä vaikutuksia" ja että "alueen arvokasta rakennuskantaa joudutaan purkamaan." Mutta lukujen 5 (Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö) ja 6 (Ihmisten elinolot ja viihtyvyys) osalta herää kysymys, miksi Lukkarinmäen kulttuurihistoriallinen merkitys on nostettu arvioinneissa esiin erikseen, ainoana koko suunnitteluvälillä.

Vaikutuksissa elinkeinoelämään (luku 7) kuvataan hyvin uuden nopean junayhteyden merkitys alueiden ja erityisesti asemanseutujen taloudelliseen kasvuun, elinkeinoelämään, radanvarren kuntien myönteiseen imagoon ja houkuttelevuuteen yritysten näkökulmasta. Sen sijaan terveysvaikutusten arviointi (luku 8) vaikuttaa hieman ylimalkaiselta verrattuna muihin tarkasteluihin. Terveysvaikutusten osalta jää kaipaamaan kuntakohtaista tarkastelua.

Meluvaikutuksiin (luku 9) liittyvät taulukot ovat osin vaikeaselkoisia. Lisäksi arvioinnin yhteydessä olisi ollut hyvä kertoa, että melumallinnuksen lähtökohdana oleva radan enimmäisnopeus 250 km/h määräytyy sähkö- ja turvalaitteiden suunnittelussa käytetyn enimmäisnopeuden mukaan: radalla ei pysty ajamaan nopeammin, vaikka ratageometria sen mahdollistaisikin. Sähkö- ja turvalaitteet taas on suunniteltu enimmäisnopeudelle 250 km/h, koska nopeamman junakaluston saaminen Suomeen on kaukana tulevaisuudessa. Jos nopeampi kalusto joskus Suomeen saadaan, se edellyttää sähkö- ja turvalaitteiden sekä meluselvitysten ja -suojausten päivittämistä.

Maisemavaikutusten arviointi on ollut mammuttimainen tehtävä. Monin paikoin maisemaan kohdistuvien vaikutusten arviointi tuntuu jäävän vain kuvaukseksi siitä, miten rata sijoittuu maisemaan. Arvioinnissa olisi voinut avata ja havainnollistaa enemmän radan aiheuttamia vaikutuksia, niiden laatua ja suhdetta kokonaisuuteen. Salon osalta huomautuksena

mainittakoon se, että selostuksen sivulla 157 on arvioitu lyhyesti Siittonjärven/Lahnajärven teknisen asemavarausten toteutumisen vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön, vaikka teknisten varausten arviointi piti jättää YVA:n ulkopuolelle.

Luontoon ja pintavesiin kohdistuvia vaikutuksia käsittelevistä luvuista (luvut 16, 17 ja 19) puuttuu Purilanjokea (Kealanojaa) ja Lökkilanjokea koskevat tiedot, jotka tulee huomioida jatkosuunnittelussa: Purilanjoki (Kealanoja) ja Lökkilanjoki ovat savimaan puroja, jotka on luokiteltu erittäin uhanalaiseksi (savimaan latvapurot) ja äärimmäisen uhanalaiseksi (savimaiden purot ja joet). Luonnontilaiset ja luonnontilaisen kaltaiset purot on suojeltu myös vesilailla. Lisäksi Luonnonvarakeskuksen mukaan (<https://www.luke.fi/tietoa-luonnonvaroista/kalat-ja-kalatalous/kalavarat/taimen/suomenlahden-meritaimen/>) alkuperäiseksi luokiteltu meriyhteydessä elävä taimenkanta elää Saaristomeren puolelle laskevissa Kiskonjoen, Purilanjoen ja Paimionjoen sekä mahdollisesti myös Uskelanjoen ja Halikonjoen vesistöissä. Vuoden 2019 uhanalaisuusluokituksessa meritaimen arvioitiin erittäin uhanalaiseksi. Purilanjoen taimen on suuressa vaarassa hävitä. Purilangoella on tehty kunnostuksia Valonian toimesta tavoitteena elvyttää Saaristomeren äärimmäisen uhanalaisia taimenkantoja. Virtavesien kunnostushankkeen loppuraportin 2015 (Valonia, Janne Tolonen 2016) mukaan Purilangoesta Kealanjoen kunnostetusta virtapaikasta on tehty havainto meritaimenesta ja taimenen kutupesästä. Valonian mukaan taimenen on todennettu koekalastuksin lisääntyneen viime vuosina ainakin kahdella kunnostetulla lisääntymisalueella.

Luvussa 18 (Ekosysteemipalvelut) sivulla 221 oleva kappale, joka käsittelee Suomensjärven metsäaluetta Salossa, vaikuttaa katkeavan kesken.

Sivulla 270-271 on esitetty yhteenvedotaulukko hankkeen vaihtoehtojen vaikutuksista. Vaikka toivottavaa olisi, yhteenvedotaulukko ei avaudu lukijalle kaikin osin ilman perusteellisempaa perehtymistä hankekokonaisuuteen ja sen vaikutusarviointeihin. Lisäksi yhteenvedossa jää kaipaamaan kuntakohtaisia yhteenvetoja: hankevälin kunnat ovat kuitenkin hyvin erilaisia. Kuntakohtaisina vaikutukset tulisivat selkeämmin esille ja ne olisi helpommin hyödynnettävissä esim. päätöksenteossa.

Vs. kaupunkikehitysjohtaja:

Kaupunkikehityslautakunta ehdottaa kaupunginhallitukselle, että se esittää Salon kaupungin lausuntona valmistelutekstissä kuvatut huomiot.

Päätös:

Merkittiin, että Mika Mannervesi poistui tämän asian käsittelyn ajaksi klo 17.30 – 17.53, esittelijänä toimi Ari Vainio.

Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

Kaupunginhallitus 21.12.2020 § 492

Vt. kaupunginjohtaja:

Kaupunginhallitus päättää esittää Salon kaupungin lausuntona valmistelutekstissä kuvatut huomiot.

Päätös:

Kaupunginhallitus hyväksyi päätösehdotuksen.

Kaupunkikehityslautakunta 28.09.2021 § 45

Valmistelija

yleiskaava-arkkitehti Marjo Saukkonen, marjo.saukkonen@salo.fi, p. 044 778 5100, yleiskaavapäällikkö Timo Alhoke, timo.alhoke@salo.fi, p. 044 778 5113

Lausuntopyyntö ja siihen liittyvä oheisaineisto

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) ympäristö- ja luonnonvarat -vastualue on pyytänyt Salon kaupunginhallitukselta, ympäristöterveydeltä ja kaavoitukselta lausuntoa Väyläviraston Helsinki-Turku nopeaa junayhteyttä koskevasta täydennetystä ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Uudenmaan ELY-keskuksen Ympäristö ja luonnonvarat -vastualue toimii ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA-menettely) yhteysviranomaisena. Hankkeesta vastaavana toimii Väylävirasto.

Hanketta koskeva arviointiselostus on ollut nähtävillä ensimmäisen kerran 6.11.2020-4.1.2021, jolloin siitä pyydettiin myös lausunnot. Yhteysviranomainen pyysi 11.2.2021 hakijaa täydentämään selostusta. Täydennykset koskevat puolisuustarkastelua välillä Salo-Kupittaa, melu- ja tärinävaikutuksia, pinta- ja pohjavesivaikutuksia, vaikutuksia maisemaan ja rakennettuun kulttuuriympäristöön, vaikutuksia ilmanlaatuun ja ilmastomuutokseen sekä vaikutuksia luonnonympäristöön, ekologiaan ja yhteisiin ja ekosysteemipalveluihin

Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden täydennetty YVA-selostus on nähtävillä 3.8.2021 – 3.10.2021. Lausunnot täydennetystä YVA-selostuksesta on pyydetty toimittamaan viimeistään 3.10.2021. Salon kaupunki sai lisäaikaa lausuntojen antamiseen 12.10.2021 asti. Viite: UUDELY/13887/2018. Yhteysviranomainen on ilmoittanut huomioivansa perustelussa päätelmässään myös YVA-selostuksen aikaisemman nähtävilläolon aikana tulleet mielipiteet ja lausunnot.

Täydennetty arviointiselostus liitteineen (liitteet 1–12), Natura-arvioinnit sekä aiemmin nähtävillä ollut arviointiselostus mukaan lukien sen liitteet, joita ei ole täydennetty sekä kuulutus löytyvät ympäristöhallinnon verkkosivuilta <https://www.ymparisto.fi/helsinkiturkujunayhteysYVA> sekä Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten verkkosivuilta www.elykeskus.fi/kuulutukset (valitse Uusimaa tai Varsinais-Suomi).

Täydennetty arviointiselostus

YVA-selostusta on täydennetty yhteysviranomaisena toimivan Uudenmaan ELY-keskuksen täydennyspyynnön mukaisesti:

1. Puolisuustarkastelu välillä Salo-Kupittaa
YVA-selostuksen puolisuustarkastelussa on arvioitu vaikutuksia tilanteessa, jossa rata olisi vastakkaisella puolella kuin ratateknisessä suunnitelmassa on esitetty. Täydennyksessä puolisuustarkastelua on laajennettu koskemaan kaikkia arviointiteemoja. Täydennyksen perusteella puolisuudella ei ole hankkeen kokonaismerkittävyyden kannalta vaikutusta. Kun tarkastellaan kuntakohtaista merkittävyyttä, ratateknisestä

suunnitelmasta poikkeava puolisuus voi muuttua arviointien mukaan kielteiseen suuntaan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön osalta Salossa.

2. Melun, runkoäänen ja tärinän vaikutukset

Melu-, tärinä- ja runkomeluvaikutusten täydennyksessä on tutkittu radan puolisuudesta aiheutuvaa vaikutusta välillä Salo-Kupittaa, rata- ja tieliikenteen yhteisvaikutuksia sekä meluvaikutuksia ilman meluntorjuntatoimenpiteitä. Täydennyksessä todetaan seuraavaa:

- Radan puolisuuden vaihtumisella on vain vähäinen merkitys: ratojen keskilinjoiden etäisyys on enimmilläänkin vain 15 metriä.
- Rata- ja tieliikennemelun yhteisvaikutukset kohdistuvat alueille, joilla rata ja liikennemääriltään suurimmat väylät risteävät tai kulkevat rinnakkain. Keskiäänitason kannalta yhteismelulla on merkittävää vaikutusta, kun tie- ja raideliikenteen melu on suunnitteen yhtä voimakasta (eron ollessa 0-2 dB). Toisaalta on tärkeää huomioida, että raide- ja tieliikenteen aiheuttama melu ovat luonteeltaan erilaisia: tieliikennemelun on jatkuvaa, kun taas raideliikennemelun muodostuu lähinnä melutapahtumista.
- Ratalaki edellyttää toimenpiteitä haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Näin ollen hanke ei ole toteuttamiskelpoinen ilman meluntorjuntatoimia. Mikäli meluntorjuntatoimia ei tehtäisi, vaikutukset olisivat suuresti kielteisiä ratalinjauksen läheisyydessä ja hankealueen kokonaisaltistusten määrää tarkasteltaessa. Karjaan kautta kulkevalla rantaradalla vaikutukset olisivat myönteisiä erityisesti vaihtoehdoissa A ja B, joissa pääosa raideliikenteestä siirtyy Espoo-Salo-oikoradalle.
- Salon osalta täydennys ei tuo muutosta YVA-selostuksessa esitettyyn kokonaisarvioon.

3. Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Salon kaupungin alueella tunnistettiin täydennyksessä neljä uutta luonnontilaista tai luonnontilaisen kaltaista pienvesikohdetta, jotka täyttävät vesilain 2 luvun 11 § määritelmän ja saattavat vaatia poikkeusluvan.

Pohjavesien osalta Salon alueella vesilain mukaisen luvan pohjavesiolosuhteiden muuttumisen takia vaatii Kaukolan pohjavesialueella sijaitseva Kukinnummen vedenottamon alue. Vedenottamo joudutaan todennäköisesti poistamaan käytöstä ja Kaukolan pohjavesialueelle tutkimaan uusi vedenottamon paikka. Huomioitavaa on kuitenkin, että poikkeusluvut eivät liity ympäristövaikutusten arviointiin vaan radan seuraaviin suunnitteluvaiheisiin. Täydennyksen mukaan suunniteltu rata voi aiheuttaa vaikutuksia pohjaveden painetasoon ja veden laatuun luokiteltujen pohjavesialueiden ulkopuolella. Tällaisiksi tunnistetuissa kohteissa, joita ovat mm. kalliotunnelit, suuret maaleikkaukset ja paineellisen pohjaveden alueet kuten Muurlan jokilaakso, rakentaminen edellyttää normaalia pohjaveden hallintaa. Esitetyillä täydennyksillä ei ole vaikutusta YVA-arviointiselostuksen johtopäätöksiin.

4. Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Maisemaa ja kulttuuriympäristöä koskevassa täydennyksessä on selvitetty ja arvioitu seudullisesti ja paikallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristökohteisiin kohdistuvat vaikutukset. Lisäksi on arvioitu yhteisvaikutukset melusteiden kanssa. Täydennyksen perusteella joihinkin yksittäisiin paikallisesti arvokkaisiin rakennuskohteisiin kohdistuu suuria kielteisiä vaikutuksia. Täydennykset eivät muuta kuitenkaan YVA-selostuksessa esitettyjä arviointien johtopäätöksiä. Yhdenkään aluekokonaisuuden kokonaisarviointi ei ole muuttunut eikä kuntakohtaisiin arviointeihin ole tullut muutosta.

5. Vaikutukset luonnonympäristöön, ekologiin yhteyksiin ja ekosysteemipalveluihin

Salon kaupunkia koskevat seuraavat arvioinnin kannalta keskeisimmät täydennykset:

- Kiskonjoen latvavedet, rakennustapaa ja käytön aikaisia vaikutuksia on tarkennettu
- Luontodirektiivin liitteen IV (a) lajit (lepakot, liito-orava), lajikohtaiset arviot vaikutuksista suotuisan suojelun tasoon
- Yhteenveto vaikutuksista koko luonnon monimuotoisuuden osalta. Luonnon eri osa-alueita on arvioitu tarkemmin omina osinaan

Täydennykset eivät ole muuttaneet YVA-selostuksen johtopäätöksiä.

6. Vaikutukset ilmanlaatuun ja ilmastonmuutokseen

YYA-selostuksessa on tarkastelu ilmastovaikutuksia rakentamisen aiheuttamien päästöjen, liikennöinnin muutosten aiheuttamien päästövähennysten ja hiilivaraston muutosten kautta. Täydennyksessä tarkennettiin laskentaa ja laskennan perusteita rataverkon kunnossapidon ja sekundääristen toimintojen sekä liikennöinnin osalta. Ilmastovaikutusten arviointia on täydennetty hiilinielutarkastelulla. Sen perusteella todetaan seuraavaa:

- Hiiltä sitovaa metsämaata häviää radan rakentamisen myötä 334 ha (VEA), 336 ha (VEB) tai 4 ha (VE0+).
- Jos laskennassa huomioidaan metsäalueilla (ilman ratahanketta) tulevaisuudessa tehtävät hakkuut ja luonnonpoistuma, ratahankkeen vaikutus hiilinielun pienenemiseen on vähäinen.
- Hiilinielutarkasteluun liittyy epävarmuutta, koska aikajänne on pitkä ja tulevaisuuden ennustamiseen liittyy useita oletuksia.

Tehdyt täydennykset eivät ole aiheuttaneet muutosta ilmastovaikutusten merkittävyyteen

Johtopäätöksenä on, että täydennetyt vaikutusarviointit eivät muuta kokonaismerkittävyyttä minkään arviointiteeman osalta. Täydennykset eivät myöskään vaikuta vaihtoehtojen vertailuun koko hankkeen osalta.

Lausunto täydennetyistä arviointiselostuksesta

Arviointiselostuksen täydennys ja sen liitteet on laadittu huolella ja ne antavat lisäinformaatiota. Johtopäätöksenä kuitenkin on, etteivät täydennetyt vaikutusarviointit muuta kokonaismerkittävyyttä eivätkä vaikuta vaihtoehtojen vertailuun hankkeen osalta. Lisäksi täydennykset eivät tuo merkittävää uutta tietoa Salon kaupungin alueelle kohdistuviin vaikutuksiin. Näin ollen Salon kaupungilla ole lisättävää YVA-selostusvaiheessa 6.11.2020-4.1.2021 annettuun lausuntoon.

Esittelijä	Kaupunkikehitysjohtaja
Päätösehdotus	Kaupunkikehityslautakunta ehdottaa kaupunginhallitukselle, että se esittää Salon kaupungin lausuntona valmistelutekstissä esitetyn lausunnon.
Päätös	Merkittiin pöytäkirjaan, että Mika Mannervesi poistui esteellisenä klo 17.40 -18.00, esittelijänä toimi Tarja Pennanen. Yleiskaava-arkkitehti Marjo Saukkonen selosti asiaa.

Simo Vesa, Heimo Koskisen kannattamana teki esityksen:

”Esitän, että Salon kaupunki ei anna puoltavaa lausuntoa Lukkarin mäen pilkkomiseen vedoten mm.

Savipohjaiseen maastoon

Maanvyörymä pelkoon

Asukkaiden talojen arvon pudotus

Historiallisesti arvokas Lukkarinmäki halutaan säilyttää

Meluhaitat

Kustannuskysymykset.”

Puheenjohtaja totesi, että oli tehty esittelijän ehdotuksesta poikkeava kannatettu muutosehdotus, joten asiasta on äänestettävä. Puheenjohtaja ehdotti, että toimitetaan nimenhuutoäänestys. Ne, jotka kannattavat esittelijän ehdotusta äänestävät JAA ja ne jotka kannattavat jäsen Simo Vesan ehdotusta äänestävät EI. Puheenjohtajan ehdotus äänestystavasta hyväksyttiin.

Suoritettussa äänestyksessä

Esittelijän pohjaehdotus sai 9 JAA ääntä (Lundström, Salomaa, Anttila, Kahila, Kanerva, Kymäläinen, Räike, Siikonen, Sjöholm-Nikkanen)

Jäsenen Simo Vesan ehdotus sai 4 EI ääntä (Vesa, Wallius, Helenius, Koskinen)

Puheenjohtaja totesi, että päätökseksi tuli äänin 9 - 4 esittelijän ehdotus.

Tiedoksianto

Maankäyttöpalvelut

Kaupunginhallitus 11.10.2021 § 106
3309/10.02.02/2021

Esittelijä

vs. Kaupunginjohtaja

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää antaa Salon kaupungin lausuntona seuraavan lausunnon:

” Arviointiselostuksen täydennys ja sen liitteet on laadittu huolella ja ne antavat lisäinformaatiota. Johtopäätöksenä kuitenkin on, etteivät täydennetyt vaikutusarviointit muuta kokonaismerkittävyyttä eivätkä vaikuta vaihtoehtojen vertailuun hankkeen osalta. Lisäksi täydennykset eivät tuo merkittävää uutta tietoa Salon kaupungin alueelle kohdistuviin vaikutuksiin. Näin ollen Salon kaupungilla eo ole lisättävää YVA-selostusvaiheessa 6.11.2020-4.1.2021 annettuun lausuntoon.”

Kaupunginhallitus päättää tarkistaa pöytäkirjan tämän asian osalta jo kokouksessa.

Päätös

Antti Olkinuora ehdotti Osmo Fribergin kannattama seuraavaa:

”Ehdotus kaupungin lausunnoksi

Helsinki – Turku nopean junayhteyden linjausvaihtoehtoja tarkasteltiin vuonna 2009

toteutettussa 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

moottoritelinjauksesta. 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 kehittämiseen.

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 rata siten, että se mahdollistaa myös paikallisliikenteen. Tällöin rakentamiskustannukset 2,7 miljardia euroa putoavat alle kolmannekseen matka-ajan pysyessä lähes samana. Tavaraliikenteen mahdollistavan radan nopeus on 200 km/h.

Jos nopeutta nostetaan 250 km/h (suurnopea juna), se lyhentää matka-aikaa vain kolme minuuttia Salon kaupunki pitää arviointia ja täydennettyä arviointia riittämättöminä ja oleellisilta osin virheellisinä ja linjausvaihtoehtoa Lohja – Salo vanhentuneeseen vaihtoehtotarkasteluun perustavana.

Salon kaupunki ei näe hankkeen toteuttamista perusteltuna ja pyytää uutta YVA-menettelyä välin Lohja – Salo osalta.”

Puheenjohtaja totesi, että oli tehty esittelijän ehdotuksesta poikkeava kannatettu muutosehdotus, joten asiasta on äänestettävä. Puheenjohtaja ehdotti, että toimitetaan nimenhuutoäänestys. Ne, jotka kannattavat esittelijän ehdotusta äänestävät JAA ja ne jotka kannattavat jäsen Antti Olkinuoran ehdotusta äänestävät EI. Puheenjohtajan ehdotus äänestystavasta hyväksyttiin.

Suoritettussa äänestyksessä

Esittelijän pohjaehdotus sai 10 JAA ääntä (Nikkanen, Nummentalo, Riski, Aaltonen, Ahonen-Ojala, Lehti, Huittinen, Härri, Paassilta, Yli-Jama)

Jäsen Antti Olkinuoran ehdotus sai 3 EI ääntä (Friberg, Lunden, Olkinuora)

Puheenjohtaja totesi, että päätökseksi tuli äänin 10 - 3 esittelijän ehdotus.

Tiedoksianto

Maankäyttöpalvelut
Uudenmaan ELY-keskus