

**Salon kaupunki
Hajala-Nunna-kaksoisraide -ratasuunnitelma
Lausunnon liite, vastinekooste 14.8.2025
6.6.-6.7.2025 nähtävillä olleesta ratasuunnitelmasta**

Muistutus 9: Yksityishenkilö A

Muistutus ratasuunnitelmasta Hajala-Nunna

(Dnro TRAFICOM/253581/05.02.03.02/2025)

Asun omistamallani, osoitteessa [REDACTED] sijaitsevalla kiinteistöllä, kiinteistötunnus: 734-486-1-13.

Kiinnitän huomiota seuraaviin puutteisiin ja epäkohtiin ratasuunnitelmassa kiinteistöni osalta ja pyydän, että ratasuunnitelmaa ei hyväksytä siinä esitetyn asuinkiinteistöni lunastuksen osalta.

1) Ratasuunnitelman tärinä- ja runkomeluselvitykseen on yleisellä tasolla merkitty, että Hajala-Nunna -ratasuunnitelman alueen joidenkin asuinrakennusten kohdalla runkomelun laskennallinen arvo ilman vaimennusta on yli 60 dB, ja että runkomelun vaimennuksella ei pystytä saavuttamaan raja-arvoa 45 dB.

Runkomelun laskennallinen desibeliarvo on ilmoitettu yleisellä tasolla eikä ratasuunnitelmasta käy lunastettavien rakennusten osalta rakennuskohtaisesti esille, kuinka suuri meluarvo on ilman vaimennusta tai vaimennustoimin. Kiinteistökohtaisia laskennallisia arvoja ei ilmene myöskään ratasuunnitelma-aineistoon kuuluvista runkomelua osoittavista karttaliitteistä. Laskelmissa huomioitujen kiinteistökohtaisten arvojen tulee ilmoittaa asiaan osallisille. Muistutuksia ei ole mahdollista esittää asianmukaisesti, jos ratasuunnitelman laadinnassa käytettyjä lukemia ei ilmoiteta kiinteistönomistajien tietoon kiinteistökohtaisesti. Ratasuunnitelmassa ei ole ilmoitettu riittäviä tietoja asuinrakennukseeni kohdistuvan runkomelun desibelitasosta siten, että olisi mahdollista ottaa kantaa siihen, onko ratasuunnitelmassa tehty arvio asuinrakennukseeni mahdollisesti runkomelun vuoksi aiheutuvasta terveyshaitasta tehty oikein tai asianmukaisin perustein. Tiedossani ei ole, missä määrin asuinrakennukseni desibeliarvot poikkeavat suositusarvoista tai ratasuunnitelmassa raja-arvoksi otetusta 45 dB:n tasosta.

Pyydän siten saada selvityksen siitä, kuinka monen desibelin runkomelu asuinrakennukseeni on laskettu aiheutuvan ilman vaimennusta sekä vaimennustoimin. Esitetyn laajennetun lunastuksen perusteet ovat ratasuunnitelmassa annetuin tiedoin epäselvät. Lunastuksen edellytysten ei voida ratasuunnitelman perusteella katsoa toteutuvan. Ratasuunnitelmaa ei tule hyväksyä kiinteistöni lunastusta koskevan esityksen osalta.

2) Ratamelun tärinä- ja runkomelusuunnitelmassa on suositeltu tehtäväksi tärinä- ja runkomelumittauksia seuraavassa suunnitteluvaiheessa laskennallisen tärinä- ja runkomelutarkastelun tarkentamiseksi ennen lopullista vaimennustarpeen arviointia. Mittaukset on suositeltu toteuttamaan välittömästi rakentamissuunnittelun alkaessa ja mittauksia on suositeltu tekemään muun muassa Paimion keskustassa, Kaarinan Verkakylässä ja Kupittaaalla. Radasta aiheutuvan haitan ja vahingon minimoiminen edellyttää, että asuinkiinteistöni kohdalla toteutetaan runkomelua koskevat mittaukset. Tiedossani ei ole, että sellaisia olisi suoritettu. Mikäli mittauksia olisi suoritettu, pyydän saada tiedon mittauksen tuloksista. Asuinkiinteistön laajennettua lunastusta ei voida perustaa pelkästään runkomelulaskelmien perusteella tehtyyn arvioon asuinrakennukselle todennäköisesti aiheutuvasta terveyshaitasta. Ainoastaan laskelmilla hankittua selvitystä ei voida pitää riittävän luotettavana. Terveystaitan aiheutumisesta tulee olla parempaa selvitystä kuin

laskelmiin perustuva todennäköisyystasoinen mahdollinen haitta. Kiinteistökohtaisesti tehtävin mittauksin tulee selvittää, onko perusteita arvioida, että haittaa aiheutuu.

3) Ratalain 5 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaan rautatiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa rautatien liikenteellinen merkitys huomioiden siten, että rataverkon ja rautatieliikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvaroja käytetään säästeliäästi, ja 4 kohdan mukaan siten, että radanpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Rataverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa on minimoitava rautateiden ja rautatieliikenteen haitat, milloin niiden syntymistä ei voida estää (HE 222/2006 vp. s. 15). Ratasuunnitelman tärinä- ja runkomeluselvityksessä on esitetty pääasiallisena runkomelun torjuntaratkaisuna ratarakenteeseen asennettavaa runkomelun vaimennusmattoa, jolla runkomelua voidaan vähentää noin 10 – 15 dB. Ratapölkyn pohjaan asennettavilla pohjaimilla on arvioitu saavutettavan noin 5 dB:n vaimennus. Lisäksi ratasuunnitelmassa on todettu, että erilaisten vaimennusratkaisujen tutkimus ja kehitys on käynnissä, joten rakentamissuunnitteluvaiheessa ja mahdollisen vaimennustarpeen täsmennyttyä olisi vaimennusratkaisu vielä hyvä tarkastella mahdollisten uusien tutkimustulosten ja mahdollisten uusien vaimennustuotteiden suhteen. Ratasuunnitelmassa kiinteistöni kohdalle runkomelun vaimentamiseksi suunniteltu 15 dB:n vaimennusmatto ei ole riittävä toimenpide torjumaan runkomelua asuinrakennuksestani. Ratalain 5 §:n mukainen haittojen ja vahingon minimoiminen edellyttää, että kiinteistöni kohdalla toteutetaan kaikki käytettävissä olevat tarvittavat vaimennustoimet siten, että kiinteistöni käyttöä asumistarkoitukseen on mahdollista

jatkaa. Kiinteistöni kohdalla tulisi käyttää lisäksi ratasuunnitelmassa vaimennuskeinona huomioituja ratapölkyn pohjaan asennettavia pohjaimia paremman vaimennustason saavuttamiseksi.

Myös kaikki muut käytettävissä olevat ja lisäksi ratasuunnitelmassa viitatuilla kehitteillä olevat mahdolliset keinot runkomelun torjumiseksi tulee huomioida ja toteuttaa. Käsitykseni mukaan runkomelua olisi nyt esitettyjen vaimennustoimien lisäksi mahdollista torjua esimerkiksi tärinäseinän käytöllä (esim. VTT:n julkaisema Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi, Esiselvitys, v. 2009 s. 48). Näitä mahdollisuuksia tai niistä aiheutuvien kustannusten arviota ei ole ratasuunnitelmassa lainkaan otettu huomioon. Asuinkiinteistöni lunastamisen edellytysten ei voida ratasuunnitelman perusteella katsoa toteutuvan eikä ratasuunnitelmaa siten tule kiinteistöni lunastuksen osalta hyväksyä.

4) Ratasuunnitelman hyväksymisehdotuksen 23.5.2025 (s.30) mukaan asuinkiinteistöni lunastuksen laajentaminen perustuisi siihen, että rautatiestä aiheutuvien haitallisten vaikutusten poistaminen tai vähentäminen on arvioitu huomattavan suuriksi seuraavien kiinteistöjen tai kiinteistöjen osien arvoon nähden ja kiinteistöt tai kiinteistöjen osat lunastetaan. Ratalain 57 §:n 2 momentin mukaan ratasuunnitelmassa voidaan osoittaa rataverkon haltijalle oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, jos kustannukset radasta kiinteistölle tai sen osalle aiheutuvien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka uuden kulkuyhteyden järjestämiseksi rautatien katkaiseman kulkuyhteyden sijaan olisivat huomattavan suuret kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna. Ratasuunnitelmasta tulee tällöin käydä ilmi haitallisten vaikutusten poistamisen tai vähentämisen taikka uuden kulkuyhteyden järjestämisen kustannusten suhde kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna. Nyt käsiteltävänä olevasta ratasuunnitelmasta ei kuitenkaan käy lainkaan ilmi haitallisten vaikutusten poistamisen tai vähentämisen taikka uuden kulkuyhteyden järjestämisen kustannusten suhde kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna. Säästösyistä lunastaminen edellyttäisi ratalain 57 §:n mukaan, että runkomelun torjunnasta aiheutuvat kustannukset olisivat huomattavan suuret kiinteistöni arvoon verrattuna. Runkomelun torjunnasta asuinkiinteistöni kohdalla aiheutuvien kustannusten ja kiinteistöni lunastuskustannusten määrää ei ole vertailtu ratasuunnitelmassa. Ratasuunnitelma on tältä osin puutteellinen. Epäselvää on, ovatko ratasuunnitelmassa esitetyn kiinteistöni laajennetun lunastuksen perusteet ratalain mukaiset. Esille ei käy, mikä arvo kiinteistölläni on arvioitu olevan,

eikä myöskään, mikä on vaimennusmaton rakentamisen arvioitu kustannus. Ratasuunnitelmassa tulisi olla huomioituna tiedot myös muiden mahdollisten vaimennustoimien kuten pohjaimien ja tärinäseinän rakentamisesta aiheutuvista kuluista suhteessa kiinteistöni arvoon. Katson, että ratasuunnitelma tulee palauttaa uudelleen käsiteltäväksi ja valmisteltavaksi kiinteistöäni koskevien tarpeellisten lisäselvitysten tekemiseksi. Kiinnitän lisäksi huomiota siihen, että syntyvien haitan minimoimisesta aiheutuvien kustannusten ja lunastuskustannusten suhdetta arvioitaessa ei tule ottaa huomioon kiinteistölleni rakennettavasta uudesta tieliittymästä aiheutuvia kuluja ottaen huomioon, että ratasuunnitelman perusteella kiinteistölle ollaan joka tapauksessa rakentamassa tie. Runkomelun torjunnasta aiheutuvien kustannusten määrää arvioitaessa huomioida tulee myös, että kustannusten määrään voi asuinrakennuksen kohdalla koitua säästöjä, mikäli asennuksia on mahdollista tehdä kiinteistöni kohdalle suunnitellun tien rakentamisen yhteydessä.

5) Huomautan vielä, että myöskään meluselvityksen liitteissä kiinteistöni kohdalle ei ole tehty merkintöjä desibelilukemista, vaan kiinteistökohtaiseksi lukemaksi on sekä päivällä että yöllä aiheutuvaa melutasoa osoittavassa karttaliitteessä merkitty 0. Näitä lukemia olen myös tiedustellut Louhi-Sitowisen palvelusta syyskuussa 2023. Tiedusteluuni on loppuvuonna 2023 vastattu, että karttapalvelun tietoja tullaan vielä päivittämään ja että ratasuunnitelmat asetetaan nähtäville kevään 2024 aikana. Kuitenkin myös nyt nähtävillä olevassa ratasuunnitelma-aineistossa kiinteistöäni koskevat melulukemat puuttuvat edelleen. Lisäksi ratasuunnitelman lunastuskartassa kiinteistöstäni on merkitty lunastettavaksi alueeksi ainoastaan välittömästi raiteisiin ja suoja-alueisiin kuuluva osuus kiinteistöstäni siitä huolimatta, että asuinrakennus on merkitty myös lunastettavaksi, ja vaikka ympäristösuunnitelmakartan mukaan suoja-aluetta suurempi osuus kiinteistöstäni on merkitty metsitettäväksi alueeksi.

Ratasuunnitelman asiakirjoista ja kiinteistöäni koskevien merkintöjen puutteista ja ristiriidoista syntyy käsitys, että ratasuunnitelmaa ei ole kiinteistöni kohdalla valmisteltu huolellisesti tai siten, että kiinteistökohtaiset olosuhteet olisi otettu huomioon.

6) Vielä haluan tuoda esille, että esimerkiksi Hajalassa on nykyisen radan vieressä taloja, jotka ovat ihan radan vieressä (rata kuilussa, talo ylempänä). Näissä rakennuksissa asutaan, eikä tiedossa ole, että asukkailla olisi asumisongelmia runkomeluhaitan vuoksi.

Pyydän huomioimaan, että ratasuunnitelman laadinnassa runkomelun raja-arvoksi otettu 45 dB ei ratasuunnitelmassa todetun perusteella ole lainsäädäntöön perustuva ehdoton raja-arvo eikä sillä ole säädöstasosta statusta. Melun kokeminen voi olla yksilökohtaista. Ei ole perusteltua lähteä lunastusedellytysten arvioinnissa siitä, että 45 dB on ehdoton raja arvioidun mahdollisen terveyshaitan käsiälläololle. Joka tapauksessa kutakin kiinteistöä ja kiinteistöäni koskevat desibelimäärät, joita lunastusesityksen tekemisessä on ratasuunnitelman valmistelussa käytetty, tulee läpinäkyvästi saattaa asiaan osallisten kiinteistönomistajien tietoon.

7) Tuon vielä erikseen esille, että uusi raide tai rata-alue ei mene asuinrakennuksen päältä. Taloni ei jää ratarakenteiden alle. Rata menee paljon alempana kuilussa kuin taloni, eikä taloni ole edes lähellä rataa verrattuna moneen muuhun taloon. Myös projektipäällikkö [REDACTED], joka kävi kotonani juttelemassa ratasuunnitelmasta, totesi, että taloni ei jää ratarakenteiden alle. Hän ihmetteli myös, miksi taloni lunastettaisiin, ja lupasi selvittää melusuunnittelijalta muun muassa, mitkä meluraja-arvot talossani on. Noin neljä vuotta sitten [REDACTED] ja toinen ratakantakseen liittyvä henkilö sanoivat minulle, että taloani ei ole tarvetta lunastaa. Taloni ja radan väliin suunniteltu yksityistie tulee olemaan minun ja Kuumalan maatilan käytössä, jonka sisareni omistaa, eikä tien yhteiskäytössä tule olemaan ongelmia.

8) Asuinkiinteistöni on sukutila ja sillä minulle sekä läheisilleni oleva tunnearvo on rahassa mittaamaton. Haluan ehdottomasti jäädä asumaan talooni.

Mielestäni perusteita asuinkiinteistöni ja -rakennukseni lunastamiselle ei ole selvitetty riittävällä tavalla eivätkä lunastuksen edellytykset täyty. Ratasuunnitelman hyväksymiselle ei tältä osin ole edellytyksiä.

Pyydän, että saan tiedoksi rataverkon haltijan kannanoton muistutuksen johdosta tässä muistutuksessa ilmoittamaani sähköpostiosoitteeseen ja mikäli mahdollista, lisäksi myös postitse.

Ystävällisin terveisin,

Yksityishenkilö, Salo

Vastine:

Alueelle ei ole yleiskaavassa osoitettu rakentamista. Alueen määräys on M-1/se eli ”Maa- ja metsätalousvaltainen alue/selvitysalue. Alueella sallitaan maa- ja metsätalouteen liittyvä rakentaminen. Alueen maankäyttö ratkaistaan erikseen rataliikenteen kehittämisen yhteydessä tarkemmalla suunnitelmalla.”

Korvauksiin liittyvät asiat käsitellään Ratalain 43 §:n mukaisessa ratatoimituksessa. Kaupunki kehottaa vielä jatkamaan keskustelua maanomistajan ja suunnitteluorganisaation välillä. Keskustelua voidaan käydä vielä rakentamissuunnitelmavaiheessa. Kaupungilla ei ole päätösvaltaa kiinteistön lunastukseen liittyvissä kysymyksissä.

Muistutus 11: Yksityishenkilö B

Muistutus ratasuunnitelmasta Hajala-Nunna

(Dnro TRAFICOM/253581/05.02.03.02/2025)

Liitteenä olevissa kahdessa kartassa huomiot Toivolan tilan 577-424-4-6 osalta. Lisäksi myös huomiot liittyen Pitkäportaanojan perkauksen mahdollistamiseen tulevaisuudessa.

Kommentit liittyvät:

-Kaikkiin kiinteistön peltolohkojen salaojitukseen on tehtävä muutoksia rakennustöiden vuoksi

-Peltojen salaojitusten/vedenpoiston yleiseen toimivuuteen. Vaikuttaa että kaikki tulevat pellon ympärysojat eivät ole riittävän syviä, jotta olemassa olevaa salaojitusta voidaan pienillä korjauksilla hyödyntää.

-Peltolohkoille kulkeminen pitää olla mahdollista rakentamisen aikana koko ajan ja lopulliset kulkureitit oltava järkeissä paikoissa ja niiden oltava riittävän leveät nykyiselle isolle maatalouskalustolle

-Haltuunottoalueen ulkopuolelle jäävän alueen käyttökelpoisuuteen

-Rata-alueen taakse jäävään pieneen kolmioon, joka näkemykseni mukaan tulisi kuulua myös lunastettavaan alueeseen.

-Nykyisen ratalinjan riittävään perusteelliseen purkamiseen

-Pari huomiota myös Pitkäportaanojan jatkohuoltoon / perkaukseen niissä kohdin, missä ojauoma menee radan alitse.

-Iso-Heikoistentien uuden ratasillan maapenger on tienhoitokunnan näkemyksen mukaan lähinnä toteuttamiskelvoton suuren jyrkkyyden ja tien mutkittelevan linjauksen vuoksi.

Terveisin

Yksityishenkilö, Paimio

Vastine:

Pääosin muistutuksessa esiintuodut asiat koskevat Paimion alueelle sijoittuvaa radan osuutta.

Salon kaupungilla ei ole lausuttavaa muistutuksesta. Pitkäportaanojan hoitotoimenpiteistä voidaan sopia tarkemmin rakentamissuunnitelmavaiheessa.