

Kaupungin vastineet 10.1.-9.2.2024 nähtävillä olleeseen Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmasta annettuihin muistutuksiin

Väyläviraston tiivistelmät muistutuksista

69_ [REDACTED]

Muistuttaja tiedustelee tonttinsa kohdan kaavoitusta sekä talonsa jäämistä oikoradan alle sekä lunastustilannetta.

Kaupungin vastine

Yleiskaavassa erillispientalojen alueella (AO). Talolta matkaa tulevaan rataan on reilu 50 metriä. Asiat ratkaistaan ratasuunnitelmavaiheessa.

70_ [REDACTED]

Muistuttaja on huolissaan oman kiinteistönsä meluntorjunnan riittävydestä. Hän haluaa tietää vaihtoehtoista ennen lopullista päätöstä liittyen mm. ikkunoiden vaihtoon.

Kaupungin vastine

Meluhaittoihin nähden on todettava, että melusuojauksen toteutus tarkentuu ratasuunnitelmavaiheessa. Melusuojauksen tulee täyttää Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992. Melun seurantaohjelma tulee tehdä ratasuunnitelmavaiheessa. Hankkeessa pyritään suojaamaan eri meluntorjuntamenetelmin kaikki 55 dB ylittävälle päivämelulle altistuvat asukkaat. Melutilannetta seurataan ennen ja jälkeen hankkeen toteutuksen melumittauksilla.

71_ [REDACTED]

Muistuttaja toivoo, että myös rakennusaikana he pystyvät käyttämään omaa autotalliaan. Toivovat myös, että eivät joutuisi menettämään kovin montaa parkkipaikkaa ratalinjauksen kohdalla.

Kaupungin vastine

Tehdaskatu 6, Lounea. Asia ei ole yleissuunnitelmatason asia. Rakennusaikainen käyttö sovitaan rakennusvaiheessa.

72_ [REDACTED]

Muistuttaja pitää suunnitteluhankkeen kustannuksia suurina valtiolle, kunnille ja veronmaksajille sekä korostaa näille rahoille olevan nykyisessä maailmantilanteessa tarpeellisempaakin käyttöä. Muistuttaja ennakoi hankkeen mahdollisen EU-tuen jäävän pieneksi. Hän pitää huoltovarmuuden kannalta parempana ratayhteyttä Jäämerelle. Muistutuksessa nostetaan esiin hankkeen tuottavan merkittävästi rakentamisen aikaisia ilmastopäästöjä ja katkaisevan ekologisia yhteyksiä. Muistuttajan mielestä Salon Lukkarinmäen alueeseen kohdistuviin haitallisiin vaikutuksiin (mm. kaupunkikuva ja rakennettu kulttuuriympäristö) ei ole paneuduttu riittävästi. Rakentaminen Lukkarinmäessä aiheuttaisi melua ja tärinää sekä voisi vahingoittaa rakennuksia. Betonitunneli voi aiheuttaa pohjavedenpinnan alenemista ja vaikuttaa puupaaluperusteisten rakennusten perustuksiin. Muistuttaja nostaa esiin myös kunnallistekniikan merkittävän siirtotarpeen ja sen aiheuttaman rakennusten painumisriskin. Muistutuksessa todetaan myös Lukkarinmäen savikon

olevan paksu, mikä voi johtaa maanvyörymiin. Muistuttajan mielestä suunnitelmaa ei tulisi hyväksyä.

Kaupungin vastine

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäväälle ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Espoo–Salon oikoradan yleissuunnitelmaan sisältyy ratalain mukaisesti yhtenä kokonaisuutena radan ympäristövaikutusten arviointi. (Espoo–Lohja–Salon -yleissuunnitelma, ympäristövaikutukset. Väylävirasto. Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisuja 69/2022). Vaikutusarviointi perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä vuonna 2010 laaditun lakisääteisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen aikana tuotettuun aineistoon. Alustavan yleissuunnitelman jälkeen yleissuunnitelmaa varten sekä yleissuunnitelman aikana vuosina 2017–2021 on laadittu laajasti luonto-, muinaisjäännös-, yms erillisselvityksiä ja tehty arviointeja yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnin pohjaksi. Lisäksi tärkeänä lähtötietona on vuosina 2020–2021 laadittu Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA, jossa on suurelta osin käytetty yleissuunnitelmaa varten tehtyjä luontoselvityksiä. YVA:n yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä on saatu 3.12.2021.

Selvitysten riittävyttä on arvioitu YVA:ssa (ympäristövaikutusten arviointi); se on arvioitu ja ollut nähtävillä. YVA:sta on lausuttu. Sen rakenne on selkeä ja se sisältää lainsäädännön sisällyttämät keskeiset osiot (Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 3§).

Ratahankkeen ilmastovaikutuksia on tarkasteltu kolmesta eri näkökulmasta: rakentamisen aikaiset päästöt, vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin ja liikennöinnin aikaiset päästöt.

Suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat rakentamisesta ja ne syntyvät suhteellisen lyhyellä aikavälillä. Samoin hiilivarastojen pieneneminen tapahtuu hankkeen alkuvaiheessa ja muutos on pysyvä. Rakentamisen ilmastovaikutuksiin voidaan vaikuttaa resurssiviisailta toimilla, kuten hyödyntämällä hankkeen sisäiset massat mahdollisimman tehokkaasti, optimoimalla logistiikkaa ja soveltamalla olemassa olevia vähäpäästöisiä rakennemateriaaleja. Materiaalien päästöt ovat selkeästi hankkeen suurin päästölähde ja siihen voidaan vaikuttaa korvaamalla luonnon kiviaineksia uusiomateriaaleilla.

Yleissuunnitelmalinjauksen valinnan yhteydessä tarkasteltiin Lukkarinmäen alueella kolmea vaihtoehtoa. Yleissuunnitelman mukainen vaihtoehto valittiin jatkosuunnittelun pohjaksi. Lukkarinmäelle kohdistuvia vaikutuksia kulttuuriympäristöön ja kaupunkikuvaan tulee tarkentaa seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Maaperätutkimuksia teetetään lisää ratasuunnitelmavaiheessa. Yleissuunnitelmassa ei määritellä varamaan ottopaikkoja eikä sijoitusalueita. Ylijäämämassoille etsitään sijoituspaikkoja ratasuunnittelutyön aikana.

Meluhaittoihin nähden on todettava, että melusuojausten toteutus tarkentuu ratasuunnitelmavaiheessa. Melusuojausten tulee täyttää Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992. Melun seurantaohjelma tulee tehdä ratasuunnitelmavaiheessa. Hankkeessa pyritään suojaamaan eri meluntorjuntamenetelmin kaikki 55 dB ylittävälle päivämelulle altistuvat asukkaat. Melutilannetta seurataan ennen ja jälkeen hankkeen toteutuksen melumittauksilla.

73_

Muistuttajalla on kesämökkikiinteistö Lahnajärvellä. Muistuttaja huomauttaa meluntorjunnassa huomioidun ainoastaan radan aiheuttaman melun moottoritien ja radan yhteismelun sijasta vastoin valtioneuvoston päätöstä. Muistuttaja ilmaisee tyytymättömyytensä talojen rakenteisiin tehtäviin meluntorjuntaratkaisuihin. Kustannusarvioiden osalta nostetaan esiin aliarvioinnin mahdollisuus, koska käytetty indeksi ei vastaa toteutusajankohdan kustannusta. Esiin nostetaan myös hankalien pohjaolosuhteiden vaikutus rakentamiskustannuksiin. Muistuttaja edellyttää hyötykustannusarvioiden päivittämistä.

Kaupungin vastine

Meluhaittoihin nähden on todettava, että melusuojausten toteutus tarkentuu ratasuunnitelmavaiheessa. Melusuojausten tulee täyttää Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992. Melun seurantaohjelma tulee tehdä ratasuunnitelmavaiheessa. Hankkeessa pyritään suojaamaan eri meluntorjuntamenetelmin kaikki 55 dB ylittävälle päivämelulle altistuvat asukkaat. Melutilannetta seurataan ennen ja jälkeen hankkeen toteutuksen melumittauksilla.

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäväille ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

74_

Muistuttaja toistaa aiemmin lähettämänsä muistutuksen.

Kaupungin vastine

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksia,

elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäväälle ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Vaiheittainen rakentaminen parantaa kannattavuutta, kun Salo-Turku kaksoisraide rakennetaan ensin ja ennen Espoo-Salo oikorataa. Espoo-Salo-oikorata lyhentää Helsinki-Turku matka-aikaa noin puoli tuntia, ja mahdollistaa kauko- ja lähijunatarjonnan lisäämisen. Tämä vaikuttaa myös matkustajamääriin.

Yleissuunnitelma tarkentaa maakuntakaavassa osoitettua ratalinjaa ja varautuu maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinnän mukaisesti asemapaikkoihin Muurlassa ja Suomusjärvellä. Ratalinja on ratkaistu alustavan yleissuunnitelman yhteydessä laaditussa Salo-Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 12.12.2011. Ympäristöministeriö vahvisti hyväksymispäätöksen 4.12.2012. Kaava sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014. Radan tyyppileikkauksia ja geometriaa tarkennetaan ratasuunnitteluvaiheessa.

Lempola-Salo -nimistä maisema-aluetta ei ole määritelty valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi.

Espoo-Salo -oikoradan yleissuunnitelmaan sisältyy ratalain mukaisesti yhtenä kokonaisuutena radan ympäristövaikutusten arviointi. (Espoo-Lohja-Salo -yleissuunnitelma, ympäristövaikutukset. Väylävirasto. Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisuja 69/2022). Vaikutusarviointi perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä vuonna 2010 laaditun lakisäätöisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen aikana tuotettuun aineistoon. Alustavan yleissuunnitelman jälkeen yleissuunnitelmaa varten sekä yleissuunnitelman aikana vuosina 2017–2021 on laadittu laajasti luonto-, muinaisjäännös-, yms erillisselvityksiä ja tehty arviointeja yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnin pohjaksi. Lisäksi tärkeänä lähtötietona on vuosina 2020–2021 laadittu Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA, jossa on suurelta osin käytetty yleissuunnitelmaa varten tehtyjä luontoselvityksiä. YVA:n yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä on saatu 3.12.2021.

Selvitysten riittävyttä on arvioitu YVA:ssa (ympäristövaikutusten arviointi); se on arvioitu ja ollut nähtävillä. YVA:sta on lausuttu. Sen rakenne on selkeä ja se sisältää lainsäädännön sisällyttämät keskeiset osiot (Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 3§).

Ratahankkeen ilmastovaikutuksia on tarkasteltu kolmesta eri näkökulmasta: rakentamisen aikaiset päästöt, vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin ja liikennöinnin aikaiset päästöt.

Suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat rakentamisesta ja ne syntyvät suhteellisen lyhyellä aikavälillä. Samoin hiilivarastojen pieneneminen tapahtuu hankkeen alkuvaiheessa ja muutos on

pysyvä. Rakentamisen ilmastovaikutuksiin voidaan vaikuttaa resurssiviisailta toimilla, kuten hyödyntämällä hankkeen sisäiset massat mahdollisimman tehokkaasti, optimoimalla logistiikkaa ja soveltamalla olemassa olevia vähäpäästöisiä rakennemateriaaleja. Materiaalien päästöt ovat selkeästi hankkeen suurin päästölähde ja siihen voidaan vaikuttaa korvaamalla luonnon kiviaineksia uusiomateriaaleilla.

Hankkeen merkittävimmät kielteiset pintavesivaikutukset ovat rakentamisen aikaisia vaikutuksia. Rakentamistöiden aiheuttamat vaikutukset ovat luonteeltaan väliaikaisia. Työmaavesien käsittely ja johtaminen suunnitellaan asianmukaisesti ennen töiden alkua. Suunnittelussa huomioidaan vaikutusalueella olevat herkiksi tunnistetut pintavesikohteet, joita ovat mm. luonnonsuojelualueet ja vesistöt, joilla esiintyy huomionarvoisia lajeja. Töiden aikana työmaavesien laatua seurataan säännöllisesti ja pois johdettavien vesien tulee täyttää viranomaisten asettamat laatuvaatimukset. Espoo–Salon oikoradan yleissuunnitelmaan sisältyy ratalain mukaisesti yhtenä kokonaisuutena radan ympäristövaikutusten arviointi. (Espoo–Lohja–Salon yleissuunnitelma, ympäristövaikutukset. Väylävirasto. Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisuja 69/2022).

75

Muistuttaja korostaa hankkeen rahoituksen olevan epävarma ja korostaa hankeyhtiön todenneen tarvittavan kustannustehokkaampaa vaihtoehtoa. Muistutuksessa todetaan moottoritienjauksen olevan kustannustehokkaampi ja edes hieman realistisempi vaihtoehto. Nykyisen linjauksen mukaisen radan hyötykustannussuhdetta muistuttaja pitää yltiooptimistisiin arvioihin perustuvana ja korostaa arviot olevan laadittu ennen pandemiaa, etätyötrendiä ja Venäjän hyökkäyssotaa. Yleissuunnitelman ja rakentamisen epävarmuuden kerrotaan vaikuttavan merkittävästi kiinteistönomistajien asemaan. Lisäksi mainitaan vaikutukset luonnon monimuotoisuudelle ja ilmastopäästöt sekä nähdään Salon valtakunnallisesti merkittävien suojeltujen alueiden haittoja aliarvioidun. Muistutuksessa edellytetään mm. kulttuuriympäristölle aiheutuvien haittojen arvioimista viimeisimpien tietojen pohjalta. Mikäli yleissuunnitelma uusitaan, tulisi sen perustua moottoritienjaukseen ja huomioida paremmin mm. luonnon monimuotoisuuden ja asukkaiden oikeuksien turvaaminen. Muistuttajan mielestä yleissuunnitelmaa ei tulisi nykymuotoisena hyväksyä.

Kaupungin vastine

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennemuutoksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäväälle ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Yleissuunnitelma tarkentaa maakuntakaavassa osoitettua ratalinjaa ja varautuu maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinän mukaisesti asemapaikkoihin Muurlassa ja

Suomusjärvellä. Ratalinja on ratkaistu alustavan yleissuunnitelman yhteydessä laaditussa Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 12.12.2011. Ympäristöministeriö vahvisti hyväksymispäätöksen 4.12.2012. Kaava sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014.

Valtion väyläverkon maanlunastukset perustuvat pääasiallisesti hyväksytyyn tie- tai ratasuunnitelmaan. Suunnitelmassa ilmenee liikenneväylän tilantarve ja rajat siitä, mitä väyläalueen ulkopuolisia alueita tai oikeuksia lunastetaan pysyvästi tai työnaikaisesti. Maanlunastus tehdään vasta sitten, kun hanke on saanut rahoituksen rakentamista varten.

Nopean junayhteyden on todettu vaikuttavan myönteisesti kilpailukykyyn, elinkeinoelämän vetovoimaan ja laajentavan Etelä-Suomen työssäkäyntialuetta.

Espoo–Salon oikoradan yleissuunnitelmaan sisältyy ratalain mukaisesti yhtenä kokonaisuutena radan ympäristövaikutusten arviointi. (Espoo–Lohja–Salon yleissuunnitelma, ympäristövaikutukset. Väylävirasto. Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisuja 69/2022). Vaikutusarviointi perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä vuonna 2010 laaditun lakisääteisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen aikana tuotettuun aineistoon. Alustavan yleissuunnitelman jälkeen yleissuunnitelmaa varten sekä yleissuunnitelman aikana vuosina 2017–2021 on laadittu laajasti luonto-, muinaisjäännös-, yms erillisselvityksiä ja tehty arviointeja yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnin pohjaksi. Lisäksi tärkeänä lähtötietona on vuosina 2020–2021 laadittu Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA, jossa on suurelta osin käytetty yleissuunnitelmaa varten tehtyjä luontoselvityksiä. YVA:n yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä on saatu 3.12.2021.

Selvitysten riittävyyttä on arvioitu YVA:ssa (ympäristövaikutusten arviointi); se on arvioitu ja ollut nähtävillä. YVA:sta on lausuttu. Sen rakenne on selkeä ja se sisältää lainsäädännön sisällyttämät keskeiset osiot (Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 3§).

Ratahankkeen ilmastovaikutuksia on tarkasteltu kolmesta eri näkökulmasta: rakentamisen aikaiset päästöt, vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin ja liikennöinnin aikaiset päästöt.

Suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat rakentamisesta ja ne syntyvät suhteellisen lyhyellä aikavälillä. Samoin hiilivarastojen pieneneminen tapahtuu hankkeen alkuvaiheessa ja muutos on pysyvä. Rakentamisen ilmastovaikutuksiin voidaan vaikuttaa resurssiviisailta toimilla, kuten hyödyntämällä hankkeen sisäiset massat mahdollisimman tehokkaasti, optimoimalla logistiikkaa ja soveltamalla olemassa olevia vähäpäästöisiä rakennemateriaaleja. Materiaalien päästöt ovat selkeästi hankkeen suurin päästölähde ja siihen voidaan vaikuttaa korvaamalla luonnon kiviaineksia uusiomateriaaleilla.

76

Muistuttaja huomauttaa yleissuunnitelmassa esitetyn sillan kulkevan kiinteistönsä läpi tuhoten pellon sekä kulttuuri- ja perinnemaiseman. Esiin nostetaan aiheutuvat melu-, värinä- ja maisemahaitat. Radan ja tieyhteyksien koetaan pirstovan myös peltoja ja metsää, rikkovan peltojen salaojituksia ja sillan alle jäävän pellon olevan viljelykelvotonta. Muistuttaja kokee hankkeen aiheuttavan taloudellista vahinkoa sekä mm. luontoarvojen heikentymistä ja vaatii

vahinkojen täysimääräistä korvaamista. Muistuttaja vaatii ettei ratasiltaa toteuteta vedoten mm. hankkeen heikkoon hyötykustannussuhteeseen. Perusteena käytetään myös vanhentuneita työssäkäyntipotentialin laskelmia. Rakentaminen aiheuttaa lisäksi merkittävät ilmastohaitat ja päästöt. Muistuttaja esittää korvausvaatimuksen myös jo pohjatutkimuksissa aiheutetuista vahingoista sekä edellyttää melusteiden rakentamista koko sillan alueelle sekä sillan arkkitehtuurin tarkastelua.

Kaupungin vastine

Oikoradan yleissuunnitelmassa on esitetty uudet ja muuttuvat tiejärjestelyt sekä vaikutusten arviointi ja toimenpiteet, joilla vaikutuksia voidaan vähentää ja poistaa. Kullekin siltapaikalle on suunniteltu soveltuva siltaratkaisuu, jonka rakennetyyppi, jännemitat ja pituus on pystytty määrittämään riittävän tarkasti suunnitteluvaihe huomioiden. Ratkaisut tarkentuvat seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Valtion väyläverkon maanlunastukset perustuvat pääasiallisesti hyväksytyyn tie- tai ratasuunnitelmaan. Suunnitelmassa ilmenee liikenneväylän tilantarve ja rajat siitä, mitä väyläalueen ulkopuolisia alueita tai oikeuksia lunastetaan pysyvästi tai työnaikaisesti. Maanlunastus tehdään vasta sitten, kun hanke on saanut rahoituksen rakentamista varten.

Nopean junayhteyden on todettu vaikuttavan myönteisesti kilpailukykyyn, elinkeinoelämän vetovoimaan ja laajentavan Etelä-Suomen työssäkäyntialuetta.

Meluhaittoihin nähden on todettava, että melusuojausten toteutus tarkentuu ratasuunnitelmavaiheessa. Melusuojausten tulee täyttää Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992. Melun seurantaohjelma tulee tehdä ratasuunnitelmavaiheessa. Hankkeessa pyritään suojaamaan eri meluntorjuntamenetelmin kaikki 55 dB ylittävälle päivämelulle altistuvat asukkaat. Melutilannetta seurataan ennen ja jälkeen hankkeen toteutuksen melumittauksilla.

Espoo–Salo -oikoradan yleissuunnitelmaan sisältyy ratalain mukaisesti yhtenä kokonaisuutena radan ympäristövaikutusten arviointi. (Espoo–Lohja–Salo -yleissuunnitelma, ympäristövaikutukset. Väylävirasto. Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisuja 69/2022). Vaikutusarviointi perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä vuonna 2010 laaditun lakisääteisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen aikana tuotettuun aineistoon. Alustavan yleissuunnitelman jälkeen yleissuunnitelmaa varten sekä yleissuunnitelman aikana vuosina 2017–2021 on laadittu laajasti luonto-, muinaisjäännös-, yms erillisselvityksiä ja tehty arviointeja yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnin pohjaksi. Lisäksi tärkeänä lähtötietona on vuosina 2020–2021 laadittu Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA, jossa on suurelta osin käytetty yleissuunnitelmaa varten tehtyjä luontoselvityksiä. YVA:n yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä on saatu 3.12.2021.

Selvitysten riittävyttä on arvioitu YVA:ssa (ympäristövaikutusten arviointi); se on arvioitu ja ollut nähtävillä. YVA:sta on lausuttu. Sen rakenne on selkeä ja se sisältää lainsäädännön sisällyttämät keskeiset osiot (Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 3§).

Ratahankkeen ilmastovaikutuksia on tarkasteltu kolmesta eri näkökulmasta: rakentamisen aikaiset päästöt, vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin ja liikennöinnin aikaiset päästöt.

Suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat rakentamisesta ja ne syntyvät suhteellisen lyhyellä aikavälillä. Samoin hiilivarastojen pieneneminen tapahtuu hankkeen alkuvaiheessa ja muutos on pysyvä. Rakentamisen ilmastovaikutuksiin voidaan vaikuttaa resurssiviisailta toimilla, kuten hyödyntämällä hankkeen sisäiset massat mahdollisimman tehokkaasti, optimoimalla logistiikkaa ja soveltamalla olemassa olevia vähäpäästöisiä rakennemateriaaleja. Materiaalien päästöt ovat selkeästi hankkeen suurin päästölähde ja siihen voidaan vaikuttaa korvaamalla luonnon kiviaineksia uusiomateriaaleilla.

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäväälle ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Pohjatutkimuksia koskeva korvausvaatimus tulee esittää pohjatutkimuksen tehneelle yritykselle.

77

Muistuttaja kyseenalaistaa vain muutamia ihmisiä palvelen suunnitelman ja oikeutuksen vaikuttaa heikentävästi mm. maatalousalueisiin, ruoantuotantoon, radan alle jääviin koteihin, laitumiin ja metsiin. Koko hankkeesta tulisi luopua eikä se ole taloudellisesti tai ekologisesti perusteltavissa. Muistuttaja epäilee hankkeen olemassaolon taustaksi suunnittelijoiden ja virkamiesten työllistämisen. Parempana linjauksena mainitaan moottoritietä mukaileva vaihtoehto. Muistuttaja korostaa nykyisen linjausvaihtoehdon tuhoavan metsiä ja elinympäristöjä. Muistuttajan mielestä hankkeesta tulee luopua ja korostaa verovaraille olevan parempaa käyttöä.

Kaupungin vastine

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäväälle ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Yleissuunnitelma tarkentaa maakuntakaavassa osoitettua ratalinjaa ja varautuu maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinnän mukaisesti asemapaikkoihin Muurlassa ja Suomensjärvellä. Ratalinja on ratkaistu alustavan yleissuunnitelman yhteydessä laaditussa Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 12.12.2011. Ympäristöministeriö vahvisti hyväksymispäätöksen 4.12.2012. Kaava sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014.

Valtion väyläverkon maanlunastukset perustuvat pääasiallisesti hyväksytyyn tie- tai ratasuunnitelmaan. Suunnitelmassa ilmenee liikenneväylän tilantarve ja rajat siitä, mitä väyläalueen ulkopuolisia alueita tai oikeuksia lunastetaan pysyvästi tai työnaikaisesti. Maanlunastus tehdään vasta sitten, kun hanke on saanut rahoituksen rakentamista varten.

Nopean junayhteyden on todettu vaikuttavan myönteisesti kilpailukykyyn, elinkeinoelämän vetovoimaan ja laajentavan Etelä-Suomen työssäkäyntialuetta.

Espoo–Salon oikoradan yleissuunnitelmaan sisältyy ratalain mukaisesti yhtenä kokonaisuutena radan ympäristövaikutusten arviointi. (Espoo–Lohja–Salon yleissuunnitelma, ympäristövaikutukset. Väylävirasto. Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisuja 69/2022). Vaikutusarviointi perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä vuonna 2010 laaditun lakisääteisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen aikana tuotettuun aineistoon. Alustavan yleissuunnitelman jälkeen yleissuunnitelmaa varten sekä yleissuunnitelman aikana vuosina 2017–2021 on laadittu laajasti luonto-, muinaisjäännös-, yms erillisselvityksiä ja tehty arviointeja yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnin pohjaksi. Lisäksi tärkeänä lähtötietona on vuosina 2020–2021 laadittu Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA, jossa on suurelta osin käytetty yleissuunnitelmaa varten tehtyjä luontoselvityksiä. YVA:n yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä on saatu 3.12.2021.

Selvitysten riittävyttä on arvioitu YVA:ssa (ympäristövaikutusten arviointi); se on arvioitu ja ollut nähtävillä. YVA:sta on lausuttu. Sen rakenne on selkeä ja se sisältää lainsäädännön sisällyttämät keskeiset osiot (Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 3§).

Ratahankkeen ilmastovaikutuksia on tarkasteltu kolmesta eri näkökulmasta: rakentamisen aikaiset päästöt, vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin ja liikennöinnin aikaiset päästöt.

Suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat rakentamisesta ja ne syntyvät suhteellisen lyhyellä aikavälillä. Samoin hiilivarastojen pieneneminen tapahtuu hankkeen alkuvaiheessa ja muutos on pysyvä. Rakentamisen ilmastovaikutuksiin voidaan vaikuttaa resurssiviisailta toimilla, kuten hyödyntämällä hankkeen sisäiset massat mahdollisimman tehokkaasti, optimoimalla logistiikkaa ja soveltamalla olemassa olevia vähäpäästöisiä rakennemateriaaleja. Materiaalien päästöt ovat selkeästi hankkeen suurin päästölähde ja siihen voidaan vaikuttaa korvaamalla luonnon kiviaineksia uusiomateriaaleilla.

78

Muistuttaja huomauttaa meluntorjunnassa huomioidun ainoastaan radan aiheuttaman melun moottoritien ja radan yhteismelun sijasta vastoin valtioneuvoston päätöstä. Muistuttaja ilmaisee tyytymättömyytensä talojen rakenteisiin tehtäviin meluntorjuntaratkaisuihin. Kustannusarvioiden

osalta nostetaan esiin aliarvioinnin mahdollisuus, koska käytetty indeksi ei vastaa toteutusajankohdan kustannusta. Esiin nostetaan myös hankalien pohjaolosuhteiden vaikutus rakentamiskustannuksiin. Muistuttaja edellyttää hyötykustannusarvioiden päivittämistä.

Kaupungin vastine

Meluhaittoihin nähden on todettava, että melusuojausten toteutus tarkentuu ratasuunnitelmavaiheessa. Melusuojausten tulee täyttää Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992. Melun seurantaohjelma tulee tehdä ratasuunnitelmavaiheessa. Hankkeessa pyritään suojaamaan eri meluntorjuntamenetelmin kaikki 55 dB ylittävälle päivämelulle altistuvat asukkaat. Melutilannetta seurataan ennen ja jälkeen hankkeen toteutuksen melumittauksilla. Radan tyypileikkauksia ja geometriaa tarkennetaan ratasuunnitteluvaiheessa. Maaperätutkimuksia teetetään lisää ratasuunnitelmavaiheessa.

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäväälle ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

79_

Muistuttaja pyytää kiinnittämään huomiota Salon pehmeään maapohjaan, erityisesti tulvaherkällä Mahtinaisentiellä. Erityisesti mainitaan Kantatien 52 ylittävän sillan perustamisen mahdolliset ongelmat ja varoitetaan radan mahdollisesta pettämisestä. Muistuttaja myös kyseenalaistaa, kuka erittäin kalliin hankkeen kustantaa ja toteaa, ettei Muurlan asemavarauksen alue ole asukasmäärältään ikinä kannattava.

Kaupungin vastine

Maaperätutkimuksia teetetään lisää ratasuunnitelmavaiheessa. Oikoradan yleissuunnitelmassa on esitetty uudet ja muuttuvat tiejärjestelyt sekä vaikutusten arviointi ja toimenpiteet, joilla vaikutuksia voidaan vähentää ja poistaa. Kullekin siltapaikalle on suunniteltu soveltuva siltaratkaisu, jonka rakennetyyppi, jännemitat ja pituus on pystytty määrittämään riittävän tarkasti suunnitteluvaihe huomioiden. Ratkaisut tarkentuvat seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden

toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäväälle ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Yleissuunnitelma tarkentaa maakuntakaavassa osoitettua ratalinjaa ja varautuu maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinnän mukaisesti asemapaikkoihin Muurlassa ja Suomensjärvellä. Ratalinja on ratkaistu alustavan yleissuunnitelman yhteydessä laaditussa Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 12.12.2011. Ympäristöministeriö vahvisti hyväksymispäätöksen 4.12.2012. Kaava sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014.

Asemavarauksen toteutuminen on erillinen päätös, jossa sen kannattavuus arvioidaan perustuen arvioon asukasmäärästä.

80

Muistuttaja näkee suunnitelmassa Suomensjärven alueella pelkästään haittoja. Ratalinjauksen alle jää metsien hiilinieluja sekä virkistymetsiä. Maaperän riskien arvioinnissa ei koeta onnistutun ja muistuttaja toteaa ympäristön olevan vaativan mm. erittäin paksun savipatjan vuoksi. Muistuttaja kysyy ylijäämämaiden sijoittamisen ratkaisuja. Kustannusten nousun ja ylläpitokustannusten todetaan olevan erittäin isot suhteessa lipputuloihin ja vähäiseen käyttäjämäärään. Muistuttaja ehdottaa mieluummin Rantaradan korjaamista.

Kaupungin vastine

Yleissuunnitelma tarkentaa maakuntakaavassa osoitettua ratalinjaa ja varautuu maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinnän mukaisesti asemapaikkoihin Muurlassa ja Suomensjärvellä. Ratalinja on ratkaistu alustavan yleissuunnitelman yhteydessä laaditussa Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 12.12.2011. Ympäristöministeriö vahvisti hyväksymispäätöksen 4.12.2012. Kaava sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014.

Espoo–Salon oikoradan yleissuunnitelmaan sisältyy ratalain mukaisesti yhtenä kokonaisuutena radan ympäristövaikutusten arviointi. (Espoo–Lohja–Salon yleissuunnitelma, ympäristövaikutukset. Väylävirasto. Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisuja 69/2022). Vaikutusarviointi perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä vuonna 2010 laaditun lakisäätöisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen aikana tuotettuun aineistoon. Alustavan yleissuunnitelman jälkeen yleissuunnitelmaa varten sekä yleissuunnitelman aikana vuosina 2017–2021 on laadittu laajasti luonto-, muinaisjäännös-, yms erillisselvityksiä ja tehty arviointeja yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnin pohjaksi. Lisäksi tärkeänä lähtötietona on vuosina 2020–2021 laadittu Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA, jossa on suurelta osin käytetty yleissuunnitelmaa varten tehtyjä luontoselvityksiä. YVA:n yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä on saatu 3.12.2021.

Selvitysten riittävyttä on arvioitu YVA:ssa (ympäristövaikutusten arviointi); se on arvioitu ja ollut nähtävillä. YVA:sta on lausuttu. Sen rakenne on selkeä ja se sisältää lainsäädännön sisällyttämät keskeiset osiot (Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 3§).

Ratahankkeen ilmastovaikutuksia on tarkasteltu kolmesta eri näkökulmasta: rakentamisen aikaiset päästöt, vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin ja liikennöinnin aikaiset päästöt.

Suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat rakentamisesta ja ne syntyvät suhteellisen lyhyellä aikavälillä. Samoin hiilivarastojen pieneneminen tapahtuu hankkeen alkuvaiheessa ja muutos on pysyvä. Rakentamisen ilmastovaikutuksiin voidaan vaikuttaa resurssiviisailta toimilla, kuten hyödyntämällä hankkeen sisäiset massat mahdollisimman tehokkaasti, optimoimalla logistiikkaa ja soveltamalla olemassa olevia vähäpäästöisiä rakennemateriaaleja. Materiaalien päästöt ovat selkeästi hankkeen suurin päästölähde ja siihen voidaan vaikuttaa korvaamalla luonnon kiviaineksia uusiomateriaaleilla.

Maaperätutkimuksia teetetään lisää ratasuunnitelmavaiheessa. Yleissuunnitelmassa ei määritellä varamaan ottopaikkoja eikä sijoitusalueita. Ylijäämämassoille etsitään sijoituspaikkoja ratasuunnittelutyön aikana.

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäville ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Vaiheittainen rakentaminen parantaa kannattavuutta, kun Salo-Turku kaksoisraide rakennetaan ensin ja ennen Espoo-Salo oikorataa. Espoo-Salo-oikorata lyhentää Helsinki-Turku matka-aikaa noin puoli tuntia, ja mahdollistaa kauko- ja lähijunatarjonnan lisäämisen. Tämä vaikuttaa myös matkustajamääriin.

81_

Muistuttaja kyseenalaistaa kansalaisten todellisen vaikutusmahdollisuuden suunnitelmaan, erityisesti Lukkarinmäen säästävien vaihtoehtojen puuttuessa. Muistuttaja edellyttää perustuslain mukaisen vaikutusmahdollisuuden toteutumista ja vaatii suunnitelman hyväksymättä jättämistä ja uusien vaihtoehtojen selvittämistä. Muistuttaja nostaa esiin Vähäjoen ylityksen jälkeisen penkereellä kulkevan alueen ja sen puuttuvat havainnekuvat. Yleisötilaisuuksia kritisoidaan puheenvuorojen ja kysymysten kieltämisestä sekä tuotiin esiin, ettei jätettyihin palautteisiin ole vastattu. Lukkarinmäen perustamistapaselvitystä tunnelin osalta pidetään virheellisenä ja puutteellisiin arkistotietoihin pohjaavana. Rakentamisen aikaisia vaikutuksia tulisi tutkia tarkemmin huomioiden alueen paksu savipatja. Muistuttaja edellyttää myös kustannusarvioin päivittämistä ja YVA:n Lukkarinmäen kiertävän vaihtoehdon lisäämistä. Muistuttaja vaatii suunnitelman hyväksymättä jättämistä.

Kaupungin vastine

Salon kaupunki viittaa yleissuunnitelmaan kirjattuihin tietoihin yleisötilaisuuksista ja työpajoista luvussa 2 "Vuorovaikutus". Hankkeen vuorovaikutus on yleissuunnitelman mukaan "toteutettu

ratalain ja väylänpidon vuorovaikutusohjeen mukaisesti”. Viranomais- ja sidosryhmäyhteistyötä tehtiin hankkeen aikana sekä seuranta- ja ohjausryhmän kokouksissa että kunnittain tai aiheittain kokoon kutsutuissa erillisissä neuvotteluissa.

Yleissuunnitelman luvussa 2.3 kohdassa ”Muu palaute” viitataan palautteeseen, joka on saatu hankkeen internet-sivuilla olevan palautelomakkeen kautta, ja tähän palautteeseen on yleissuunnitelman mukaan vastattu. Luvun 2.3 kohdassa ”Salon” on lueteltu suunnitelmia, joita on tarkennettu yleisön palautteen perusteella. Salon kaupungin käsityksen mukaan yleissuunnitelma on laadittu vaikutus- ja osallistumismahdollisuudet turvaten.

Yleissuunnitelmalinjauksen valinnan yhteydessä tarkasteltiin Lukkarinmäen alueella kolme vaihtoehtoa. Yleissuunnitelman mukainen vaihtoehto valittiin jatkosuunnittelun pohjaksi. Lukkarinmäelle kohdistuvia vaikutuksia kulttuuriympäristöön ja kaupunkikuvaan tulee tarkentaa seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Radan tyyppileikkauksia ja geometriaa tarkennetaan ratasuunnitteluvaiheessa. Maaperätutkimuksia teetetään lisää ratasuunnitelmavaiheessa.

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäväille ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Yleissuunnitelma tarkentaa maakuntakaavassa osoitettua ratalinjaa ja varautuu maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinnän mukaisesti asemapaikkoihin Muurlassa ja Suomusjärvellä. Ratalinja on ratkaistu alustavan yleissuunnitelman yhteydessä laaditussa Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 12.12.2011. Ympäristöministeriö vahvisti hyväksymispäätöksen 4.12.2012. Kaava sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014.

82_

Muistuttaja ottaa muistutuksessa laajasti kantaa suunnitelma-aineistossa esitettyihin asioihin ja esittää niihin vastaväitteet. Muistuttaja korostaa aiempien jättämiensä muistutusten lisäksi, että Suomen lainsäädäntö ei tunne hankeyhtiötä rataverkon suunnittelijana. Muistutuksessa kyseenalaistetaan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman yhteensopivuus sekä mainitaan rakenteellisen korruption uhka. Väyläviraston hankkeiden osalta on mainittu hanke-esimerkkejä ja nousseita kustannusarvioita. Espoo-Salo oikoradan työssäkäyntialueiden laajentumisen perusteista pyydetään näyttöä. Lisäksi mainitaan hankkeen kannattamaton hyötykustannussuhde sekä korostetaan raideliikenteen yleistä kannattamattomuutta. Muistutus sisältää lukuisia viittauksia erilaisiin raportteihin ja niistä löytyviin kannattavuus- ja kustannustietoihin. Muistutuksessa mainitaan mm. väärin sijoitetut asemavaraukset, viitasammakon sekä muiden

eläinten elinympäristön tuhoaminen, moottoritien varren kannatettavampi linjaus, korkeat rakentamiskustannukset, Salon kaavoitusprosessin koetut epäselvyydet, ja rakentamisen laadun heikkoudet. Muistutuksessa viitataan lisäksi Länsiradan viimeaikaiseen uutisointiin ja suunnitteluratkaisuihin sekä ilmaistaan epäluottamus niihin.

Kaupungin vastine

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäväälle ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Yleissuunnitelma tarkentaa maakuntakaavassa osoitettua ratalinjaa ja varautuu maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinnän mukaisesti asemapaikkoihin Muurlassa ja Suomensjärvellä. Ratalinja on ratkaistu alustavan yleissuunnitelman yhteydessä laaditussa Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 12.12.2011. Ympäristöministeriö vahvisti hyväksymispäätöksen 4.12.2012. Kaava sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014.

Espoo–Salon oikoradan yleissuunnitelmaan sisältyy ratalain mukaisesti yhtenä kokonaisuutena radan ympäristövaikutusten arviointi. (Espoo–Lohja–Salon -yleissuunnitelma, ympäristövaikutukset. Väylävirasto. Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisuja 69/2022). Vaikutusarviointi perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä vuonna 2010 laaditun lakisääteisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen aikana tuotettuun aineistoon. Alustavan yleissuunnitelman jälkeen yleissuunnitelmaa varten sekä yleissuunnitelman aikana vuosina 2017–2021 on laadittu laajasti luonto-, muinaisjäännös-, yms erillisselvityksiä ja tehty arviointeja yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnin pohjaksi. Lisäksi tärkeänä lähtötietona on vuosina 2020–2021 laadittu Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA, jossa on suurelta osin käytetty yleissuunnitelmaa varten tehtyjä luontoselvityksiä. YVA:n yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä on saatu 3.12.2021.

Selvitysten riittävyttä on arvioitu YVA:ssa (ympäristövaikutusten arviointi); se on arvioitu ja ollut nähtävillä. YVA:sta on lausuttu. Sen rakenne on selkeä ja se sisältää lainsäädännön sisällyttämät keskeiset osiot (Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 3§).

Ratahankkeen ilmastovaikutuksia on tarkasteltu kolmesta eri näkökulmasta: rakentamisen aikaiset päästöt, vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin ja liikennöinnin aikaiset päästöt.

Suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat rakentamisesta ja ne syntyvät suhteellisen lyhyellä aikavälillä. Samoin hiilivarastojen pieneneminen tapahtuu hankkeen alkuvaiheessa ja muutos on pysyvä. Rakentamisen ilmastovaikutuksiin voidaan vaikuttaa resurssiviisailta toimilla, kuten

hyödyntämällä hankkeen sisäiset massat mahdollisimman tehokkaasti, optimoimalla logistiikkaa ja soveltamalla olemassa olevia vähäpäästöisiä rakennemateriaaleja. Materiaalien päästöt ovat selkeästi hankkeen suurin päästölähde ja siihen voidaan vaikuttaa korvaamalla luonnon kiviaineksia uusiomateriaaleilla. Suunnitelmia tehtäessä rataverkon haltija toimii yhteistyössä maakuntien liittojen, kuntien, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun perustuu rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, alueelliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun. Väylävirasto laatii ratahanketta koskevat yleissuunnitelmat ja ratasuunnitelmat. Kaupunki ei ota kantaa Väyläviraston valitsemaan tapaan suunnitella ratahanketta.

83_

Muistuttaja toistaa aiemmin edellisen nähtävillä olon aikana lähettämänsä muistutukset.

Kaupungin vastine

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäville ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Yleissuunnitelma tarkentaa maakuntakaavassa osoitettua ratalinjaa ja varautuu maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinnän mukaisesti asemapaikkoihin Muurlassa ja Suomensjärvellä. Ratalinja on ratkaistu alustavan yleissuunnitelman yhteydessä laaditussa Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 12.12.2011. Ympäristöministeriö vahvisti hyväksymispäätöksen 4.12.2012. Kaava sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014.

Oikoradan yleissuunnitelmassa on esitetty uudet ja muuttuvat tiejärjestelyt sekä vaikutusten arviointi ja toimenpiteet, joilla vaikutuksia voidaan vähentää ja poistaa. Kullekin siltapaikalle on suunniteltu soveltuva siltaratkaisu, jonka rakennetyyppi, jännemitat ja pituus on pystytty määrittämään riittävän tarkasti suunnitteluvaihe huomioiden. Ratkaisut tarkentuvat seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Espoo–Salooikoradan hankevaihtoehtoa on vertailtu nykyisen rantaradan 0+ vaihtoehtoon, jossa nykyistä rantarataa on kehitetty Turku-Kupittaa kaksiraiteen ja Espoon kaupunkiradan osalta. Yleissuunnitelman toteutus kaksiraiteisena on päätetty ja rantaradan digitalisointi ei ole suunnitelmassa mukana.

Varsinais-Suomen Liiton maakuntahallitus on pyytänyt Salon kaupungin lausunnon Salo-Lohja ratalinjan vaihemaakuntaehdotuksesta, mikä on ollut virallisesti nähtävillä 3.6.-8.7.2011 välisenä

aikana. Kaupunki on antanut lausunnon 5.9.2011§560 (kaupunginhallitus). Kaupunginhallituksen päätös ei ole ollut silloisen hallintosäännön vastainen. Kaupunginhallitukselle on hallintosäännössä annettu varsin laajat tehtävät maankäytön suunnittelun linjausten tekemiseen, joihin nähden lausunnon antaminen Salo-Lohja ratalinjan vaihemaakuntaehdotuksesta on rinnasteinen.

84_

Muistuttaja korostaa hankkeen rakentamisen aiheuttavan melua ja pölyä ja edellyttää toiminnan olevan ohjearvoissa ja käyttävän parasta mahdollista tekniikka haittojen vähentämiseksi. Räjähdyksistä aiheutuvaa tärinää edellytetään puolueettomasti seurattavan ja tiedotettavan ja huomiotavan tärinävaurioiden tarkkailu riittävän kaukana räjäytyskohteista (yli 1 km). Muistuttaja korostaa myös hankealueen rajaamista häiriöttömän metsässä liikkumisen takaamiseksi, lähimetsän ennallistamista rakentamisen päätyttyä sekä esittää toimenpiteitä räjäytysistä lähikiinteistöille aiheutuvien vahinkojen estämiseksi mm. suunnittelulla, räjähdemäärien kohtuullistamiselle ja tarkkailulla.

Kaupungin vastine

Meluhaittoihin nähden on todettava, että melusuojauksen toteutus tarkentuu ratasuunnitelmavaiheessa. Melusuojauksen tulee täyttää Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992. Melun seurantaohjelma tulee tehdä ratasuunnitelmavaiheessa. Hankkeessa pyritään suojaamaan eri meluntorjuntamenetelmin kaikki 55 dB ylittävälle päivämelulle altistuvat asukkaat. Melutilannetta seurataan ennen ja jälkeen hankkeen toteutuksen melumittauksilla. Rakentamisvaiheessa tehdään toimenpiteet vahinkojen estämiseksi lähikiinteistöille ja suunnitellaan maisemointitoimenpiteet rakentamisen päätyttyä.

85_

Muistuttaja kertoo radan kulkevan omistamansa tilan läpi ja aiheuttavan mm. tärinähaittaa ja ohjearvot ylittävää melua. Muistutuksessa mainitaan radan sijainti penkereellä ja ilmaistaan huoli hulevesien aiheuttamasta kuormituksesta mm. pelloille. Muistutuksessa edellytetään suunnittelun uudelleen aloittamista vaihtoehtoisella suoralla linjauksella Perkkoonsuo-Katinkullanmäki tai Lahnajärvi-Salo.

Muistuttaja kyseenalaistaa matkustajamäärälaskennan perusteet ja huomauttaa uusien ennusteiden laskevan matkustajamääräpotentiaalia. Nykyisen radan kunnostamisella todetaan saavutettavan sama 200 km/h nopeus. Lisäksi huomautetaan, että sääolosuhteiden vuoksi maksiminopeudet toteutuvat harvoin. Muistutuksessa mainitaan myös rakentamisen päästöt, hiilinielujen vähentyminen, todennäköinen kustannusarvion moninkertaistuminen sekä hankkeen erittäin pitkä takaisinmaksuaika. Muistuttaja pitää hanketta järjettömänä.

Kaupungin vastine

Meluhaittoihin nähden on todettava, että melusuojauksen toteutus tarkentuu ratasuunnitelmavaiheessa. Melusuojauksen tulee täyttää Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992. Melun seurantaohjelma tulee tehdä ratasuunnitelmavaiheessa. Hankkeessa pyritään suojaamaan eri meluntorjuntamenetelmin kaikki 55 dB ylittävälle päivämelulle altistuvat asukkaat. Melutilannetta seurataan ennen ja jälkeen hankkeen toteutuksen melumittauksilla.

Hankkeen merkittävimmät kielteiset pintavesivaikutukset ovat rakentamisen aikaisia vaikutuksia. Rakentamistöiden aiheuttamat vaikutukset ovat luonteeltaan väliaikaisia. Työmaavesien käsittely

ja johtaminen suunnitellaan asianmukaisesti ennen töiden alkua. Suunnittelussa huomioidaan vaikutusalueella olevat herkiksi tunnistetut pintavesikohteet, joita ovat mm. luonnonsuojelualueet ja vesistöt, joilla esiintyy huomionarvoisia lajeja. Töiden aikana työmaavesien laatua seurataan säännöllisesti ja pois johdettavien vesien tulee täyttää viranomaisten asettamat laatuvaatimukset. Espoo–Salon oikoradan yleissuunnitelmaan sisältyy ratalain mukaisesti yhtenä kokonaisuutena radan ympäristövaikutusten arviointi. (Espoo–Lohja–Salon yleissuunnitelma, ympäristövaikutukset. Väylävirasto. Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisuja 69/2022).

Yleissuunnitelma tarkentaa maakuntakaavassa osoitettua ratalinjaa ja varautuu maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinnän mukaisesti asemapaikkoihin Muurlassa ja Suomusjärvellä. Ratalinja on ratkaistu alustavan yleissuunnitelman yhteydessä laaditussa Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 12.12.2011. Ympäristöministeriö vahvisti hyväksymispäätöksen 4.12.2012. Kaava sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014.

Vaiheittainen rakentaminen parantaa kannattavuutta, kun Salo-Turku kaksoisraide rakennetaan ensin ja ennen Espoo-Saloon oikorataa. Espoo–Saloon oikorata lyhentää Helsinki–Turku matkaa noin puoli tuntia, ja mahdollistaa kauko- ja lähijunatarjonnan lisäämisen. Tämä vaikuttaa myös matkustajamääriin.

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennemuutoksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäväälle ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Espoo–Saloon oikoradan yleissuunnitelmaan sisältyy ratalain mukaisesti yhtenä kokonaisuutena radan ympäristövaikutusten arviointi. (Espoo–Lohja–Salon yleissuunnitelma, ympäristövaikutukset. Väylävirasto. Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisuja 69/2022). Vaikutusarviointi perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä vuonna 2010 laaditun lakisääteisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen aikana tuotettuun aineistoon. Alustavan yleissuunnitelman jälkeen yleissuunnitelmaa varten sekä yleissuunnitelman aikana vuosina 2017–2021 on laadittu laajasti luonto-, muinaisjäännös-, yms erillisselvityksiä ja tehty arviointeja yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnin pohjaksi. Lisäksi tärkeänä lähtötietona on vuosina 2020–2021 laadittu Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA, jossa on suurelta osin käytetty yleissuunnitelmaa varten tehtyjä luontoselvityksiä. YVA:n yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä on saatu 3.12.2021.

Selvitysten riittävyttä on arvioitu YVA:ssa (ympäristövaikutusten arviointi); se on arvioitu ja ollut nähtävillä. YVA:sta on lausuttu. Sen rakenne on selkeä ja se sisältää lainsäädännön sisällyttämät keskeiset osiot (Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 3§).

Ratahankkeen ilmastovaikutuksia on tarkasteltu kolmesta eri näkökulmasta: rakentamisen aikaiset päästöt, vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin ja liikennöinnin aikaiset päästöt.

Suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat rakentamisesta ja ne syntyvät suhteellisen lyhyellä aikavälillä. Samoin hiilivarastojen pieneneminen tapahtuu hankkeen alkuvaiheessa ja muutos on pysyvä. Rakentamisen ilmastovaikutuksiin voidaan vaikuttaa resurssiviisailta toimilla, kuten hyödyntämällä hankkeen sisäiset massat mahdollisimman tehokkaasti, optimoimalla logistiikkaa ja soveltamalla olemassa olevia vähäpäästöisiä rakennemateriaaleja. Materiaalien päästöt ovat selkeästi hankkeen suurin päästölähde ja siihen voidaan vaikuttaa korvaamalla luonnon kiviaineksia uusiomateriaaleilla.

86_

Muistuttaja pitää Tuomarinkujan kohdalla suunniteltuja meluntorjuntatoimenpiteitä riittämättöminä ja vaatii tarkennuksia suunnitelmaratkaisuihin.

Kaupungin vastine

Meluhaittoihin nähden on todettava, että melusuojauksen toteutus tarkentuu ratasuunnitelmavaiheessa. Melusuojauksen tulee täyttää Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992. Melun seurantaohjelma tulee tehdä ratasuunnitelmavaiheessa. Hankkeessa pyritään suojaamaan eri meluntorjuntamenetelmin kaikki 55 dB ylittävälle päivämelulle altistuvat asukkaat. Melutilannetta seurataan ennen ja jälkeen hankkeen toteutuksen melumittauksilla.

87_

Muistuttaja mainitsee ratalinjauksen Lukkarinmäen kohdalla olevan Salon yleiskaavan vastainen ja toteaa linjauksen poikkeavan aiemmasta linjausluonnoksesta. Muutoksella on vaikutusta linjauksen alle jääviin kiinteistöihin mikä aiheuttaa kiinteistönomistajille epäoikeudenmukaisuutta. Muistutuksessa edellytetään melu- ja tärinäselvitysten mitoitusnopeuksien olevan samat kuin raidegeometrian tavoitenoisuuden (300 km/h). Muistuttaja kyseenalaista rakentamisen aikaisten päästöjen ja kuljetusmatkojen laskentaperusteen, koska sijoitusalueita ei ole määritetty. Lisäksi muistuttaja kokee ylijäämämassojen määrän olevan epämääräisesti kerrottu.

Kaupungin vastine

Yleissuunnitelmalinjauksen valinnan yhteydessä tarkasteltiin Lukkarinmäen alueella kolme vaihtoehtoa. Yleissuunnitelman mukainen vaihtoehto valittiin jatkosuunnittelun pohjaksi. Lukkarinmäelle kohdistuvia vaikutuksia kulttuuriympäristöön ja kaupunkikuvaan tulee tarkentaa seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Meluhaittoihin nähden on todettava, että melusuojauksen toteutus tarkentuu ratasuunnitelmavaiheessa. Melusuojauksen tulee täyttää Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992. Melun seurantaohjelma tulee tehdä ratasuunnitelmavaiheessa. Hankkeessa pyritään suojaamaan eri meluntorjuntamenetelmin kaikki 55 dB ylittävälle päivämelulle altistuvat asukkaat. Melutilannetta seurataan ennen ja jälkeen hankkeen toteutuksen melumittauksilla. Radan tyyppileikkauksia ja geometriaa tarkennetaan ratasuunnitteluvaiheessa.

Valtion väyläverkon maanlunastukset perustuvat pääasiallisesti hyväksytyyn tie- tai ratasuunnitelmaan. Suunnitelmassa ilmenee liikenneväylän tilantarve ja rajat siitä, mitä

väyläalueen ulkopuolisia alueita tai oikeuksia lunastetaan pysyvästi tai työnaikaisesti. Maanlunastus tehdään vasta sitten, kun hanke on saanut rahoituksen rakentamista varten.

Nopean junayhteyden on todettu vaikuttavan myönteisesti kilpailukykyyn, elinkeinoelämän vetovoimaan ja laajentavan Etelä-Suomen työssäkäyntialuetta.

Maaperätutkimuksia teetetään lisää ratasuunnitelmavaiheessa. Yleissuunnitelmassa ei määritellä varamaan ottopaikkoja eikä sijoitusalueita. Ylijäämämassoille etsitään sijoituspaikkoja ratasuunnittelutyön aikana.

88

Muistuttaja toimitti uudelleen muistutuksensa, jonka hän on toimittanut jo aiemman nähtävillä olon aikana.

Kaupungin vastine

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäväälle ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Yleissuunnitelma tarkentaa maakuntakaavassa osoitettua ratalinjaa ja varautuu maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinnän mukaisesti asemapaikkoihin Muurlassa ja Suomusjärvellä. Ratalinja on ratkaistu alustavan yleissuunnitelman yhteydessä laaditussa Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 12.12.2011. Ympäristöministeriö vahvisti hyväksymispäätöksen 4.12.2012. Kaava sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014.

Espoo–Salo -oikoradan yleissuunnitelmaan sisältyy ratalain mukaisesti yhtenä kokonaisuutena radan ympäristövaikutusten arviointi. (Espoo–Lohja–Salo -yleissuunnitelma, ympäristövaikutukset. Väylävirasto. Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisuja 69/2022). Vaikutusarviointi perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä vuonna 2010 laaditun lakisäätetyn ympäristövaikutusten arviointiselostuksen aikana tuotettuun aineistoon. Alustavan yleissuunnitelman jälkeen yleissuunnitelmaa varten sekä yleissuunnitelman aikana vuosina 2017–2021 on laadittu laajasti luonto-, muinaisjäännös-, yms erillisselvityksiä ja tehty arviointeja yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnin pohjaksi. Lisäksi tärkeänä lähtötietona on vuosina 2020–2021 laadittu Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA, jossa on suurelta osin

käytetty yleissuunnitelmaa varten tehtyjä luontoselvityksiä. YVA:n yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä on saatu 3.12.2021.

Selvitysten riittävyyttä on arvioitu YVA:ssa (ympäristövaikutusten arviointi); se on arvioitu ja ollut nähtävillä. YVA:sta on lausuttu. Sen rakenne on selkeä ja se sisältää lainsäädännön sisällyttämät keskeiset osiot (Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 3§).

Ratahankkeen ilmastovaikutuksia on tarkasteltu kolmesta eri näkökulmasta: rakentamisen aikaiset päästöt, vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin ja liikennöinnin aikaiset päästöt.

Suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat rakentamisesta ja ne syntyvät suhteellisen lyhyellä aikavälillä. Samoin hiilivarastojen pieneneminen tapahtuu hankkeen alkuvaiheessa ja muutos on pysyvä. Rakentamisen ilmastovaikutuksiin voidaan vaikuttaa resurssiviisailta toimilla, kuten hyödyntämällä hankkeen sisäiset massat mahdollisimman tehokkaasti, optimoimalla logistiikkaa ja soveltamalla olemassa olevia vähäpäästöisiä rakennemateriaaleja. Materiaalien päästöt ovat selkeästi hankkeen suurin päästölähde ja siihen voidaan vaikuttaa korvaamalla luonnon kiviaineita uusiomateriaaleilla.

89_

Muistuttajat vastustavat radan rakentamista, koska rata tulee lähelle heidän taloan. Liian lähelle asutusta tulevan radan korostetaan aiheuttavan monia haittoja, kuten melua, lisäävän liikennettä sekä laskevan lähellä rataa sijaitsevien talojen arvoa. Muistuttajat nostavat esiin maakunnallisesti arvokkaiden luontokohteiden sekä Veikkolan kohdan maisema-alueiden tuhoutumisen. Muistuttajat vastustavat ehdotettua rataa.

Kaupungin vastine

Meluhaittoihin nähden on todettava, että melusuojausten toteutus tarkentuu ratasuunnitelmavaiheessa. Melusuojausten tulee täyttää Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992. Melun seurantaohjelma tulee tehdä ratasuunnitelmavaiheessa. Hankkeessa pyritään suojaamaan eri meluntorjuntamenetelmin kaikki 55 dB ylittävälle päivämelulle altistuvat asukkaat. Melutilannetta seurataan ennen ja jälkeen hankkeen toteutuksen melumittauksilla.

Espoo–Salo -oikoradan yleissuunnitelmaan sisältyy ratalain mukaisesti yhtenä kokonaisuutena radan ympäristövaikutusten arviointi. (Espoo–Lohja–Salo -yleissuunnitelma, ympäristövaikutukset. Väylävirasto. Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisu 69/2022). Vaikutusarviointi perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä vuonna 2010 laaditun lakisäätöisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen aikana tuotettuun aineistoon. Alustavan yleissuunnitelman jälkeen yleissuunnitelmaa varten sekä yleissuunnitelman aikana vuosina 2017–2021 on laadittu laajasti luonto-, muinaisjäännös-, yms erillisselvityksiä ja tehty arviointeja yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnin pohjaksi. Lisäksi tärkeänä lähtötietona on vuosina 2020–2021 laadittu Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA, jossa on suurelta osin käytetty yleissuunnitelmaa varten tehtyjä luontoselvityksiä. YVA:n yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä on saatu 3.12.2021.

Selvitysten riittävyttä on arvioitu YVA:ssa (ympäristövaikutusten arviointi); se on arvioitu ja ollut nähtävillä. YVA:sta on lausuttu. Sen rakenne on selkeä ja se sisältää lainsäädännön sisällyttämät keskeiset osiot (Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 3§).

Ratahankkeen ilmastovaikutuksia on tarkasteltu kolmesta eri näkökulmasta: rakentamisen aikaiset päästöt, vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin ja liikennöinnin aikaiset päästöt.

Suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat rakentamisesta ja ne syntyvät suhteellisen lyhyellä aikavälillä. Samoin hiilivarastojen pieneneminen tapahtuu hankkeen alkuvaiheessa ja muutos on pysyvä. Rakentamisen ilmastovaikutuksiin voidaan vaikuttaa resurssiviisailta toimilla, kuten hyödyntämällä hankkeen sisäiset massat mahdollisimman tehokkaasti, optimoimalla logistiikkaa ja soveltamalla olemassa olevia vähäpäästöisiä rakennemateriaaleja. Materiaalien päästöt ovat selkeästi hankkeen suurin päästölähde ja siihen voidaan vaikuttaa korvaamalla luonnon kiviaineita uusiomateriaaleilla.

Veikkolan kohdan maisema-alueiden tuhoutuminen mainitaan. Mikäli tällä tarkoitetaan Veikkolaa Suomusjärvellä, niin arvokkaat maisema-alueet eivät yllä sinne asti.

90_

Muistutuksessa vastustetaan oikoradan rakentamista ja perustellaan liikenneyhteyden olevan jo olemassa. Muistuttaja pitää tieyhteyksien korjaamista parempana vaihtoehtona ja näkee erittäin kalliin rataprojektin olevan tarpeeton erityisesti nykyisessä taloustilanteessa.

Kaupungin vastine

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäväälle ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Espoo–Salo-oikoradan hankevaihtoehtoa on vertailtu nykyisen rantaradan 0+ vaihtoehtoon, jossa nykyistä rantarataa on kehitetty Turku-Kupittaa kaksoisraiteen ja Espoon kaupunkiradan osalta. Yleissuunnitelma tarkentaa maakuntakaavassa osoitettua ratalinjaa ja varautuu maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinän mukaisesti asemapaikkoihin Muurlassa ja Suomusjärvellä. Ratalinja on ratkaistu alustavan yleissuunnitelman yhteydessä laaditussa Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 12.12.2011. Ympäristöministeriö vahvisti hyväksymispäätöksen 4.12.2012. Kaava sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014.

91_

Muistutuksessa tiedustellaan, miksi rataa on paikoin esitetty aidattavaksi sekä meluseinällä että suoja-aidalla ja nostetaan esiin ratkaisun kustannustehokkuus. Lisäkysymyksenä muistuttaja esittää, voisiko suoja-aitojen sijainti olla joku muu esim. alempana huoltoteiden yhteydessä. Lisäksi muistutuksessa tiedustellaan huoltotien jyrkältä vaikuttavan luiskan kaltevuutta ja sen ohjeidenmukaisuutta.

Kaupungin vastine

Meluhaittoihin nähden on todettava, että melusuojauksen toteutus tarkentuu ratasuunnitelmavaiheessa. Melusuojauksen tulee täyttää Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992. Melun seurantaohjelma tulee tehdä ratasuunnitelmavaiheessa. Hankkeessa pyritään suojaamaan eri meluntorjuntamenetelmin kaikki 55 dB ylittävälle päivämelulle altistuvat asukkaat. Melutilannetta seurataan ennen ja jälkeen hankkeen toteutuksen melumittauksilla.

Radan tyyppileikkauksia ja geometriaa tarkennetaan ratasuunnitteluvaiheessa.

Tämän hetken tilanteen mukaan hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäväille ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

92_

Muistuttaja ilmaisee tyytymättömyytensä suunnitelman laatuun. Muistutuksen liitteenä on muistutus, joka on toimitettu Salon kaupungille liittyen oikoradan Salon kaupunkialueen kaavaehdotukseen 30.1.2024. Tässä muistutuksessa vedottiin eriteltyjen tonttien kaavamuuostarpeeseen sekä kyseenalaistettiin oikoradan tausta ja tarve. Muistuttaja esittää, että Helsinki-Turku nopeasta junayhteydestä kannattaisi rakentaa Espoo-Lohja väli, Lohja-Salo väli jätettäisiin rakentamatta ja Salo-Turku väli toteutettaisiin. Muistuttaja korostaa junien vuorovälejä ja matkustusmukavuutta yhteyden nopeuden sijasta ja kritisoi oikoradan rahoitusta, johon ei pitäisi käyttää verovarjoja. Muistutuksessa nostetaan esiin myös ratahankkeesta johtuva luontoarvojen menetys ja maanomistajien kokemana pitkäaikainen epävarmuus. Lisäksi muistutuksessa on Salon kaupungille suunnattu kappale muutostarpeista kaavaluonnoksen yksittäisiin tontteihin.

Kaupungin vastine

Nopean junayhteyden on todettu vaikuttavan myönteisesti kilpailukykyyn, elinkeinoelämän vetovoimaan ja laajentavan Etelä-Suomen työssäkäyntialuetta. Tämän hetken tilanteen mukaan

hankkeen hyödyt eivät riitä kattamaan investointikustannuksia. Laskelma ei kuitenkaan ota huomioon hankkeen alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksia, elinkeinoelämän toimintaedellytysten muutoksia. Salon kaupunki haluaakin kiinnittää päätöksentekijöiden huomiota siihen, että kannattavuuslaskelmaa ei voida tänä päivänä tehdä ajatellen toteutusajankohdan (v. 2030 +) tilannetta. Nopea junayhteys kaupunkien välillä tulee toteutuessaan palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä, sillä se yhdistää maan suurimman ja maan kolmanneksi suurimman kaupunkiseudun. Matka-aika pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välillä lyhenee nykyisestä, mikä edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työssäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Toteutuessaan parannettu junayhteys luo edellytykset kestäväälle ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle, tukee radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Yleissuunnitelma tarkentaa maakuntakaavassa osoitettua ratalinjaa ja varautuu maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinnän mukaisesti asemapaikkoihin Muurlassa ja Suomensjärvellä. Ratalinja on ratkaistu alustavan yleissuunnitelman yhteydessä laaditussa Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 12.12.2011. Ympäristöministeriö vahvisti hyväksymispäätöksen 4.12.2012. Kaava sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014.

Espoo–Salon oikoradan yleissuunnitelmaan sisältyy ratalain mukaisesti yhtenä kokonaisuutena radan ympäristövaikutusten arviointi. (Espoo–Lohja–Salon yleissuunnitelma, ympäristövaikutukset. Väylävirasto. Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisuja 69/2022). Vaikutusarviointi perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä vuonna 2010 laaditun lakisääteisen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen aikana tuotettuun aineistoon. Alustavan yleissuunnitelman jälkeen yleissuunnitelmaa varten sekä yleissuunnitelman aikana vuosina 2017–2021 on laadittu laajasti luonto-, muinaisjäännös-, yms erillisselvityksiä ja tehty arviointeja yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnin pohjaksi. Lisäksi tärkeänä lähtötietona on vuosina 2020–2021 laadittu Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA, jossa on suurelta osin käytetty yleissuunnitelmaa varten tehtyjä luontoselvityksiä. YVA:n yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä on saatu 3.12.2021.

Selvitysten riittävyttä on arvioitu YVA:ssa (ympäristövaikutusten arviointi); se on arvioitu ja ollut nähtävillä. YVA:sta on lausuttu. Sen rakenne on selkeä ja se sisältää lainsäädännön sisällyttämät keskeiset osiot (Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 3§).

Ratahankkeen ilmastovaikutuksia on tarkasteltu kolmesta eri näkökulmasta: rakentamisen aikaiset päästöt, vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin ja liikennöinnin aikaiset päästöt.

Suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat rakentamisesta ja ne syntyvät suhteellisen lyhyellä aikavälillä. Samoin hiilivarastojen pieneneminen tapahtuu hankkeen alkuvaiheessa ja muutos on pysyvä. Rakentamisen ilmastovaikutuksiin voidaan vaikuttaa resurssiviisailta toimilla, kuten hyödyntämällä hankkeen sisäiset massat mahdollisimman tehokkaasti, optimoimalla logistiikkaa ja soveltamalla olemassa olevia vähäpäästöisiä rakennemateriaaleja. Materiaalien päästöt ovat selkeästi hankkeen suurin päästölähde ja siihen voidaan vaikuttaa korvaamalla luonnon kiviaineksia uusiomateriaaleilla.

Kaupungin tahtotila on säilyttää joen varressa puistoaluetta. Muistuttajan kaavamuutosten tarve on erillinen kaavoitusprosessi, joka ei liity nyt nähtävillä olevaan yleissuunnitelmaan.