



Salon kaupunki

Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla

Vuorovaikutusraportti 21.9.2020 **LUONNOS**

OAS nähtävillä: 11.11.2019 alkaen

Alustava ehdotus nähtävillä: 10.8.-8.9.2020

Ehdotus nähtävillä:

Hyväksyminen KH:

Hyväksyminen KV:

Lainvoimainen kaava:

JULKINEN



Yhteystiedot

Salon kaupunki
Maankäyttöpalvelut
Hornintie 2-4, 24800 Halikko

Yleiskaava-arkkitehti
Marjo Saukkonen
puh. 02 778 5100
marjo.saukkonen@salo.fi

Kansikuva: Salon kaupunki 2019, ortokuva © Salon kaupunki

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä kaavaprosessin kulusta	4
2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS)	5
<i>OAS nähtävillä 11.11.2019 alkaen (MRL 62 §, MRL 63 §)</i>	
2.1 Luettelo saapuneista palautteista	5
2.2 OAS-vaiheen palautteet ja niihin laaditut vastineet	6
3. Alustava kaavaehdotus – valmisteluvaiheen kuuleminen	30
<i>Alustava kaavaehdotus oli nähtävillä 10.8.-8.9.2020 (MRL 62 §, MRA 30 §)</i>	
3.1 Luettelo saaduista palautteista	30
3.2 Yhteisöjen ja yksityishenkilöiden palautteet ja niihin laaditut vastineet	31
4. Ehdotusvaihe	49
<i>Kaavaehdotus oli nähtävillä XX.XX.–XX.XX.2020 (MRL 62 §, MRA 19 §)</i>	
3.1 Luettelo muistutuksista ja lausunnoista	
3.2 Viranomaisten ja yhteisöjen lausunnot ja niihin laaditut vastineet	
3.3 Yksityishenkilöiden muistutukset ja niihin laaditut vastineet	
5. Viranomaisneuvottelujen muistiot	54
Muistio aloitusvaiheen (MRL 66 §) viranomaisneuvottelusta 30.10.2019	54
Muistio ehdotusvaiheen (MRL 66 §, MRA 18 §) viranomaisneuvottelusta XX.XX.2020	
6. Liitteet	56

1. Tiivistelmä kaavaprosessin kulusta

Kaavatyön kuulutettiin vireille 9.11.2019.

Kaikista merkittävistä kaavatyön vaiheista on tiedotettu Salon kaupungin internet-sivuilla ja kaupungin virallisessa ilmoituslehdessä Salon Seudun Sanomissa. Lisäksi kaava-alueen maanomistajia on informoitu keskeisissä suunnitteluvaiheissa henkilökohtaisilla kirjeillä. Tällaisia keskeisiä vaiheita ovat olleet ehdotusvaiheen kuuleminen ja siihen liittyvä asukastilaisuus sekä kaavan hyväksyminen.

Kaavahankkeen lähtökohtia, tavoitteita ja etene- mistä kuvaava osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on pidetty MRL 62 §:n ja 63 §:n mukaisesti nähtävillä 11.11.2019 alkaen kaavan laadinnan ajan Halikon virastotalolla ja Salon kaupungin internet-sivuilla. OAS:sta pyydettiin erikseen kirjallista palautetta ajalla 11.11.-10.12.2019. Palautteita saatiin viisi (5) kpl.

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu (MRL 66 §) pidettiin 30.10.2019. Ehdotusvaiheen viranomais- neuvottelu pidettiin XX.XX.2020.

Alkuperäisen suunnitelman mukaan alustavaa kaavaehdotusta oli tarkoitus esitellä osallisille yleisötilaisuudessa. Poikkeusoloista johtuen yleisötilaisuutta ei kuitenkaan järjestetty vaan alustava kaavaehdotus esiteltiin videotaltioinnin avulla. Lisäksi kaupunkikehityslautakunta päätti asettaa alustavan kaavaehdotuksen nähtäville kokoukses- saan 9.6.2020 § 117. Alustava kaavaehdotus pidet- tiin nähtävillä 10.8.-8.9.2020 palautteen antamista varten (MRL 62 §, MRA 30 §).

Kaavaehdotus oli nähtävillä XX.XX.–XX.XX.2020 Halikon virastotalolla ja Salon kaupungin inter- net-sivuilla (MRL 65 §, MRA 19 §). Ehdotuksesta saatiin yhteensä X muistutusta ja X lausuntoa. Kaa- va-alueen maanomistajille lähetettiin tiedote ehdo- tuksen nähtävilläolosta.

Salon kaupunginvaltuusto hyväksyi Kiskon ran- tayleiskaavan kumoamisen kokouksessaan XX.XX.2020. Kaava-alueen maanomistajille lähetet- tiin postitse tieto hyväksymispäätöksestä (XXX §).



2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS)

Kiskon rantayleiskaavan kumoamisesta Sammalonsalmen kohdalla laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) laitettiin nähtäville 11.11.2019 (MRL 62 §, MRL 63 §). OAS pidetään nähtävillä koko kaavaprosessin ajan. OAS:sta pyydettiin erikseen kirjallista palautetta ajalla 11.11.-10.12.2019. OAS:sta saatiin viisi (5) palautetta. Lausuntoja ei saatu.

2.1 Luettelo kirjallisesti saaduista palautteista

Saapuneet palautteet:

Palaute 1, saapunut 2.12.2019 – Hirsijärven vesienhoitoyhdistys ry

Palaute 2, saapunut 3.12.2019 – Yksityishenkilö

Palaute 3, saapunut 9.12.2019 – Sammalon yhteisen vesialueen osakaskunta

Palaute 4, saapunut 9.12.2019 – Yksityishenkilö

Palaute 5, saapunut 10.12.2019 – Yksityishenkilö

Seuraavassa luvussa 2.2 (sivut 6-29) on esitetty kunkin palautteen osalta ensin kopio alkuperäisestä palautteesta, josta on poistettu henkilötiedot, minkä jälkeen on tiivistelmä kyseisestä palautteesta ja palautteeseen laadittu vastine. Tiivistelmissä on pyritty ryhmittelemään palautteiden sisältö aihepiireittäin.

2.2 OAS-vaiheen palautteet ja niihin laaditut vastineet

Kopio palautteesta 1

SALON KAUPUNKI
Saapunut 2.12.2019
Dnro 3359/10.02.02/2019

Salon kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
PL 77
24101 Salo

Kisko

22.11.2019

Palaute asiaan Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla

Hirsijärven vesienhoitoyhdistys ry (RekNro 188.315) on huolestuneena seurannut oikoratahankkeen nykyisen linjauksen mukaista etenemistä yli Sammalonsalmen ja haluaa kyseenalaistaa nykyisen ratalinjauksen sekä kaavamuutosprosessin. Ennen kaavamuutosta pitää olla valmiina hyväksytty YVA (ympäristövaikutusten arviointi) sekä ratasuunnitelma. Ratarakentamisen vaikutusten arvioija, ympäristöasiantuntija Karoliina Saarniaho, WSP, ilmaisi painokkaasti Väyläviraston Salon tiedotustilaisuudessa, että Salossa suurimmat haasteet ovat juuri Sammalonsalmen kohdalla Hirsijärvessä.

Yhdistys on tehnyt määrätietoisesti työtä Hirsijärven veden laadun parantamiseksi ja sinilevän muodostumisen ehkäisemiseksi yli 15 vuoden ajan. Erityisesti kapean Sammalonsalmen avoimena pitäminen ja virtausten säilyttäminen on äärimmäisen tärkeää. Siksi on tehty hoitotoimenpiteitä kuten kaislanleikkausta ja leikkuujätteiden hävittämistä erityisesti viime vuosina. Lisäksi on ELY-keskuksen tuella ja ohjeistuksella suoritettu hoitokalastusta jo useana vuonna. Jos järven pohjasedimenttikerrokseen kerääntynyttä fosforia vapautetaan ilman erillistä ympäristösuunnitelmaa, sen vaikutus vedenlaatuun voi olla kohtalokasta niin vapaa-ajan asukkaille kuin eläimistöille, kuten linnuille, kaloille, kalojen kutuvaellukselle ja järvisimpukoille. Ennen kaavamuutosta on esitettävä selvitys eri eläinlajien herkkyydestä.

Ennen kaavamuutoksen etenemistä tulee selvittää myös junaliikenteen aiheuttama melu ja sen torjunta. Meluntorjunnasta tulee olla luotettavat ja lopulliset selonteot, koska kaavamuutosalueen lähistöllä on runsaasti loma-asutusta ja ääni leviää veden kantamana erittäin laajalle alueelle. Meille on suunnittelijoiden suulla kerrottu että jos junat kulkevat neljän metrin korkeudessa järven pinnasta neljä kertaa tunnissa, niiden meluntorjunnassa on suuria haasteita. Suomessahan ei ole aiempaa kokemusta suurnopeiden junien kohtaamisten aiheuttamista äänihaitoista korkealla sillalla veden yläpuolella!

Edelleen huolenaiheita ovat junaliikenteen aiheuttama metallihiukkasten kulkeutuminen kalavesiin sekä tärinän vaikutus eläimistöön. Oma lukunsa ovat lisäksi radan rakentamisvaiheen valtavat ja osin pysyvätkin vaikutukset vesistöön, eläimistöön ja koko luontoon. Kaiken kaikkiaan ratarakentaminen ja sen myötä tulevat teiden, siltojen, tunnelien ja huoltoreittien rakentaminen ja niiden kunnossapitäminen tulevat vaikuttamaan tuhoavasti arvokkaaseen paikalliseen maisemakokonaisuuteen.

Koska Sammalon kylä, Hirsijärvi ja luonnonkaunis Sammalonsalmi yli neljäkymmentä metriä leveine ratasiltoineen eivät kaavamuutoksen jälkeisen ratarakentamisen jälkeen koskaan olisi ennallaan, esitämme että yllä mainittua kaavamuutosta ei toteuteta.

Hirsijärven vesienhoitoyhdistys ry:n puolesta



Tiivistelmä palautteesta 1

Hirsijärven vesienhoitoyhdistys ry vastustaa kaavamuutosprosessia ja oikoradan sijoittamista Sammalonsalmen kohdalle. Yhdistys pitää hanketta niin luonnon, maisemakuvan kuin vapaa-ajan asutuksen kannalta haitallisena. Yhdistyksen näkemyksen mukaan kaavamuutokseen ei tulisi ryhtyä, ennen kuin ratahankkeeseen liittyvä ympäristövaikutusten arviointi (YVA) ja ratasuunnitelma ovat valmiita. Ennen kaavamuutosta tulisi tehdä selvitys eläinlajien herkkyydestä sekä junaliikenteen aiheuttamasta melusta ja sen torjunnasta. Huolenaiheita ovat myös junaliikenteen aiheuttama metallihiukkasten kulkeutuminen kalavesiin, tärinän vaikutus eläimistöön sekä radan rakentamistaiheen vaikutukset vesistöön, eläimistöön ja koko luontoon. Lopuksi vesienhoitoyhdistys esittää, ettei kaavamuutosta tulisi toteuttaa lainkaan.

Vastine palautteeseen 1

Espoo-Salo-oikorata kuuluu osana valtakunnallisesti merkittävään Helsinki-Turku nopea junayhteys-hankkeeseen, jonka suunnittelusta on päätetty valtionhallinnossa. On tärkeää huomata, että radan suunnittelu ja yleiskaavoitus ovat erillisiä prosesseja, vaikka niiden molempien taustalla onkin valtionhallinnossa tehdyt päätökset ja linjaukset, joiden pohjalta ratalinja on merkitty voimassa oleviin Varsinais-Suomen ja Uudenmaan maakuntakaavoihin.

Salon kaupungin alueella ratalinjaus on osoitettu voimassa olevassa Salo-Lohja -oikoradan vaihemaa-kuntakaavassa, joka on vahvistettu 4.12.2012. Oikorataa suunnitellaan ko. maakuntakaavan mukaiseen maastokäytävään. Lisäksi maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista (MRL 32 §). Vanhentuneen Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen edistää maakuntakaavan toteutumista MRL:n mukaisesti. Sen sijaan yleiskaavoituksen tehtäviin ei kuulu ottaa kantaa radan sijoittumiseen eikä radan tarkempaan suunnitteluun.

Lainsäädäntö ei aseta sellaisia ehtoja, joiden mukaan kaavamuutosta tai kumoamista ei voi tehdä ennen kuin radan rakentamispäätös on tehty ja ratasuunnitelmat, YVA ja muut luvat hyväksytyt. Sen sijaan radan yleissuunnitelman hyväksymisen edellytyksenä on, että kuntien yleiskaavat mahdollistavat yleissuunnitelman mukaisen ratkaisun (RataL 10 §). Lisäksi on huomioitava, että yleiskaavoituksen tehtäviin ei kuulu ottaa kantaa radan sijoittumiseen eikä radan tarkempaan suunnitteluun: radan sijainti on osoitettu maakuntakaavassa, ja radan suunnittelu ja siihen liittyvä ympäristövaikutusten arviointi ovat erillisiä hankkeita, joita hoitaa Väylävirasto. Yleiskaavoituksen tehtäviin ei myöskään kuulu radan suunnitteluun ja toteuttamiseen liittyvä tiedottaminen. Oikoradan suunnitteluun kohdistuvat näkemykset ja toiveet merkitään kuitenkin tiedoksi.

Väylävirastossa käynnissä olevissa Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelussa ja Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointityössä (YVA) tehdään selvitykset mm. luontoa, melua ja sen torjuntaa, tärinää ja maisemakuvaa koskien yleissuunnitelmatarkkuudella, joka vastaa yleiskaavan tarkkuutta. YVA:ssa arvioidaan ratahankkeen vaikutukset vaikutusryhmittäin Kaavatyö, joka koskee Kirkon rantayleiskaavan kumoamista Sammalonsalmen kohdalla, on aikataulutettu siten, että siinä voidaan hyödyntää Helsinki-Turku nopean junayhteyden YVA:a ja siinä tehtyjä selvityksiä. Vaikutukset ja keinot haitallisten vaikutusten minimoimiseksi tullaan esittämään kaavatyössä yleiskaavatarkkuudella maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla.

Kopio palautteesta 2

SALON KAUPUNKI
Saapunut 3.12.2019
Dnro 3359/10.02.02/2019

Lähtettäjä: [REDACTED]
Lähetetty: 3. joulukuuta 2019 6:53
Vastaanottaja: Kaupunkisuunnittelu
Aihe: Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla

Hei!

Tässä kommentteja Kiskon rantayleiskaavan kumoamista vastaan Sammalonsalmen kohdalla:

- Miksi pitää vetää rautatie kauniin järven yli, kun se voisi mennä myös moottoritien vieressä?
- Tämä ratkaisu pilaa mökkiläisalueen
- Nykyään puhutaan kovasti luonnonsuojelusta, mutta silti rautatie laitetaan kauneimpaan järvimaisemaan.
- järvi on kuuluisa monipuolisesta linnustostaan
- Sammalonsalmi on monipuolinen lintujen pesimispaikka (myös harvinaisempia lajeja)



Tiivistelmä palautteesta 2

Yksityishenkilö esittää antamassaan palautteessa seuraavat kommentit Kiskon rantayleiskaavan kumoamista vastaan Sammalonsalmen kohdalla:

- Miksi pitää vetää rautatie kauniin järven yli, kun se voisi mennä myös moottoritien vieressä?
- Tämä ratkaisu pilaa mökkiläisalueen.
- Nykyään puhutaan kovasti luonnonsuojelusta, mutta silti rautatie laitetaan kauneimpaan järvimai-semaan.
- Järvi on kuuluisa monipuolisesta linnustostaan.
- Sammalonsalmi on monipuolinen lintujen pesimipaikka (myös harvinaisempia lajeja).

Vastine palautteeseen 2

Espoo-Salo-oikorata kuuluu osana valtakunnallisesti merkittävään Helsinki-Turku nopea junayhteys-hankkeeseen, jonka suunnittelusta on päätetty valtionhallinnossa. On tärkeää huomata, että radan suunnittelu ja yleiskaavoitus ovat erillisiä prosesseja, vaikka niiden molempien taustalla onkin valtionhallinnossa tehdyt päätökset ja linjaukset, joiden pohjalta ratalinja on merkitty voimassa oleviin Varsinais-Suomen ja Uudenmaan maakuntakaavoihin.

Salon kaupungin alueella ratalinjaus on osoitettu voimassa olevassa Salo-Lohja -oikoradan vaihemaa-kuntakaavassa, joka on vahvistettu 4.12.2012. Oikorataa suunnitellaan ko. maakuntakaavan mukaiseen maastokäytävään. Lisäksi maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan vi-ranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteut-tamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista (MRL 32 §). Vanhentuneen Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen edistää maakuntakaavan toteutumista MRL:n mukaisesti. Sen sijaan yleiskaavoituksen teh-täviin ei kuulu ottaa kantaa radan sijoittumiseen eikä radan tarkempaan suunnitteluun.

Väylävirastossa käynnissä olevissa Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelussa ja Helsinki-Turku nopean ju-nayhteyden ympäristövaikutusten arviointityössä (YVA) tehdään selvitykset mm. luontoa, melua ja sen torjuntaa, tärinää sekä maisemakuvaa koskien yleissuunnitelmatarkkuudella, joka vastaa yleiskaavan tarkkuutta. YVA:ssa arvioidaan ratakankkeen vaikutukset vaikutusryhmittäin. Kaavatyö, joka koskee Kir- kon rantayleiskaavan kumoamista Sammalonsalmen kohdalla, on aikataulutettu siten, että siinä voidaan hyödyntää Helsinki-Turku nopean junayhteyden YVA:a ja siinä tehtyjä selvityksiä.

Kopio palautteesta 3

Salon kaupunki
Saapunut 9.12.2019
3359/10.02.02/2019

Sammalon yhteisen vesialueen osakaskunnan rek no [REDACTED] palaute
asiaan Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla, vireille 9.11.2019.

Sammalon osakaskunta hallitsee aiotun radan vuoksi rakennettavan sillan toisen pään vesialuetta Sammalon kylän puolella. Osakaskunnalla on 41 omistajaa.

Väyläviraston tavoitteena on "raideliikenteen parempi saavutettavuus". Tämä ei radan nykylinjauksella ja asemavarauksilla toteudu, kun Lohja-Salo -väli jää ilman asemia. Suomenselälle ei asemia tule, Uudenmaan puolellakin on asemapaikkoja jossain metsässä, jonne ei asemia tule. Salon oikorataosayleiskaavan muutoksesta kartta asiakirjoissa 22.10.2019 ei viittaa asemavaraukseen eikä taajaman kaavoittamiseen. EU:n tilintarkastustuomioistuimien suosittelua pitkäkestoissa ratahankkeissa toistuvaan uudelleenarviointiin. Näin ei ole menetelty. Nopean liikenteen junaratayhteyksiä toteutettaessa on huolehdittava lähi- ja taajamaliikenteen toimintaedellytyksistä. Näinkään ei ole menetelty. Katsomme, että kaavamuuotos on vailla perusteita ja haluamme kyseenalaistaa prosessin.

Mielestämme on ensisijaista, että päätös radan rakentamisesta juuri tälle paikalle on tehty ennen kaavamuuotuksia ja lisäksi ratasuunnitelmat, YVA ja muut luvat rakentamiselle pitää olla hyväksytyt asianmukaisesti. Radan rakentamiseen liittyviä tavoitteita tulisi tarkistaa mm. niiltä osin kuin ne liittyvät ilmastotekoon, autoliikennepäästöt ei tule olemaan enää niin CO₂-pitoista radan tultua liikennekelpoiseksi, rata ei tule laisinkaan ratkaisemaan aina vaan kasvavaa rekkaliikennettä Turku-Helsinki -välillä, matkustajamääriin on laskettu mukaan hypoteettista väestöä radan ympärystääjämistä, joita ei ole edes olemassa kuin paperilla jne.

Olemme aiemmin vastineessamme oikoratasuunnitelmaan esittäneet:

Toivomme yksituumaisesti, että suunnittelu ja mahdollinen rakentaminen tapahtuu yhteistyössä huomioiden mm. vesilaki 27.5.2011/587, valtioneuvoston asetus 1560/2011 vesitalousasioista ja päivityksiä lakiin vesistöhankeiden johdosta suoritettavista tilusjärjestelyistä 277/2009. AVIn kanssa tulisi myös läpikäydä mm. ne tapaukset, joissa kiinteistölle tai sen osalle aiheutuu huomattavaa haittaa (1 § 1 mom.) Oletus on, että lupaa kysytään, jos ja kun vesialuetamme aiotaan hyödyntää.

On erittäin tärkeää, ettei nykyisin kovinkin kapea salmi, joka yhdistää Hirsjärven pohjoispään ja isomman järven entuudestaan kaventuisi, vaan tarvittavat virtaamat ja veden keskikorkeudet yhdessä ELY-keskuksen kanssa selvitetään. Lisäksi järvellä sinilevätilanne on vaikea (<https://www.hirsijarvi.com/36021>), eikä sitä tulisi missään tapauksessa pahentaa vapauttamalla pohjasedimenttikerrokseen kerääntynyttä fosforia ilman erillistä ympäristösuunnitelmaa, jotta järven runsas vapaa-ajan asutus, yritys- ja matkailutoiminta (mm. melonta, mökkivuokraus) puhumattakaan linnuista, järvisimpukoista, kaloista ja muusta eläimistöstä (erityisesti viitasammakot) ei entisestään vaarantuisi ja aiheuttaisi merkittäviä taloudellisia haittoja ranta-asukkaille. Järveä on kunnostettu suunnitelmallisesti noin 15 vuoden ajan (<https://www.hirsijarvi.com/16>). Vaikutelmamme on edelleen, ettei laidun- ja riistaeläimien radalle pääsulle ole ajateltu riittävää suojausta, jolloin liikenne ei olisi sujuvaa.

Toivomme myös saavamme suunnittelijoilta tietoa siitä melusta ja sen torjunnasta, jonka 4 kertaa tunnissa ohittava juna aiheuttaa, eritoten jos ne kulkevat 4 metrin korkeudessa järven pinnasta.

Edelleen korostamme Sammalon kylän historiaa, sen ainutlaatuinen kulttuurimaisema aiotaan nyt tuhota radan kulkiessa keskeisen Sammalon vanhan ja hiljattain entisöidyn ja suojellunkin päätilan pihan taitse. Radan järkeenkäyvän reitin pitäisi olla lähempänä Helsinki-Turku moottoritietä, eikä missään nimessä mitään järven ylitystä pitäisi tehdä Sammaloa pirstoen. Sammalon Pallus ja Alhainen ovat kirjoissa mainittu jo keskiajalla.

JULKINEN

Edelleen Sammalon nykyinen tila yhteisöllisenä lähiruoka/karjatilana tulisi huomioida, puhumattakaan siellä harjoitettavasta maaseudulle olennaisesta eläinlääkäriklonikasta, jonka toiminta radan tullessa olisi mahdotonta. (On myös hämmästyttävää, että vastaava tapahtuisi Birkkalan spelttiluomutilalle, jolta on vientiä aina Kiinaan asti!).

Edelleen osakunta haluaa korostaa, että koska Muurlaan ja Suomusjärvelle ei asemaa tule, eikä edes kaiketi voida käytännössä rakentaa, olisi luontevampaa ajatella asemavarauksia ns. Piihovin risteykseen ja Kitulaan, esim. Kiikalan lentokenttää palvelevana. Suunniteltu junan nopeus ja toteutuva nopeus eivät kohtaa toisiaan Salon kohdilla, joten olisi luontevaa ohittaa Salo pohjoispuolitse, jotta kustannuksen eivät nousisi turhan korkeiksi mutkaisen radan vuoksi.

Tämän vuonna 2018 annetun palautteen lisäksi, varsinkin koska toivomuksiemme suhteen ei olla Väylän taholta oltu lainkaan yhteydessä, korostamme että meluntorjunnasta pitää olla lopulliset ja luotettavat selonteot, koska lähistöllä on loma-asutusta ja EU-direktiivin mukaisen suurnopeusjunan ja niiden kohtaamisen juuri sillalla melutason torjumisesta ei Suomessa ole aiempaa kokemusta, järven vedenpintaa pitkin melu tulee varmasti leviämään laajalle, jo olemassa olevan jatkuvan moottoritemelun lisäksi. Vedessä ääni etenee 5x nopeammin kuin ilmassa. Edelleen talvella äänet etenevät nopeammin. Myös miten veden eläimen reagoivat impulssimeluun saatikka muutoksiin äänenpaineessa tulee kaavassa huomioida, nykytilanne ei saisi heikentyä. Suurnopeusjuna!, ovatko nykyiset melu-, tärinä- jne. säädökset edes riittäviä tässä yhteydessä?

Edelleen, jos kaavamuuosprosessia todella jatketaan, tulee uuden kaavan määrittää aiotun radan käyttöön ja sen rakentamiseen liittyvät haitat ja niiden minimointi. Vesistösiilan rakentamisesta aiheutuu väistämättä mm. veden väliaikaista samenessa ja sedimentin leviämistä uusille alueille. Muita ovat tyypipäästöjen määrät, rakentamisajankohdat esim. lintujen pesimisen ja kalojen ja sammakoitten kutemisen pitää olla rauhoitettu, samoin puiden kaatoajat oltava määritelty, laskelmaa radan rakentamisen co2-päästöistä emme ole saaneet pyynnöistä huolimatta, hiilineutraalisuus tulee huomioida, järven ylittävistä junaliikenteestä tulee aiheutumaan kiskoista ja junasta irtoavien metallihiukkasten kulkeutumista kalavesiimme, miten tämä minimoidaan, myös tärinää -betonisratapolkyt lisäävät tätä - miten tärinän vaikutus eläinten käyttäytymiseen on huomioitu kaavassa - ihmisenkö vain huomioidaan?, työnaikaiset läjitykset ja ylijäämämassojen siirtoon liittyvät seuraamukset raskasmetallien ja pinta/pohjavesien suhteen tulee kaavassa määrittellä. Värähtelyn ja tärinän vaikutuksia vesieläimille tulisi minimoida vedenalaisella meluntorjunnalla kaavassa, ettei syntyisi SYKEN vastikään havaitsemia häiriöitä eläinten viestimisessä ja fyysisessä käytöksessä, puhumattakaan fyysisistä vaurioista. Varsinkin kaloille on havaittu äänimaailman olevan tärkeä viestimisessä, parittelukumppanin löytämisessä ja petoeläinten välttämässä. Kaavan tulisi edellyttää selvitystä kotimaisten eläinlajien herkkyydestä.

On erittäin tärkeää, ettei nykyisin kovinkin kapea salmi, joka yhdistää Hirsjärven pohjoispään ja isomman järven entuudestaan kaventuisi, vaan tarvittavat virtaamat ja veden keskikorkeudet yhdessä ELY-keskuksen kanssa selvitetään. Lisäksi järvellä sinilevätilanne on vaikea (<https://www.hirsijarvi.com/36021>), eikä sitä tulisi missään tapauksessa pahentaa vapauttamalla pohjasedimenttikerrokseen kerääntynyttä fosforia ilman erillistä ympäristösuunnitelmaa. Virtaamisen turvaamiseen tulla olla suunnitelma ennen kuin nykyinen status quo puretaan.

Myös edellyttämme, että kaavassa edellytettäisi varautuminen junaonnettomuuteen vesialueellamme, pelastus-, öljyntorjunta- ym. töiden osalle ja riskianalyysin tekeminen riskeistä ja uhista.

Lopuksi olisi erittäin tärkeää saada tietää, miten hule- ym. vesien poisto salmen ylittävällä osuudella ja muuallakin osakaskuntamme jäsenistön mailla tullaan järjestämään, kaavan

kumoaminen ei saa sallia rakentamista ilman, että meille kerrotaan näistä järjestelyistä seikkaperäisesti.

Yhteyshenkilönä toimii [REDACTED]

Sammalon yhteisen vesialueen osakaskunnan hallitus/toimikunta

PS. vastarannan yhteinen vesialue Rasvala on kanssamme yhteneväistä mieltä

liite osakaskunnan vastineeseen koskien asutusta

Kuvaliite Sammalon päätilasta noin 100 vuoden ajalta



EI JULKINEN



liite osakaskunnan vastineeseen koskien eläimistöä
OIKORATA
VIITASAMMAKOT JA LINTUPOUKAMA 15.10.2018



OIKORATA

JULKINEN

VIITASAMMAKOT JA LINTUPOUKAMA 15.10.2018

Karttaan on merkitty punainen täplä viitasammakoiden esiintymispaikkaan. Ruovikkoinen lintupoukama, jonka rikasta ekosysteemiä pidetään yllä karjan laidunnuksella, sijaitsee täplän pohjoispuolella. Kartta on ote yleissuunnitelmasta Suomusjärvi-Salo -osuudelta Hirsjärven ja Vilikkalantien kohdalta.

Viitasammakoita on havaittu keväisin (pulputus) runsaasti jo vuosikymmenien ajan rannasta tien notkelman kohdalta. **Onko viitasammakoista tehty luontoselvitystä ko. paikasta?** Vilikkalantietä ehdotetaan linjattavaksi uudelleen tältä kohdin yleissuunnitelmassa.

Ruovikossa pesiviä lintuja on havaittu viime vuosina (monet jo vuosikymmenien ajan) mm: luhtakana, luhtahuitti, ruskosuohaukka, laulujoutsen, kaulushaikara. Kalasääksi käy kalastamassa lahdella.

Tiedot:



liito-orava ja viitasammakkoalueet

Tiivistelmä palautteesta 3

Sammalon yhteisen vesialueen osakaskunta katsoo, että kaavamuutos on vailla perusteita, ja kyseenalaistaa prosessin. Osakunnan näkemyksen mukaan ennen kaavamuutoksia pitäisi tehdä päätös radan rakentamisesta nyt suunnitellulle paikalle ja lisäksi ratasuunnitelmat, YVA ja muut luvat rakentamiselle pitäisi olla hyväksytyt asianmukaisesti.

Radan suunnitteluun liittyen osakaskunta toistaa jo aiemmin (2018) radan suunnittelusta antamassaan palautteessa esittämänsä näkemykset, että radan pitäisi olla lähempänä Helsinki-Turku moottoritietä ja että Muurlan ja Suomusjärven asemien sijaan olisi luontevampaa ajatella asemavarauksia ns. Piihovin risteykseen sekä Kitulaan. Myös toive siitä, että radan suunnittelu ja rakentaminen tapahtuisivat yhteistyössä huomioiden voimassa oleva lainsäädäntö, toistetaan samoin kuin se, että suunnittelussa ja rakentamisessa tulisi huomioida Hirsijärvi ja sen luonto, alueen vapaa-ajan asutus, yritys- ja matkailutoiminta sekä Sammalon kylän kulttuurimaisema ja historia. Lisäksi osakaskunta haluaa suunnittelijoilta tietoa melusta ja sen torjunnasta. Osakaskunnan mielestä radan rakentamiseen liittyviä tavoitteita tulisi tarkentaa ilmaston osalta.

Jos kaavamuutosprosessia jatketaan, osakaskunnan näkemyksen mukaan uudessa kaavassa on määriteltävä radan käyttöön ja sen rakentamiseen liittyvät haitat ja niiden minimointi. Kaavan kumoaminen ei saa sallia rakentamista ilman, että osakaskunnan jäsenille kerrotaan näistä järjestelyistä seikkaperäisesti. Osakaskunta listaa palautteessaan mm. seuraavia heidän näkemyksensä mukaan kaavassa selvitettäviä radan rakentamiseen ja liikennöimiseen liittyviä asioita:

- vesistö sillan rakentamisesta aiheutuva väliaikainen veden samentuminen ja sedimentin leviäminen sekä aiheutuvat typpipäästöt
- lintujen pesimisen sekä kalojen ja sammakoiden kutemisen häiriintyminen
- radasta ja junista irtoavien metallihiukkasten kulkeutuminen kalavesiin
- tärinä ja sen vaikutukset eläinten käyttäytymiseen
- työnaikaiset läjitykset ja ylijäämämassojen siirrot ja niistä aiheutuvat seuraamukset raskasmetallien ja pinta/pohjavesien suhteen
- melun vaikutus eläimiin, kaavan on edellytettävä selvitystä eläinlajien herkkyydestä melulle
- hiilineutraalius, radan rakentamisen hiilidioksidipäästöistä tulee laatia laskelma
- junaonnettomuudet ja niihin varautuminen vesialueella
- hule- ym. vesien poisto salmen ylittävällä osuudella ja muualla osakaskunnan jäsenistön mailla

Vastine palautteeseen 3

Espoo-Salo-oikorata kuuluu osana valtakunnallisesti merkittävään Helsinki-Turku nopea junayhteys-hankkeeseen, jonka suunnittelusta on päätetty valtionhallinnossa. On tärkeää huomata, että radan suunnittelu ja yleiskaavoitus ovat erillisiä prosesseja, vaikka niiden molempien taustalla onkin valtionhallinnossa tehdyt päätökset ja linjaukset, joiden pohjalta ratalinja on merkitty voimassa oleviin Varsinais-Suomen ja Uudenmaan maakuntakaavoihin.

Salon kaupungin alueella ratalinjaus on osoitettu voimassa olevassa Salo-Lohja -oikoradan vaihemaa-kuntakaavassa, joka on vahvistettu 4.12.2012. Oikorataa suunnitellaan ko. maakuntakaavan mukaiseen maastokäytävään. Lisäksi maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista (MRL 32 §). Vanhentuneen Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen edistää maakuntakaavan toteutumista MRL:n mukaisesti.

Lainsäädäntö ei aseta sellaisia ehtoja, joiden mukaan kaavamuutosta tai kumoamista ei voi tehdä ennen kuin radan rakentamispäätös on tehty ja ratasuunnitelmat, YVA ja muut luvat hyväksytyt. Sen sijaan radan yleissuunnitelman hyväksymisen edellytyksenä on, että kuntien oikeusvaikutteiset yleiskaavat mahdollistavat yleissuunnitelman mukaisen ratkaisun (RataL 10 §). Lisäksi on huomioitava, että yleiskaavoituksen tehtäviin ei kuulu ottaa kantaa radan sijoittumiseen eikä radan tarkempaan suunnitteluun: radan sijainti on osoitettu maakuntakaavassa, ja radan suunnittelu ja siihen liittyvä ympäristövaikutusten arviointi ovat erillisiä hankkeita, joita hoitaa Väylävirasto. Yleiskaavoituksen tehtäviin ei myöskään kuulu radan suunnitteluun ja toteuttamiseen liittyvä tiedottaminen. Oikoradan suunnitteluun kohdistuvat näkemykset ja toiveet merkitään kuitenkin tiedoksi.

Väylävirastossa käynnissä olevissa Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelussa ja Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointityössä (YVA) tehdään selvitykset mm. luontoa, melua, tärinää, yritys- ja matkailutoimintaa, kulttuuriperintöä, maisemakuvaa sekä ilmastoa koskien. Selvitykset ja vaikutusarviointit tehdään yleissuunnitelmatarkkuudella, joka vastaa yleiskaavan tarkkuutta. YVA:ssa tutkitaan myös, miten haitallisia vaikutuksia voidaan ehkäistä ja vähentää. Kaavatyö, joka koskee Kirkon rantayleiskaavan kumoamista Sammalonsalmen kohdalla, on aikataulutettu siten, että siinä voidaan hyödyntää Helsinki-Turku nopean junayhteyden YVA:a ja siinä tehtyjä selvityksiä. Vaikutukset ja keinot haitallisten vaikutusten minimoimiseksi tullaan esittämään kaavatyössä yleiskaavatarkkuudella maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla.

Edellä mainitut seikat huomioiden kaavamuutos on perusteltu ja aiheellinen.

Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla - Vastine

VASTINE

Johtopäätös

Allekirjoittajan kanta on, että Lohjan ja Salon välille kaavailtua oikorataa ei tule toteuttaa nykylinjauksella Sammalon salmen kautta. Pääkaupunkiseudun ja Varsinais-Suomen välisen ratayhteyden kehittämisen tulee perustua lähiliikenne huomioiden ja kulkea Salon Piihovin kautta. Nykyistä kaavaa ei tule kumota. Ei ainakaan ennen kuin kaikki radan varsinaiseen rakentamiseen liittyvät päätökset ja luvat on myönnetty. Myös uuden YVA-selosteen tulee olla kiistaton.

Yhteiskuntataloudellisuus

Oikoratahanke välillä Lohja-Salo on yhteiskuntataloudellisesti tarkasteltuna kannattamaton. Hyöty/kustannussuhteen raja-arvona on pidetty 1,0, kun nyt puheena olevan oikoratahankkeen vastaava arvo on 0,12 eli noin yksi kymmenesosa minimivaatimuksesta.

Jo nyt tiedossa olevien tosiasioiden, erityisesti oikoratahankkeen alhaisen yhteiskuntataloudellisen hyötysuhteen ja suurien haittavaikutusten johdosta hankkeen suunnittelu ja jatkokäsittely tulee lopettaa nykylinjaukseltaan.

Lunastuslain muutostarve

Espoo-Salo -oikoradan suunnittelu luo tilanteen, jossa kaavaan merkittävän ratalinjavarauksen alle tai sen välittömään vaikutuspiiriin joutuvat kiinteistönomistajat menettävät kiinteistöjensä arvon romahtaessa yhteensä miljoonia euroja.

Valtiovallan tulee ryhtyä välittömiin toimiin lunastuslain muuttamiseksi. On luotava menettely, jolla taataan kaavaan merkityn liikenneväylän alle vasta kaukana tulevaisuudessa jäävien tai sen lähivaikutuspiirissä olevien kiinteistöjen omistajien edut tilanteessa, jossa kiinteistö joudutaan myymään oikoratavarauksen vuoksi alihintaan jo ennen rakennushankkeen alkamista ja siihen liittyviä lunastustoimituksia.

Kulttuuriperinnön vaarantuminen

Varsinais-Suomen kulttuuriperintö tulee ottaa huomioon kaikessa alueen maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa.

Suunniteltu oikoratalinjaus rikkoo yhä useita Ympäristöministeriön ja Museoviraston valtakunnallisesti arvokkaiksi maisema- ja kulttuurimaisema-alueiksi luokittelemia alueita, jotka pitävät sisällään erilaisia kulttuurikerrostumia ja -maisemia aina esihistorialliselta ajalta.

Puuttuvat muinaisjäännösinventoinnit väitetään tehdyiksi, mutta käytännön havaintoja ei ole.

Ongelmat luonnonympäristölle

Oikorata on kielteinen luonnon kannalta, koska ratakäytävien alle jäisi suoraan runsaasti luonnontilaisia alueita ja oikoradalla olisi myös kielteisiä vaikutuksia lähiympäristönsä luontoon.

Suunnitellun oikoradan ja jo rakennetun moottoritien alla tuhoutuu yhteensä keskimäärin noin 1520 ha luontoa kilometriä kohti ja liikenneväylät muodostaisivat lähellä toisiaan kulkevana ja aidattuina luonnon kannalta vaikeasti ylitettävän esteen.

Onneksi 2009 YVA -raportissa esiintyvät ja erityisesti lajistoa koskevat tiedonpuutteet otetaan huomioon käynnistetyssä Espoo-Salo -oikoradan YVA -arviointiselostuksessa.

Maa- ja metsätalouden harjoittaminen vaikeutuu

Oikoradan aiheuttama maatalojen pirstoutuminen hankaloittaa entisestään tilojen järkevää kehittämistä ja rata vaikeuttaa alueen metsätalouden toimintaedellytyksiä.

Varsinais-Suomelle tyypilliset yhtenäiset ja avarat kulttuurimaisemallisesti tärkeät peltoaukeat ovat vaarassa kadota, samoin arvokkaat vuosisatoja olemassa olleet tilakokonaisuudet.

Oikorata vaikeuttaa myös metsästysseurojen toimimista, sillä rata saattaa halkaista metsästysalueen kahtia. Moottoritien vaikutuksesta on jo syntynyt aidatuille alueille hirvien reservaatteja, joissa hirvenmetsästys ei enää onnistu.

Hiilidioksidikysymys

YVA -raportissa todetaan, että CO₂-laskelmat on tehty olettamalla raideliikenteelle CO₂-päästöiksi 0 g/km, koska energia tuotetaan vesivoimalla. Vesivoiman osuus Suomen energiantuotannossa on 10 ... 15 prosentin luokkaa ja se on tarpeen verkon vakauden ylläpidossa varmentamaan ydinvoiman ja kivihiihilaitosten tarvitsema välttämätön säätöteho. Ei ole uskottavaa, että raideliikenne voisi tuosta säätökapasiteetista omia kaiken tarvitsemansa energiamäärän ja väittää CO₂-päästöiksi 0 kg/d.

YVA -raportissa todetaan, että Espoo-Salo oikorata tuo mukanaan liki 90 tonnin päiväkohtaiset CO₂-säästöt edellyttäen, että matkustajat vaihtavat moottoriajoneuvon junaan esitetyssä mittakaavassa. Pelkkä junaliikenteen kasvuennuste ei osoita, että vastaava osuus on pois tieliikenteestä. Lisäksi on todennäköistä, että suurin osa autoista kulkee 2030-luvulla jollakin muulla polttoaineella kuin fossiilisten hiiliaketjujen nesteillä. Raideliikenne CO₂-vapaana liikennemuotona menettää silloin etulyöntiasemansa ja rataliikenteen perustelut tulee hakea muista eduista. Oikoradan rakentaminen ilmastonsuojelun nimissä on perusteetonta. Vedyn käyttö polttoaineena tulisi selvittää välittömästi. Suuri epäkohta on, ettei rakentamisen aikaista CO₂-hiilijälkeä ole vielä julkaistu, kauanko kestää luonnon toipua ennen kuin ”ilmastoystävällisyys” saavutetaan?

Melutaso ja melun vaikutus

Oikoradan aiheuttama melutasoa on kuvattu YVA -selvityksessä melun keskiäänitasona (LA_{eq}). Keskiäänitason käyttö vääristää kuvaa junan aiheuttamasta todellisesta meluhaitasta. Junan aiheuttamaa melua, joka on luonteeltaan impulssimelua, tulisi tarkastella käyttäen hyväksi Ruotsissa, Tanskassa ja Alankomaissa omaksuttua mallia, jossa keskiäänitason (LA_{eq}) ohella käytetään enimmäisäänitasoa kuvaavaa muuttujaa (L_{peak}).

On virhe, ettei melumallissa ole YVA -selosteen mukaan 300 km/h kulkevan junan meluparametreja.

Radan vaakageometria on 12,5 promillea, mistä johtuen oikoradan eri linjauksilla on hyvin paljon penkereelle tai silloille nostettuja rataosuuksia korkeimpien penkkojen ollessa jopa 11 m yli perustason. Epäilen, että melusimulaatiota ei ole selvityksessä tehty riittävän huolella huomioon ottamalla tilanteeseen keskeisesti liittyvät ympäristöparametrit, jolloin mm. järviolueen melun kaikuilmiöt ovat jääneet tarkastelun ulkopuolelle.

Espoo-Salo oikoradan melukarttojen perusteella voi päätellä, että oikoradan tuoma meluallistuma loma-asutusalueelle tai vakituisen asutuksen keskellä on äärimmäisen vakava terveyttä kuormittava häiriötekijä, jota ei pidä vähätellä eikä hyväksyä missään olosuhteissa. Meluhaittojen negatiiviset terveysvaikutukset rasittavat kansantaloutta heikentyneenä työkykynä.

Oikoradan aiheuttama melu

Melun luonne

Melu on merkittävä raideliikenteen aiheuttama ympäristöhaitta, koska melua syntyy yhtäkkiä ja ennalta arvaamattomasti junien ohitustilanteessa. Hiljaisen maaston alueella junan ohitusmelun merkitys korostuu entisestään.

Melua on käsitelty YVA:n luvussa 7 sivulla 45. Mitä enemmän liikennettä, sitä enemmän melua. Oikoradan kapasiteetti mahdollistaa henkilöliikenteelle päivällä 44 ja yöllä neljä junavuoroa sekä kaksi tavaraliikennevuoroa. Suurnopeusjunan liikennöintitiheys on yksi vuoro tunnissa suuntaansa. Täydellä päiväkapasiteetilla liikennöintitiheys olisi kolme junaa tunnissa.

Äänenpaineen voimakkuus ilmaistaan logaritmisena suureen, äänenpainetaso avulla ja sen yksikkö on desibeli (dB). Kuuloaistimuksen tuottavat ilmanpaineen vaihtelun aiheuttamat värähtelyt, joiden taajuus on noin 20 Hz – 20.000 Hz. Ihminen aistii keskitaajuiset äänet voimakkaampina kuin pieni- ja suuritaajuiset äänet. Jotta äänenpainetasomittaukset antaisivat kuulohavainnon mukaisia tuloksia, käytetään melumittauksissa A-suodatinta. Näin mitattu äänenpainetaso on A-äänitaso ja sen yksikkö on dB(A).

Valtioneuvoston päätöksessä melutason ohjearvoista (Vnp 993/1992) on annettu ohjearvot erikseen asumiseen käytettäville alueille ja erikseen loma-asumiseen käytettäville alueille.

Asumiseen käytettävillä alueille päiväaikaisen keskiäänitason (L_{Aeq,7-22}) ohjearvo on 55 dBA ja yöaikaisen keskiäänitason (L_{Aeq,22-7}) 50 dBA. Päiväajan ohjearvo on suunnittelua mitoitettava.

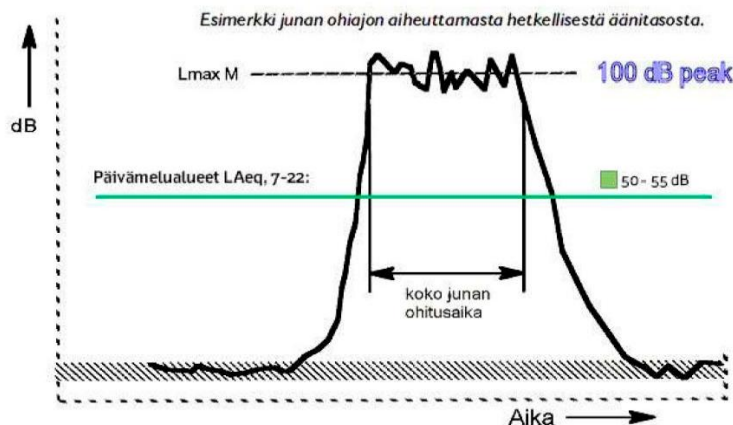
Loma-asumiseen käytettävillä alueille ohjearvot ovat tiukemmat; päiväaikaisen keskiäänitason (L_{Aeq,7-22}) ohjearvo on 45 dBA ja yöaikaisen melun (L_{Aeq,22-7}) 40 dBA.

Keskiäänitaso L_{Aeq} ei kaikissa tapauksissa kerro riittävästi melun haitallisuudesta, vaan melua tulisi tarkastella myös muita tunnuslukuja käyttäen. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä meluntorjunnasta 2007 kerrotaan, että Ruotsissa, Tanskassa ja Alankomaissa on ohjearvoja asetettu keskiäänitasojen ohella myös enimmäisäänitasolle L_{peak} (piikkiteho). Kahteen eri tunnuslukuun perustuvat ohjearvot kuvaavat melun haittoja kattavammin kuin meillä Suomessa käytössä oleva keskiäänitasoon L_{Aeq} perustuva rajoitus. Jos melun luonne on tasaisen kohinan luonteista, kuten esim. moottoriteliikenteen melu on, niin silloin hetkellinen piikkiteho voi olla lähes sama kuin kokonaisuuden melu. L_{Aeq} riittää tieliikennemelun määrittämiseen mutta raideliikenteen melumäärittämiseen ei.

Huomioitavaa on, että ihmiskorva herkistyy hiljaisessa ympäristössä jopa 10 dB suhteessa hälyisään ympäristöön. Korvan koko vaimennus/herkistymiskyky on 30 dB = stapediusrefleksi. Hiljaisessa ympäristössä subjektiivinen meluaistimus on 10 dB suurempi koska korvan koko herkkyykyky on tuolloin käytettävissä. Tämä selittää ohjearvoerot vakituisen ja loma-asutuksen välillä mutta se ei vapauta suunnittelijoita eriarvoistamaan hiljaisia vakituisen asumisen alueita.

Junan aiheuttama impulssimelu

Junamelu on luonteeltaan impulssimelua: voimakkaan ohitusäänen jälkeen on pitkä aika hiljaisuutta. Valtioneuvoston vahvistamat dBA-luvut vääristävät koettua meluhaittaa. Hiljaisilla alueilla junaohitukset ovat sietämätön melulähde, vaikka mahtuvat hyvin melun päivä/yö-annoksiin. Junameluun pitäisi soveltaa jopa ampumakäytön impulssimelurajoituksia sovellettuna raideliikenteeseen tai luoda uusi käsite kontrastimelu ja sille ohjearvot. YVA-yleisötilaisuudessa kysyttiin ohitusäänen L_{peak} voimakkuutta ja vastauksena kerrottiin sen voivan nousta jopa 100 dBA:n tasolle. Hiljaisessa äänikentässä radan tuoma ohitusmelu on kontrastiltaan äärimmäisen jyrkkä ja asukkaita stressaava.



Oheinen kuva havainnollistaa ohitusmelun L_{peak} suhteettoman melupiikin päiväkohtaiseen L_{Aeq} meluannokseen verrattuna.

Maaseutuolosuhteissa kodin pihapiirissä koetaan samaa hiljaisuutta luonnon helmassa kuin loma-asunnossa ja ulkopuolinen melu häiritsee näitä molempia alueita yhtä paljon. Valtioneuvoston määrittelemät asumistapaperusteiset melurajat eriarvoistavat ihmisiä siinäkin mielessä, että kaikilla ei ole edes varaa toiseen asuntoon, vaan oma koti toimii sekä vakituisena asuntona että vapaa-ajan asuntona. Maaseudulla, jossa tonttien koko on yleensä suuri, on tontilla vietetty vapaa-aika verrattavissa loma-asunnossa vietettyyn aikaan. Miksi vakituista asuntoa pitäisi rangaista 10 dB suuremmalla melumäärällä?

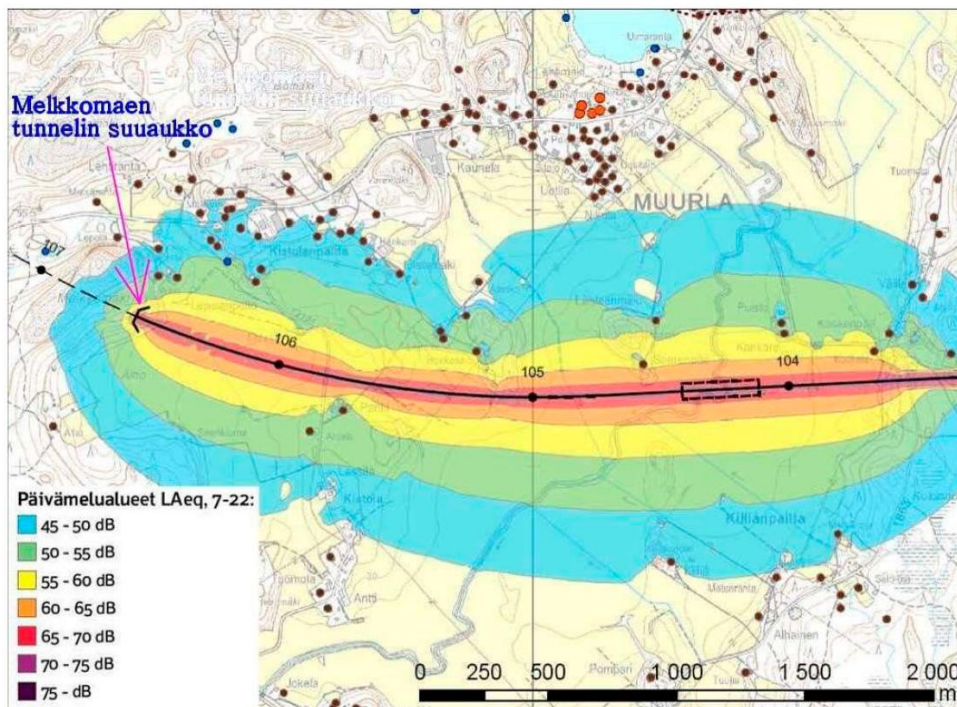
Melun simuloitu leviäminen maastossa

Esimerkkinä koko Lohja-Salo -oikoradan aiheuttamasta melusta ja sen leviämisestä maastoon on otettu Muurlan E+M -linjauksen melutarkastelu.

Melun simulaatiossa tulee ottaa huomioon kaikki raideliikenne ja mallissa tulee käyttää kunkin junan/veturin ominaisparametria. Simulaatiomallissa parametreina ovat junamalli, junan pituus ja junasuorituksen vuorokausimäärä. YVA-seloste ei kerro kuinka melukartta on laadittu, mutta oletan kartan syntyneen yksinkertaisella laskentakaavalla huomioimalla em. perusparametrit.

Katson virheeksi, ettei melumallissa ole YVA-selosteen mukaan 300 km/h kulkevan junan meluparametreja. Lisäksi ongelmana on, ettei Suomessa ole kokemusta siitä, minkä tunneli-impulssivaikutuksen 300 km/h liikkuva juna aiheuttaa lähiasukkaille tullessaan ulos esim. Melkkomäen tunnelista. Myös mahdollinen jarrutusmelu asemalle tulisi huomioida simuloinnissa.

Muurlan kohdalla kiskojen rakentaminen 4 metriä korkean ratapenkan päälle avoimeen maastoon lisää melun leviämistä, jolloin avoimen peltoalueen reunalla oleva metsä kaiuttaa melun takaisin Muurlan taajama-alueen suuntaan vahvistuneena. Todettakoon, että yhtä ongelmallisia ovat järviä ylittävät sillat, jolloin melu leviää laajalle alueelle pitkin ääntä hyvin johtavaa veden pintaa. Radan vaakageometria on 12,5 promillea, mistä johtuen oikoradan eri linjauksilla on hyvin paljon penkereelle tai silloille nostettuja rataosuuksia, korkeimpien penkkojen ollessa jopa 11 m yli perustason. Kysyä sopii, onko melusimulaatio tehty riittävän huolella huomioimalla tilanteeseen keskeisesti liittyvät ympäristöparametrit.



Muurlan melukartan mukaan jarrutusta tai tunneli-impulsseja ei ole huomioitu, koska väritys ei näytä leviämistä siltä osin. Vihreällä merkitty alue on hyväksytty päivämelun määrä asutusalueella. Tällä perusteella on YVA:ssa päädytty virheelliseen tulkintaan, että meluntorjunta on vähäinen tai tarpeeton. Vahvasti näyttää siltä, että maaston edellyttämä tarkka ympäristömalli näyttää puuttuvan muistakin YVA:n simulaatiokartoista.

Muurla on ollut viihtyisä ja rauhallinen asuinpaikka ja iso osa sen vetovoimaa perustuu paljolti meluttomaan ympäristöön. Muurlan Kistolán kylä on tällä hetkellä neitseellisen hiljainen. Ulkona oleskellessa voi hyvin nauttia tuulen suhinasta puuston lehdistössä ja lintujen äänistä. Tämä maisemakuva on nykyisten asukkaiden virkistystyksen lähde ja monen tulevan asukkaan toivemaisema. Samaa voidaan toki sanoa jokaisesta Lohja-Salo -oikoradan varausvaihtoehdon kohdasta. Jos tähän äänikenttään tuodaan 300 km/h porhaltava meluhirviö, on maaseutu-elämän keskeinen elementti hiljaisuus tuhattu. Tämän jälkeen mm. Muurlan vetovoimaisuus menetettäisiin ja Muurla vajopaisi tavallisten melukylläisten asutusalueiden harmaaseen massaan.

Yhteenvedo melutarkastelusta

Yhteenvedona melukarttatarkastelusta todetaan, että esim. Muurlan kylätaajaman alueelle suunniteltu raidekäytävä tulee häiritsemään kaikkia Kistolän kylän asukkaita merkittävästi ja vielä keskustaajamankin asukkaat häiriintyvät raidemelusta. Sama melutarkastelu voidaan osoittaa periaatteessa oikoradan jokaiseen kohtaan Muurlasta Suomusjärvelle ja Lohjalle asti ja päätyä melukarttojen osalta samaan päätelmään puutteellisesta simuloinnista, epätarkkuudesta ja ylimalkaisuudesta. Melukartat eivät ota huomioon pengerryksiä ja ympäristön kaikuisuutta.

Loma-asumisen alueella melun merkitys korostuu äärimmäisen tärkeäksi viihtyvyyttä heikentäväksi tekijäksi. Kesämökkimaisemassa hiljaisuus on keskeinen elementti mökin, saunan ja järvi-tyylin muodostamassa viihtyvyysskolmiossa. Kukaan ei halua naapurikseen junahirviötä istuessaan saunan kuistilla löylyn jälkeen. Järvi-alueilla melun kantautuminen on erityisen ongelmallista, koska tyyne järven pinta siirtää meluenergian lähes häviöttä useita kilometrejä, jolloin etäininkin raidelinjaus voi ylittää melurajat. Varmuudella loma-asuntojen arvot romahtavat kaikilla melun altistamilla alueilla.

Koska melun arviointi ja sen leviäminen maastoon on äärimmäisen merkityksellinen, YVA -selosteeseen pitää saada melun simulointiin enemmän tarkkuutta. Melukartoilla on raidevarausten valintaa ohjaava tekijä, joten mainitut puutteet ovat 2009 YVA-selosteessa anteeksiantamattomia. Sitten, kun juna jo porhaltaa pelloilla, metsissä ja silloilla tai järven rannalla on turha huokailla melun suurta määrää.

SM3 Pendolinon veturiparametrit eivät kuvaa suurnopeusjunan 300 km/h melumallia. Vaadin kaikkien hiljaisten alueiden melun suojaustasoksi LAeq 45 dBA:n päiväohjearvoa tai tätäkin alemmaa arvoa melun impulssiluonteesta johtuen. On myös vaadittava, että Suomessa otetaan käyttöön enimmäisäänitasolle Lpeak ohjearvot.

Melun vaikutus ihmiseen

Melushokilla on ihmisen terveyttä heikentäviä suoria psykofyysisiä stressivaikutuksia. Melun vaikutukset jaetaan itse kuuloaistiin kohdistuviin ja toisaalta muihin kehoon kohdistuviin vaikutuksiin. Kuulovamman riskirajana pidetään 85 dB(A) pitkäkestoista altistumista. Melun aiheuttama adrenaliinistressi vaurioittaa aina fyysistä terveyttä ja rasittaa erityisesti sydäntä ja verenkiertoelimistöä nostaten verenpainetta ja lisäten sydäninfarktiriskiä. Oleellista junameluhäiriössä on ajatustoimintojen keskeytyminen häiriöhetkellä, olkoon kyse fyysisestä tai henkisestä suorituksesta. Suorien terveysvaikutusten lisäksi melu heikentää elinympäristön laatua ja viihtyvyyttä monin tavoin.

Äkillinen, ennalta arvaamaton voimakas ääni kuten suurnopeusjunan ohitus aiheuttaa useimmille ihmisille säikähähdys/puolustusreaktion, jolloin sydämen syke ja verenpaine nousevat valmiista elimistö toimintaan: pakene tai puolustaudu. Täysi puolustusreaktio voi syntyä jo 70 dB -melutasosta ylöspäin; hartiat kohoavat ja koukistajalihakset jäykistyvät. Koska puolustusreaktio ei häviä vaihtelevassa melussa, sillä on vaikutusta stressin syntymiseen ja stressin aiheuttamiin vakaviin terveyshaittoihin.

Taustahälystä poikkeava impulssimainen junamelu on tasaista melua haitallisempaa. Unihäiriöt yleistyvät melutason noustessa yli 35 dB(A). Jopa tätä heikommat odottamattomat äänet voivat aiheuttaa heräämisen. Unen häiriintyminen altistaa esimerkiksi metaboliselle oireyhtymälle. Yöaikainen raideliikenne on periaatteessa vähäisempää mutta raskas tavaraliikenne on kaavailtu ajettavaksi yöaikaan. Raskaan junan (paino yli 2000 tonnia) meteli ja ympäristöön leviävä tärinä keskeyttää helposti syvänkin unen. Lähialueen rakennusten seinien vaimennuskyky ei estä melun kuulumista sisätiloihin ja savipohjaiset maastot vievät tärinän laajalle alueelle.

Suomessa vietettiin Hiljan päivänä 8.10.2019 jo 19. hiljaisuuden päivää. Hiljan päivänä halutaan nostaa esille hiljaisuuden arvoa luonnossa ja ihmisen ympäristössä. Suomen Luonnonsuojeluliiton ja Kuuloliiton kampanjoinnilla kiinnitetään huomiota melulle altistumiseen. Hiljaisuus on ihmisen hyvinvoinnille välttämätön olotila. Oikorata on suunniteltu kulkeväksi hiljaisten alueiden läpi, kuten myös YVA:ssa todetaan. Jos alueen hiljaisuus tuhoetaan raideliikenteellä, ei ole mitään keinoa palauttaa samaa rauhaa koskaan takaisin. Asukkaiden kokemat meluhaittojen negatiiviset terveysvaikutukset voivat yllättää päättäjät suuruudellaan ja rasittaa kansantaloutta heikentyneenä työkykynä.

Tarkempien melukarttojen perusteella olisi helppo päätellä, että oikoradan tuoma melualtistuma loma-asutusalueelle tai vakituisen asutuksen keskellä on äärimmäisen vakava psykofyysistä terveyttä kuormittava häiriötekijä, mitä ei pidä vähätellä eikä hyväksyä missään olosuhteissa. Jo tällä perusteella Espoo-Salo -oikoratahankkeesta pitää luopua ja kaavan kumoaminen Sammalossa keskeyttää.

Salon Hirsjärvellä 9.12.2019



Tiivistelmä palautteesta 4

Yksityishenkilö esittää 9.12.2019 antamassaan palautteessa ensisijaisena näkemyksen, että kaavaa ei tule kumota, tai sitten ainakin kaikkien radan rakentamiseen liittyvien päätösten ja lupien olla kunnossa ja uuden YVA-selosteen tulisi olla kiistaton, ennen kuin kaavahankkeeseen ryhdytään.

Yksityishenkilön mielestä Lohjan ja Salon välille kaavailtua oikorataa ei tule toteuttaa nykylinjauksella Sammalonsalmen kautta vaan radan tulee kulkea Salon Piihovin kautta. Näkemystään hän perustelee mm. suurilla haittavaikutuksilla ja sillä, että hanke on yhteiskuntataloudellisesti tarkasteltuna kannattamaton.

Yhtenä haittana yksityishenkilö pitää kiinteistöjen arvon romahtamista, minkä takia lunastuslakia tulisi hänen mielestään muuttaa. Lisäksi yksityishenkilö on huolissaan kulttuuriperinnön ja luonnonympäristön vaarantumisesta, maa- ja metsätalouden harjoittamisen toimintaedellytysten heikentymisestä, metsästyksen vaikeutumisesta ja ilmastovaikutuksista. Yksityishenkilön mielestä radan rakentaminen ilmaston-suojelun nimissä on perusteetonta. Hän toteaa, että pelkkä junaliikenteen kasvuennuste ei osoita, että vastaava osuus olisi pois tieliikenteestä. Lisäksi tulisi huomioida, että suurin osa autoista kulkee 2030-luvulla todennäköisesti jollakin muulla kuin fossiililla nestemäisillä polttoaineilla.

Yksityishenkilö epäilee myös, että melua ja sen haittoja ei ole selvitetty oikein ja riittävällä tavalla radan suunnittelun yhteydessä. Hän on huolissaan melusta. Palautteessaan hän käy läpi laajemmin oikoradan aiheuttaman melun luonnetta ja vaikutuksia. Yhteenvedossaan hän toteaa melutarkastelujen olevan puutteellisia ja perää YVA-selostukseen enemmän tarkkuutta. Lisäksi hän vaatii hiljaisten alueiden melun suojaustasoksi LAeq 45 dBA:n päiväohjearvoa tai tätäkin alemmaa arvoa melun impulssiluonteesta johtuen. Lisäksi hän esittää mm., että Suomessa otetaan käyttöön enimmäisäänitasolle Lpeak ohjearvot.

Vastine palautteeseen 4

Espoo-Salo-oikorata kuuluu osana valtakunnallisesti merkittävään Helsinki-Turku nopea junayhteys-hankkeeseen, jonka suunnittelusta on päätetty valtionhallinnossa. On tärkeää huomata, että radan suunnittelu ja yleiskaavoitus ovat erillisiä prosesseja, vaikka niiden molempien taustalla onkin valtionhallinnossa tehdyt päätökset ja linjaukset, joiden pohjalta ratalinja on merkitty voimassa oleviin Varsinais-Suomen ja Uudenmaan maakuntakaavoihin.

Salon kaupungin alueella ratalinjaus on osoitettu voimassa olevassa Salo-Lohja -oikoradan vaihemaa-kuntakaavassa, joka on vahvistettu 4.12.2012. Oikorataa suunnitellaan ko. maakuntakaavan mukaiseen maastokäytävään. Lisäksi maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista (MRL 32 §). Vanhentuneen Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen edistää maakuntakaavan toteutumista MRL:n mukaisesti.

Lainsäädäntö ei aseta sellaisia ehtoja, joiden mukaan kaavamuutosta tai kumoamista ei voi tehdä ennen kuin radan rakentamispäätös on tehty ja ratasuunnitelmat, YVA ja muut luvat hyväksytyt. Sen sijaan radan yleissuunnitelman hyväksymisen edellytyksenä on, että kuntien oikeusvaikutteiset yleiskaavat mahdollistavat yleissuunnitelman mukaisen ratkaisun (RataL 10 §). Lisäksi on huomioitava, että yleiskaavoituksen tehtäviin ei kuulu ottaa kantaa radan sijoittumiseen eikä radan tarkempaan suunnitteluun: radan sijainti on osoitettu maakuntakaavassa, ja radan suunnittelu ja siihen liittyvä ympäristönvaikutusten arviointi ovat erillisiä hankkeita, joita hoitaa Väylävirasto. Yleiskaavalla ei voida myöskään vaikuttaa lainsäädäntöön eikä esim. melun ohjearvoihin. Oikoradan suunnitteluun kohdistuvat näkemykset ja toiveet merkitään kuitenkin tiedoksi.

Väylävirastossa käynnissä olevissa Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelussa ja Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointityössä (YVA) tehdään selvitykset mm. luontoa, melua, tä-

rinää, yritys- ja matkailutoimintaa, kulttuuriperintöä, maisemakuvaa sekä ilmasto- ja koskien. Selvitykset ja vaikutusarviointit tehdään yleissuunnitelmatarkkuudella, joka vastaa yleiskaavan tarkkuutta. YVA:ssa tutkitaan myös, miten haitallisia vaikutuksia voidaan ehkäistä ja vähentää. Kaavatyö, joka koskee Kiskon rantayleiskaavan kumoamista Sammalonsalmen kohdalla, on aikataulutettu siten, että siinä voidaan hyödyntää Helsinki-Turku nopean junayhteyden YVA:a ja siinä tehtyjä selvityksiä. Vaikutukset ja keinot haitallisten vaikutusten minimoimiseksi tullaan esittämään kaavatyössä yleiskaavatarkkuudella maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla.

Edellä mainitut seikat huomioiden kaavamuutos on perusteltu ja aiheellinen.

Kopio palautteesta 5

SAOLON KAUPUNKI
Saapunut 10.12.2019
Dnro 3359/10.02.02/2019

Lähetäjä: [REDACTED]
Lähetetty: 10. joulukuuta 2019 12:09
Vastaanottaja: Kaupunkisuunnittelu
Aihe: Sammalon rantayleiskaavan kumoamisesta

Salon Kaupunki
Kaupunkisuunnittelu

Huomautus Sammalon salmen rantayleiskaavan kumoamista koskevan asian valmisteluun.

Salon kaupungin yllä mainittu rantayleiskaava tulee pitää ennallaan. Tätä tukevat niin kulttuurihistorialliset (aina 1500-luvulta asti) kuin erittäin raskauttavat ja painavat luontoarvotkin (viitasammakot, sammaleet). Hanke tähtää siloittamaan nk tunnin junan tietä, jonka oikeellisuus ja lainvoima eivät niin ikään kestä tarkempaa tarkastelua. Espoo-Salo oikoradan ympäristövaikutusten arvioinnissa kaavamuutosta koskeva alue puuttuu koko valituksi tulleesta linjaustarkastelusta, joten kyseisen alueen mukana olo ilman laillista YVA-selvitystä ei ole Salon eikä sen kuntalaisten kannalta oikeudenmukaista. Salon tulisi kuntalaisten yhdenmukaisen kohtelun vuoksi selvittää tämä asia ennen hankkeen käynnistämistä. Kaavamuutoksella on Salolle luonto ja historia-arvojen lisäksi suurta taloudellista haittaa niinkuin oikoratahankkeellakin.

Kuntalaisten osallistaminen ja maanomistajien tavoittaminen näissä hakkeissa on ensiarvoisen tärkeää. Salon tulisi aidosti osoittaa lainoppinutta ammattiapua ja asiantuntevaa opastusta kuntalaisille joiden omaisuutta, kotia ja elinympäristöä se toimillaan uhkaa ja pelottelee.

Dubaissa 10.joulukuuta 2019

[REDACTED]

Tiivistelmä palautteesta 5

Yksityishenkilö esittää 10.12.2019 antamassaan palautteessa, että Kiskon rantayleiskaava tulee pitää ennallaan, koska kaavamuutoksesta kuten myös oikoratahankkeestakin kohdistuu suurta haittaa kulttuurihistoriallisille ja luontoarvoille sekä taloudelle. Lisäksi hän katsoo, ettei kumoamisen mahdollistaman Tunnin juna-hankkeen oikeellisuus ja lainvoima kestä tarkempaa tarkastelua. Hänen näkemyksen mukaan Salon kaupungin tulisi kuntalaisten yhdenmukaisen kohtelun vuoksi selvittää, onko kaava-alueen mukanaolo Tunnin juna-hankkeessa laillista ja oikeudenmukaista, kun kumottava alue puuttuu linjaustarkastelusta ja niin ollen myös YVA:sta.

Yksityishenkilö nostaa ensiarvoisen tärkeänä esiin myös kuntalaisten osallistamisen ja maanomistajien tavoittamisen hankkeissa. Hänen mielestään Salon kaupungin tulisi aidosti osoittaa lainoppinutta ammatitapua ja asiantuntevaa opastusta kuntalaisille, joiden omaisuutta, kotia ja elinympäristöä se toimillaan uhkaa ja pelottelee.

Vastine palautteeseen 5

Espoo-Salo-oikorata kuuluu osana valtakunnallisesti merkittävään Helsinki-Turku nopea junayhteys-hankkeeseen, jonka suunnittelusta on päätetty valtionhallinnossa. On tärkeää huomata, että radan suunnittelu ja yleiskaavoitus ovat erillisiä prosesseja, vaikka niiden molempien taustalla onkin valtionhallinnossa tehdyt päätökset ja linjaukset, joiden pohjalta ratalinja on merkitty voimassa oleviin Varsinais-Suomen ja Uudenmaan maakuntakaavoihin.

Salon kaupungin alueella ratalinjaus on osoitettu voimassa olevassa Salo-Lohja -oikoradan vaihemaa-kuntakaavassa, joka on vahvistettu 4.12.2012. Maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päätäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista (MRL 32 §). Salon kaupunki hoitaa edellä mainittua lainsäädännön sille asettamaa tehtävää kumotessaan Kiskon rantayleiskaavan Sammalonsalmen kohdalla.

Mitä tulee ratalinjaukseen ja sen oikeellisuuteen, yleiskaavoituksen tehtäviin ei kuulu ottaa kantaa rata-hankkeen oikeellisuuteen, radan sijoittumiseen eikä radan tarkempaan suunnitteluun: radan sijainti on osoitettu maakuntakaavassa, ja radan suunnittelu ja siihen liittyvä ympäristövaikutusten arviointi ovat erillisiä hankkeita, joita hoitaa Väylävirasto. Oikoradan suunnitteluun kohdistuvat näkemykset ja toiveet merkitään kuitenkin tiedoksi.

Väylävirastossa käynnissä olevissa Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelussa ja Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointityössä (YVA) tehdään selvitykset mm. luontoa, melua, tärinää, yritys- ja matkailutoimintaa, kulttuuriperintöä, maisemakuvaa sekä ilmastoa koskien. Selvitykset ja vaikutusarviointit tehdään yleissuunnitelmatarkkuudella, joka vastaa yleiskaavan tarkkuutta. YVA:ssa tutkitaan myös, miten haitallisia vaikutuksia voidaan ehkäistä ja vähentää. Kaavatyö, joka koskee Kirkon rantayleiskaavan kumoamista Sammalonsalmen kohdalla, on aikataulutettu siten, että siinä voidaan hyödyntää Helsinki-Turku nopean junayhteyden YVA:a ja siinä tehtyjä selvityksiä. Vaikutukset ja keinot haitallisten vaikutusten minimoimiseksi tullaan esittämään kaavatyössä yleiskaavatarkkuudella maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla.

Edellä mainitut seikat huomioiden kaavamuutos on perusteltu ja aiheellinen.

Lainsäädäntö ei velvoita kuntaa antamaan lakiapua osallisille. Sen sijaan kunnan on tiedotettava, millä tavoin kaavatyöhön voi osallistua ja vaikuttaa. Kunnalla on myös velvollisuus järjestää osallistuminen ja ottaa vastaan tietoja ja mielipiteitä suunnitelmista. Kaavoituksesta tiedottamisesta, osallistumisesta ja viranomaisten yhteistyöstä säädetään maankäyttö- ja rakennuslaissa. Kiskon rantayleiskaavan kumoamista Sammalonsalmen kohdalla koskeva tiedottaminen ja vuorovaikutus järjestetään maankäyttö- ja raken-

nuslain edellyttämällä tavalla. Kaavatyön kulku ja osallistuminen on kuvattu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS) sivuilla 3-5. OAS:ssa kerrotaan osallistumisen ja tiedottamisen tavat ja kaavahankkeen yhteyshenkilöt.

Lähtökohtana on vuorovaikutuksessa ja tiedottamisessa on, että julkisen vallan tehtävänä on edistää yksilön mahdollisuuksia osallistua yhteiskunnalliseen toimintaan ja vaikuttaa häntä itseään koskevaan päätöksentekoon ja että kunnan asukkailla ja palvelujen käyttäjillä on oikeus osallistua ja vaikuttaa kunnan toimintaan. Kunnan kaavoituksesta saa tietoa monista lähteistä. Kuntalainen voi ottaa yhteyttä kaavoituksesta vastaavaan henkilöön. Kunnan internet-sivuilla löytyy tietoa kaavoituksesta. Sieltä löytyy kunnan kaavoituskatsaus ja tietoa meneillään olevista kaavahankkeista. Lisäksi kannattaa seurata kunnan kuulutuksia, jotka löytyvät kunnan sähköiseltä ilmoitustaululta internetistä ja Salon Seudun Sanomista. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on avain vireillä olevaa kaavaa koskevaan tietoon. Osallistumisesta on laadittu myös hyviä oppaita, joita kannattaa hyödyntää. Tällainen on esim. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen laatima Osallistun kaavoitukseen -opas, jonka on toimittanut Merja Haliseva-Soila (<https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/130881/Opas%205%202016.pdf>).

Palautteen johdosta on laadittu jaettavaksi erillinen esite osallistumismahdollisuuksista tässä kaavahankkeessa. Esite on vuorovaikutusraportin liitteenä 1.

3. Alustava kaavaehdotus

Kiskon rantayleiskaavan kumoamisesta Sammalonsalmen kohdalla laadittu alustava kaavaehdotus oli nähtävillä 10.8.-8.9.2020 (MRL 62, MRA 30 §). Alustavan kaavaehdotuksen nähtävilläolo korvasi yhdessä alustavasta kaavaehdotuksesta laaditun esittelyvideon kanssa alun perin suunnitellun kaavaehdotusvaiheen asukastilaisuuden. Alustavasta kaavaehdotuksesta saatiin neljä (4) palautetta.

3.1 Luettelo muistutuksista ja lausunnoista

Saapuneet palautteet:

Palaute 1, saapunut 28.8.2020 – Yksityishenkilöt

Palaute 2, saapunut 30.8.2020 – Sammalon yhteisen vesialueen osakaskunta

Palaute 3, saapunut 3.9.2020 – Hirsijärven vesienhoitoyhdistys ry

Palaute 4, saapunut 7.9.2020 – Yksityishenkilö

Seuraavassa luvussa 3.2 (sivut 31-48) käydään läpi alustavasta kaavaehdotuksesta saadut palautteet niiden saapumisjärjestyksessä. Kunkin palautteen osalta on esitetty ensin kopio alkuperäisestä palautteesta, josta on poistettu henkilötiedot, minkä jälkeen on tiivistelmä kyseisestä palautteesta ja palautteeseen laadittu vastine. Tiivistelmissä on pyritty ryhmittelemään palautteiden sisältö aihepiireittäin.

3.2 Yhteisöjen ja yksityishenkilöiden palautteet ja niihin laaditut vastineet

Kopio palautteesta 1

Asia Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla
Palaute 28.8.2020

Hei,

omistamme Rantalan tilan () ja siihen liittyvän Metsälammen tilan (). Paikka on vanha torppa, jota käytetään tällä hetkellä loma-asuntona.

Ensimmäinen asia:

Voimassa olevassa rantayleiskaavassa Rantalan tilalle on merkitty kahden lomarakennuksen ja yhden erillispientalon korttelialueet. Kaavan kumoaminen vie meiltä mahdollisuuden rakentaa toinen loma-asunto ja erillispientalo tai myydä tontit näihin käyttötarkoituksiin. Kyseessä on merkittävä rahallinen menetys.

Kuinka tämä korvataan meille? Kuinka voimme hakea korvausta?

Olette ilmoittaneet, että yleiskaavassa ei käsitellä korvauskysymyksiä, vaan radan suunnitteluun ja rakentamiseen liittyvät korvauskysymykset käsitellään ratalain mukaisilla toimenpiteillä. Koskeeko ratalain mukaiset toimenpiteet myös tällaista tapausta vai onko niissä kyse vain maa-alueiden lunastuksesta, puiden kaatamisesta yms.?

Toinen asia:

Kaavan kumoamisen yhteydessä on todettu, ettei ole tarvetta tehdä alueelle uutta rantayleiskaavaa. Toivoisimme kuitenkin uutta kaavaa, jossa otetaan huomioon uusi rata ja sen tuomat vaikutukset alueelle. Eli uudessa kaavassa edellytettäisiin haittavaikutusten riittävää tutkimista ja minimointia suhteessa ympärivuotiseen asutukseen, loma-asutukseen, virkistykseen, Hirsijärven veden laatuun, maisemaan, eläimistöön ja kasvillisuuteen.

Ystävällisin terveisin

Tiivistelmä palautteesta 1

Yksityishenkilöt omistavat kaava-alueella tilan, jolle on voimassa olevassa rantayleiskaavassa osoitettu yhden olemassa olevan lomarakennuspaikan lisäksi korttelialueet uudelle loma-asunnolle ja uudelle erillispientalolle. Kaavan kumoaminen vie palautteen antaneilta yksityishenkilöiltä mahdollisuuden rakentaa toinen loma-asunto ja erillispientalo tai myydä tontit näihin käyttötarkoituksiin. Kyseessä on merkittävä rahallinen menetys. Palautteen antajat haluavat tietää, onko heillä mahdollisuus saada korvauksia rakennuspaikkojen menetyksestä ratalain perusteella ja miten korvausta haetaan.

Lisäksi yksityishenkilöt toivovat uutta kaavaa, jossa otetaan huomioon uusi rata ja sen tuomat vaikutukset alueelle. Uudessa kaavassa tulisi edellyttää haittavaikutusten riittävää tutkimista ja minimointia haitat suhteessa ympärivuotiseen asutukseen, loma-asutukseen, virkistykseen, Hirsijärven veden laatuun, maisemaan, eläimistöön ja kasvillisuuteen.

Vastine palautteeseen 1

Yleiskaavoituksen tehtävänä on päivittää voimassa olevat oikeusvaikutteiset yleiskaavat maakuntakaavan mukaisiksi (MRL 32 §). Yleiskaavassa ei käsitellä rataan liittyviä korvauskysymyksiä. Radan suunnitteluun ja rakentamiseen liittyvät korvauskysymykset tullaan käsittelemään ratalain mukaisilla toimenpiteillä.

Nyt meneillään olevassa Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmavaiheessa ei voida vielä käsitellä korvauskysymyksiä: vasta hyväksytty ratasuunnitelma, jossa määritellään radan ja siihen liittyvien muiden liikenneväylien tarkka sijainti ja rata-alueen rajat sekä muut tärkeimmät yksityiskohdat, oikeuttaa ratasuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen (Ratalaki 44 §). Korvauksissa noudatetaan lakia kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastamisesta.

Lunastuksen kohteena voi olla kiinteää omaisuutta, esim. kiinteistö tai sen osa, taikka pysyvä tai määräaikainen erityinen oikeus (Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta 3 §). Maanomistaja saa lunastettavasta alueestaan sekä haitoista ja vahingoista ja muista taloudellisista menetyksistään korvauksen, joka päätetään ratatoimituksessa. Ratatoimitus on ratalakiin (43 §) perustuva toimitus, joka kuuluu Maanmittauslaitoksen tehtäviin.

Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla on tarpeen, jotta Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelma saadaan etenemään aikataulussa: ratalain 10 §:n 4 momentin mukaan yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa.

Alustavasti on suunniteltu, että kumoamisen jälkeen alueelle voitaisiin laatia uusi osayleiskaava, jossa tutkittaisiin maankäyttö kumottavaa aluetta laajemmalla alueella huomioiden rata ja sen vaikutukset. Kaavatyö tullaan tekemään tiiviissä yhteistyössä alueen asukkaiden ja maanomistajien kanssa. Voimassa olevassa Kiskon rantayleiskaavassa osoitettujen rakennuspaikkojen osalta pyritään ensisijaisesti löytämään ko. kiinteistöille korvaavat uudet rakennuspaikat sieltä, missä melun ohjearvot eivät ylity. Mikäli tämä ei melun takia kuitenkaan onnistu, tullaan korvauskysymykset käsittelemään ratatoimituksen yhteydessä ratalain mukaisesti.

Huomion arvoista on myös se, että siellä, missä melun ohjearvot eivät ylity, rakentaminen on mahdollista poikkeusluvalla, vaikka alueella ei olisikaan voimassa yleiskaavaa.

Kopio palautteesta 2

30.8.2020 =>kaupunkisuunnittelu@salon.fi.

Sammalon yhteisen vesialueen osakaskunnan rek no palaute asiaan Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla, vireille 9.11.2019.

Sammalon osakaskunta hallitsee aiotun radan vuoksi rakennettavan sillan toisen pään vesialuetta Sammalon kylän puolella. Osakaskunnalla on 41 omistajaa.

Nykyinen rantaosayleiskaava ottaa huomioon Sammalonsalmen erityispiirteet. Kun kaava kumotaan, tulee voimaan maakuntakaava, jonka ratavaraus ei mielestämme ota riittävän hyvin alueen herkkyyttä ja erityispiirteitä huomioon vaan näiden säilyminen vaarantuu. Tästä syystä vastustamme kaavan kumoamista siten, ettei sen tilalle tehdä uutta rantaosayleiskaavaa, jossa otetaan huomioon uusi ratavaraus ja edellytetään riittäviä tutkimuksia ja toimenpiteitä alueen erityispiirteiden ja herkkyyden huomioimiseksi.

Olemme seuranneet aktiivisesti ratahanketta ja meille on herännyt huoli, että alueemme erityisluonnetta ei oteta hankkeessa riittävästi huomioon. Alla perusteluja ko asiasta.

Sammalon salmen rantakaavan alustavaa kumoamisesitystä arvioitaessa tulee huomioida sisältöön ja menettelyyn liittyvät asiat.

Ratahankkeen päätöksenteko ja markkinointi on perustunut osin väittämiin, jotka eivät ole olleet todenperäisiä kuten Turun kaupakamarin tilaama prof. Piekkolan tutkimus, joka ei läpäissyt tieteellisen julkaisun seulaa. Vielä heinäkuussa 2020 julkaisun väitteitä ei virallisesti ole korjattu. Salon osallistuminen tunninjunan hankeyhtiöön on parhaillaan kunnallisvalituksen alaisena erinäisin perustein, mm. kaavapäätäjien esteellisyys ja kompetenssi.

Kaavamuutosesityksessä viitataan vuoden 2009 paikkeilla tehtyyn hylättyyn YVAan, jonka uusi versio on parhaillaan keskeneräinen ja vailla vahvistusta. Varsinkin silloinen puolen sivun mittainen luontoa koskeva arvio oli täysin riittämätön. YVA ml. yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ym. muut vaikutukset on siis työn alla ja vailla virallista vahvistusta. Katsomme tämän olevan merkittävä puute kaavanpurkua ajatellen.

Kaavaesityksessä viitataan lisäksi 2009 jälkeen tehtyihin luontoselvityksiin, joista ainakin yksi on mainittu salassa pidettäväksi. Esim. milloin viitasammakoita ja liito-oravia koskevat kartoitukset on vuodenajallisesti tehty, ei selviä asiakirjoista niiden ollessa salaisia.

Koska radan toteutumisesta ei ole minkäänlaista varmuutta, tuntuu nykyisen rantaosayleiskaavan osittainen purkaminen kohtuuttomalta. Kuinka taataan kumoamisen jälkeen alueen kiinteistöjen omistajien tasavertainen kohtelu, mikä on kaavoituksen perusasioita?

Keskeisiä asioita ovat selvitysten riittävyys ja maanomistajien asemaan ja tasapuoliseen kohteluun sekä terveyteen ja turvallisuuteen liittyvät seikat. Onko huomioitu elinympäristö, maa- ja kallioperä, vesi, ilma, ilmasto, kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus, alueen elinkeinoelämä, liikenne, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö?

Ratasuunnittelutoimistot ovat osallistuneet YVAN tekemiseen, eikä heidän mahdollista jääviyttä ole vielä käsitelty.

Ilmastovaikutuksista luvattuja työn- ja käytönaikaisia co2-päästölaskelmia ei ole julkaistu.

Melu on pienhiukkasten jälkeen suurin riskitekijä ihmisen terveyden kannalta. Esityksen sivulla 19

JULKINEN

todetaan, että melutaso ylittyy osalla loma-asuntoja. Näin ei saa olla. Kaavaesitys sallisi radan toteutuessa melun olevan pysyvä haitta joillekin loma-asunnoille (ainakin 11 kpl) sen lisäksi että joillekin kiinteistölle asetetaan rakennuskielto juuri melusuositusten ylityksen vuoksi.

Maanomistajien tasa-arvoinen kohtelu ei tässä kohdin tule toteutumaan, saatikka nykyisten loma-asukkaiden oikeudet turvallisen ja terveellisen elinympäristön vaatimuksien suhteen. Sammalon eläinklinikan toiminta tulee radan toteutuessa lopettaa haittojen johdosta, koska klinikka on erikoistunut mm. pelokkaiden ja arkojen eläinten hoitamiseen (vrt. junan aiheuttama äkillinen melu). **Kuinka terveydelliset ja taloudelliset haitat estetään tai korvataan? Pelkkä ratalakiin vetoaminen ei tässä vaiheessa riitä vastaukseksi.** Onko salmen toisen puolen asukkaita kuultu asiassa? Rantaosayleiskaavan kumoaminen koskee näillä osin myös heitä.

Rakennettua ympäristöä tulee vaalia, eikä siihen liittyviä arvoja saa hävittää. Esityksessä kuitenkin toisaalla todetaan "Rata on uusi elementti maisemassa. Muilta osin kylämaiseman säilyy ennallaan eikä olemassa oleviin toimintoihin kohdistu muutoksia" sivulla 16 käsiteltäessä merkittäviä muutoksia. Toisaalta "Oikoradalla ja sen rakenteilla tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia alueen maisemakuvaan (sivun 17 kuvat 12 ja 13). Sammalonsalmen kohdalla pelto- ja vesialueen ylittävät sillat muodostavat maisemakuvaa dominoivan elementin" sivulla 21.

Edelleen ei ole esitetty, miten radan vaatimat huoltotiet, opastimet, sähkö ja valvontalaitteet sekä johdinkannattimet sähköverkkoineen vaikuttavat maisemaan. Puhumattakaan rakentamisen aikaisista läjityksistä, kuljetusreiteistä ja työvaiheiden kestosta.

Melua on koetettu arvioida vuoden 2050 tasoisena. Liikennöivien junien määrä ja tekniikka tulevaisuudessa ei voi vielä olla tiedossa. Yleisötilaisuusvideossa todetaan, että melumallinnuksessa käytetty junien nopeus on max 250 km/t ja jos nopeutta halutaan nostaa, on sähkö- ja turvalaitteet uusittava. Todennäköisesti ne tullaan uusimaan v 2050 mennessä, jolloin nopeus ja melu tulee kasvamaan. Esim. , Viiikkalantie melutaso moottorien kohinaa mitattaessa on 37-61db aamuisin, vaikka on heinäkuu ja puissa lehdet. Selvityksessä ei ole huomioitu aiemmassa vastineessa mainittua julkaisua 110-TIEN JA TULEVAN MOOTTORITIEEN VAIKUTUKSET HIRSIJÄRVEEN RAPORTTI HIRSIJÄRVEN VESIENHOITOHISTORIAKSI.

Meluntorjunnasta pitää olla lopulliset ja luotettavat mallinnukset ja selonteot, lähistöllä on loma-asutusta ja EU-direktiivin mukaisen suurnopeusjunan ja niiden kohtaamisen juuri sillalla melutason torjumisesta ei Suomessa ole aiempaa kokemusta. Järven vedenpintaa pitkin melu tulee leviämään laajalle jo olemassa olevan jatkuvan moottoritiemelun lisäksi. Vedessä ääni etenee 5 kertaa nopeammin kuin ilmassa. Edelleen talvella äänit etenevät nopeammin. Miten linnusto ja veden eläimistö reagoivat impulssimeluun ja muutoksiin äänenpaineessa, tulee selvityksissä huomioida. Nykytilanne ei saisi heikentyä. Suurnopeusjuna: ovatko nykyiset melu-, tärinä- jne. säädökset edes riittäviä tässä yhteydessä?

Suurin riskitekijä ihmisen terveyden kannalta on pienhiukkaset. Näistä ei kaavamuutosesityksessä välitetä. Asia on saatava selvityksen piiriin.

Työllisyys ja yritystoiminta-aspekti myös on esityksessä toteutumatta, koska paikallisen eläinklinikan ja eläintilan tulevaisuutta ei ole esityksessä selvitelty sen toiminnan ja henkilöstön osalta.

Alueelta tulee puuttumaan rantaosayleiskaavan kumoamisen jälkeen oikeusvaikutteinen yleiskaava, jolloin tehtyjen selvitysten pohjalta ei ole arvioitavissa, täyttääkö uusi maakuntakaava MRL 34 ja 54§ vaatimuksia siitä, ettei rakennetun ympäristön arvoja hävitetä. Sama pätee esim. puuttuvaan selvitykseen ilman epäpuhtauksien pitoisuuksista ja niiden laskeumista turvallisen ja

terveellisen elinympäristön vaatimuksien suhteen.

Sammalonsalmen veden riittävän virtaaman, keskikorkeuden ja veden laatua koskevat selvitykset puuttuvat täysin, mikä Sammalon yhteisalueen osakaskunnan 2018 vahvistettujen sääntöjen mukaan on yhteisen kalaveden osakaskunnan toimialuetta ja mahdollisten muutosten olisi vesialueen hoidon kannalta oltava ehdottomasti yhdistyksen tiedossa. Kaavoitettu veneväylä/ kanoottireitti salmen väylällä tulee jatkossakin olla käytettävissä. Oudoksumme myös, ettei vastarannan yhteisen vesialueen toimijoihin olla oltu yhteydessä. Puhelimitse Rasvalan osakaskunta on ollut yhtenevää mieltä Sammalon kantoihin.

Ääni etenee vedessä paljon helpommin kuin ilmassa (5x). Vedessä äänellä on noin 61 desibeliä korkeampi äänenpainetaso verrattuna teholtaan yhtä voimakkaaseen ääneen ilmassa. Mitä lähempänä äänen lähde on, sitä suurempi on vaikutus. Vedessä 70 db junan ääntä on siis 130 db! Suomessa SYKEN tekemät mittaukset ovat vasta aluillaan, mikä ei oikeuta ohittamaan mahdollisia haitallisia vaikutuksia koskien Sammalonsalmen eliöstöä.

Veden syvyys Sammalonsalmella ja sen pohjoispuolen lahdella vaihtelee vain noin puolesta metristä vähän runsaaseen metriin. Esim. Rantalan tilan kohdalta voi kahlata lahden ylitse vastarannalle. Tällainen vesiekosysteemi on erittäin herkkä muutoksille. Lahden ruovikossa pesivät mm. kaulushaikara, laulujoutsen, ruskosuohaukka, luhtakana, silkkiuikut, naurulokit ja tiirat, joinain vuosina myös ruisrääkkä ja luhtahuitti.

Vesistösiilan rakentamisesta aiheutuu väistämättä mm. veden väliaikaista samenumista ja sedimentin leviämistä uusille alueille, miltä yhteisalue ehdottomasti haluaa välttyä. Muita haittoja ovat typpipäästöjen määrät. Rakentamisajankohdat esim. rapujen, lintujen pesimisen ja kalojen ja sammakoiden kutemisen suhteen pitää olla rauhoitettu, samoin puiden kaatoajat oltava määritelty, Melun, runkoäänen ja tärinän aiheuttamat vaikutukset, värähtelyn ja tärinän vaikutuksia vesieläimille tulisi minimoida vedenalaisella meluntorjunnalla, ettei syntyisi SYKEN vastikään havaitsemia häiriöitä eläinten viestinnässä ja fyysisessä käytöksessä puhumattakaan fyysisistä vaurioista. Varsinkin kaloille on havaittu äänimaailman olevan tärkeä viestimässä, parittelukumppanin löytämisessä ja petoeläinten välttämässä. Suurriista on reittiuskollista, eikä ulkoiset ärsykkeet saisi häiritä eläinten elinympäristöä. Yhteisalue kaipaa tietoa riista-aitojen sijainnista, koska alueen lävitse kulkee riistan kulkureittejä. Kaavoittajan tulisi edellyttää selvitystä kotimaisten eläinlajien herkkyydestä.

Selvityksessä mainitaan mm. työmaan huolellinen suunnittelu, "sirot sillat" jne, mutta näistä ei ole mitään varmuutta. Ratahanke on vasta yleissuunnitelmavaiheessa. Siksi olisi tärkeätä varmistaa näiden asioiden toteutuminen radan huomioivalla rantaosayleiskaavalla.

Sammalonsalmen yhteisalue haluaa esittää nämä seikat ja toki aiempi vastine 9.12.2019 tullee yksityiskohtaisempaan luetuksi uudelleen. Toimitus tarvittaessa.

Vastine hyväksytty yhteisalueen osakkaitten kokouksessa 29.8.2020

puheenjohtaja

sihteeri

JULKINEN

Tiivistelmä palautteesta 2

- a. Sammalon yhteisen vesialueen osakaskunta vastustaa Kiskon rantayleiskaavan kumoamista siten, että alueelle jää voimaan maakuntakaava. Palautteessaan osakaskunta toteaa, että alueelta tulee puuttumaan rantaosayleiskaavan kumoamisen jälkeen oikeusvaikutteinen yleiskaava, jolloin tehtyjen selvitysten pohjalta ei ole arvioitavissa, täyttääkö uusi maakuntakaava MRL 34 § ja 54 § vaatimuksia siitä, ettei rakennetun ympäristön arvoja hävitetä.
- b. Osakaskunnan mielestä kumoamisen sijaan alueelle tulisi laatia uusi osayleiskaava, jossa osoitetaan ratavaraus, edellytetään rataan liittyen riittäviä tutkimuksia ja toimenpiteitä alueen erityispiirteiden ja herkkyyden huomioimiseksi sekä varmistetaan maanomistajien tasapuolinen kohtelu. Erityisenä perusteena uuden kaavan laatimiselle osakaskunta näkee sen, että ratahanke on vasta yleissuunnitteluvaiheessa, joka sisältää paljon epävarmuuksia.
- c. Ratahankeeseen liittyen osakaskunta katsoo, että ratahankkeen päätöksenteko ja markkinointi on perustunut osin virheelliseen tietoon. Osakaskunta huomauttaa myös, että Salon osallistuminen tunnin junan hankeyhtiöön on parhaillaan kunnallisvalituksen alaisena. Lisäksi osakaskunta pohtii mahdollisen jääviysongelman olemassaoloa, kun YVA:a tekevät samat toimistot, jotka suunnittelevat rataa.
- d. Osakaskunta pitää vuoden 2050 meluennustetta epävarmana. Melumallinnuksessa junien maksiminopeus on 250 km/t, joka on ollut lähtökohtana myös sähkö- ja turvalaitteiden suunnittelussa. Osakaskunta pitää todennäköisenä, että sähkö- ja turvalaitteet tullaan uusimaan vuoteen 2050 mennessä, jolloin myös junien maksiminopeus ja melu kasvavat. Osakaskunta kyseenalaistaa sen, ovatko nykyiset melu-, tärinä- ym. säädökset edes riittäviä, kun EU-direktiivin mukaisen suurnopeusjunan ja sen aiheuttaman melun torjumisesta ei Suomessa ole aiempaa kokemusta. Lisäksi meluselvityksissä ei ole huomioitu sitä, että alueelle kantautuu moottoritien ja 110-tien melua.
- e. Osakaskunta haluaa tietää, miten melusta aiheutuvat terveydelliset ja taloudelliset haitat estetään tai korvataan. Melu tulee olemaan pysyvä haitta joillekin loma-asunnoille (kaavaselostuksen sivu 19) vieden loma-asukkaiden oikeudet turvalliseen ja terveelliseen elinympäristöön. Joillekin kiinteistöille ei voi rakentaa melun takia, jolloin maanomistajien tasapuolisen kohtelu ei toteudu. Sammalon eläinklinikan toiminta tulee radan toteutuessa päättyämään melun takia, koska klinikka on erikoistunut hoitamaan mm. pelokkaita ja arkoja eläimiä. Myös se, että meluvaikutukset ulottuvat kaava-alueen ulkopuolelle, tulee huomioida.
- f. Melun vaikutuksia vesieliöstölle ei tule myöskään ohittaa. Melu- ja muut haitat tulee minimoida. Sammalonsalmen vesiekosysteemi on herkkä muutoksille, mikä tulee huomioida suunnitelmissa. Vesistösiilan rakentamisen aikaiset haitalliset vaikutukset tulee minimoida esim. rakentamisen oikealla ajoittamisella.
- g. Osakaskunta toteaa, että rakennettua ympäristöä tulee vaalia eikä siihen liittyviä arvoja saa hävittää. Esityksessä kuitenkin toisaalla todetaan "Rata on uusi elementti maisemassa. Muilta osin kylämaisma säilyy ennallaan eikä olemassa oleviin toimintoihin kohdistu muutoksia" sivulla 16 käsiteltäessä merkittäviä muutoksia. Toisaalta "Oikoradalla ja sen rakenteilla tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia alueen maisemakuvaan (sivun 17 kuvat 12 ja 13). Sammalonsalmen kohdalla pelto- ja vesialueen ylittävät sillat muodostavat maisemakuvaa dominoivan elementin" sivulla 21. Osakaskunta huomauttaa, että edelleen ei ole esitetty, miten radan vaatimat huoltotiet, opastimet, sähkö- ja valvontalaitteet sekä johdinkannattimet sähköverkkoiheen vaikuttavat maisemaan, puhumattakaan rakentamisen aikaisista läjityksistä, kuljetusreiteistä ja työvaiheiden kestosta.

h. Osakaskunnan mielestä selvityksissä on puutteita:

- YVA:n keskeneräisyys on merkittävä puute kaavan purkua ajatellen.
 - Ilmastovaikutuksista luvattuja työn- ja käytönaikaisia CO₂-päästölaskelmia ei ole julkaistu.
 - Suurriistan kulkureitit ja ratakankkeen vaikutukset niihin tulee selvittää. Osakaskunnan näkemyksen mukaan kaavoittajan tulisi edellyttää selvitystä kotimaisten eläinlajien herkkyydestä.
 - Pienhiukkasia koskeva selvitys puuttuu, joten pienhiukkasten vaikutuksia turvalliseen ja terveelliseen elinympäristöön ei voida arvioida.
 - Vaikutuksia paikalliseen työllisyyteen ja yritystoimintaan ei ole huomioitu alustavassa kaavaehdotuksessa: Sammalon eläinklinikan ja eläintilan tulevaisuutta ei ole selvitetty sen toiminnan ja henkilöstön osalta.
 - Sammalonsalmen veden riittävän virtaaman, keskikorkeuden ja veden laatua koskevat selvitykset puuttuvat.
 - Alustavassa kaavaehdotuksessa viitataan 2009 jälkeen tehtyihin luontoselvityksiin, joista ainakin yksi on mainittu salassa pidettäväksi. Esim. se, mihin vuodenaikaan viitasammakoita ja liito-oravia koskevat kartoitukset on tehty, ei selviä asiakirjoista niiden ollessa salaisia.
- i. Osallistumisen näkökulmasta osakaskunta ihmettelee sitä, ettei Sammalonsalmen länsirannalla toimivaan Rasvalan vesialueen osakaskuntaan ole oltu yhteydessä. Lisäksi Sammalon osakaskunnan mielestä myös salmen toisella puolella olevia asukkaita tulee kuulla melun vaikutusalueella.
- j. Kaavan sisällön osalta osakaskunta huomauttaa, että Sammalonsalmen kaavoitettu veneväylä/kanoottireitti salmen väylällä tulee jatkossakin olla käytettävissä.
- k. Sammalon yhteisalue pyytää huomioimaan edellisten seikkojen lisäksi myös 9.12.2019 (OAS:sta) antamansa palautteen.

Vastine palautteeseen 2

- a. Palautteessa mainittu MRL 34 § koskee maan lunastamista maakuntakaavan toteuttamiseksi. Pykälässä viitataan MRL 99 §:ään, joka koskee lunastuslupaan perustuvaa maan lunastamista. Mikäli palautteessa viitataan radan suunnitteluun ja rakentamiseen liittyviin lunastus- ja korvausasioihin, ne tullaan käsittelemään ratalain mukaisilla toimenpiteillä. MRL 54 § taas koskee asemakaavan sisältövaatimuksia.
- b. Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla on tarpeen, jotta Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelma saadaan etenemään aikataulussa: radan yleissuunnitelman hyväksymisen edellytyksenä on, että kuntien yleiskaavat mahdollistavat yleissuunnitelman mukaisen ratkaisun (Ratal 10 §). Lainsäädäntö ei aseta sellaisia ehtoja, joiden mukaan kaavamuutosta tai kumoamista ei voi tehdä, ennen kuin radan rakentamispäätös on tehty ja ratasuunnitelmat, YVA ja radan rakentamiseen liittyvät luvat hyväksytyt.

Alustavasti on suunniteltu, että kumoamisen jälkeen alueelle voitaisiin laatia uusi osayleiskaava, jossa tutkittaisiin maankäyttö kumottavaa aluetta laajemmalla alueella huomioiden rata ja sen vaikutukset. Kaavatyö tullaan tekemään tiiviissä yhteistyössä alueen asukkaiden ja maanomistajien kanssa. Voimassa olevassa Kiskon rantayleiskaavassa osoitettujen rakennuspaikkojen osalta pyritään ensisijaisesti löytämään ko. kiinteistöille korvaavat uudet rakennuspaikat sieltä, missä melun ohjearvot eivät ylity. Mikäli tämä ei melun takia kuitenkaan onnistu, tullaan korvauskysymykset käsittelemään ratatoimituksen yhteydessä ratalain mukaisesti.

- c. Merkitään tiedoksi osakaskunnan tekemät huomiot. Yleiskaavoituksen tehtäviin ei kuulu ottaa kantaa ratahankkeeseen, radan sijoittumiseen eikä radan tarkempaan suunnitteluun: radan sijainti on osoitettu maakuntakaavassa, ja radan suunnittelu ja siihen liittyvä ympäristövaikutusten arviointi ovat erillisiä hankkeita, joita hoitaa Väylävirasto.
- d. Merkitään tiedoksi osakaskunnan tekemät huomiot. Meluselvityksen ja meluntorjuntasuunnitelman laatiminen kuuluu Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden ympäristövaikutusten arvioinnin ja Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun tehtäviin. YVA ja yleissuunnittelu tuottavat lähötiedon kaavahankkeeseen melunkin osalta (MRL 9 § 3 mom.).

YVA:n ja yleissuunnittelun yhteydessä tehdyt melulaskennat perustuvat yleisesti Suomessa käytäviin yhteispohjoismaisiin tie- ja raideliikennemelun laskentamalleihin (Nordic Prediction Method 1996). Melulaskennan tuloksia on verrattu valtioneuvoston päätöksessä (993/1992) annettuihin melutason ohjearvoihin. Tieliikennemelu on huomioitu melulaskennoissa siellä, missä se on merkittävää.

Radan sähkö- ja turvalaitesuunnittelussa on käytetty junan enimmäisnopeutena 250 km/h, koska Suomessa ei ole tällä hetkellä eikä tule lähitulevaisuudessaakaan olemaan junakalustoa, jolla voisi ajaa 300 km/h. Näin ollen junan enimmäisnopeutta 250 km/h on käytetty myös lähtökohtana meluselvityksessä ja melusteiden suunnittelussa. Jotta junan enimmäisnopeus voisi joskus tulevaisuudessa olla ratageometrian mahdollistama 300 km/h, se edellyttää sähkö- ja turvalaitteiden uusimista sekä samalla myös melusteiden päivittämistä.

- e. Meluvaikutukset arvioidaan koko siltä alueelta, johon ne ulottuvat radan poikittaissuunnassa kaava-alueen kohdalla.

Radan suunnitteluun ja rakentamiseen liittyvät lunastus- ja korvausasiat tullaan käsittelemään ratalain mukaisilla toimenpiteillä. Meneillään olevassa Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmavaiheessa ei voida vielä käsitellä korvauskysymyksiä: vasta hyväksytyt ratasuunnitelma, jossa määritellään radan ja siihen liittyvien muiden liikenneväylien tarkka sijainti ja rata-alueen rajat sekä muut tärkeimmät yksityiskohdat, oikeuttaa ratasuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen (Ratalaki 44 §). Korvauksissa noudatetaan lakia kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastamisesta.

Lunastuksen kohteena voi olla kiinteää omaisuutta, esim. kiinteistö tai sen osa, taikka pysyvä tai määräaikainen erityinen oikeus (Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta 3 §). Maanomistaja saa lunastettavasta alueestaan sekä haitoista ja vahingoista ja muista taloudellisista menetyksistään korvauksen, joka päätetään ratatoimituksessa. Ratatoimitus on ratalakiin (43 §) perustuva toimitus, joka kuuluu Maanmittauslaitoksen tehtäviin.

- f. Merkitään tiedoksi.
- g. Merkitään tiedoksi. Kaavaselostuksen sivuilla 16-17 ei käsitellä merkittäviä muutoksia vaan pyritään kuvaamaan mahdollisimman objektiivisesti ihmisen elinympäristöä tavoitetilassa vuonna 2030. Vasta sivulla 21 luvussa 7.2.2 kuvataan vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriperintöön. Radan huoltotiet, opastimet, sähkö- ja ym. laitteet samoin kuin läjitysalueet ja rakentamisen aikaiset järjestelyt eivät kuulu radan yleissuunnitteluvaiheeseen vaan ne tullaan suunnittelemaan ratasuunnitteluvaiheessa. Yleiskaavassa arvioidaan vaikutuksia yleiskaavan ja yleissuunnitelman tarkkuudella menemättä yksityiskohtiin.
- h. Merkitään tiedoksi osakaskunnan huomiot koskien CO₂-päästölaskelmia, suurriistan kulkureittejä ja eläinlajien herkkyyttä, pienhiukkasia sekä Sammalonsalmen vesialuetta koskevia selvitystarpeita. Kaavahanketta varten ei tehdä erillisiä selvityksiä vaan oikoradan yleissuunnittelu ja YVA tuottavat valmiiksi riittävän yleiskaavatasoisen lähtötiedon kaavahankkeeseen (MRL 9 § 3 mom.).

Espoo-Salo-oikoradan ympäristövaikutusten arviointi (YVA) valmistui vuonna 2010 (WSP Finland Oy). Sen perusteella valittiin ratalinjaus radan yleissuunnitteluun. Meneillään olevassa Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA:ssa täydennetään tarvittavin osin aiempia selvityksiä (esim. luonnon osalta) ja aiemmin tehtyä Espoo-Salo-oikoradan YVA:a. Kaavatyötä tehdään tiiviissä yhteistyössä meneillään olevan YVA:n ja radan yleissuunnittelun kanssa. Siten YVA:n ja radan yleissuunnitelmien ajantasaiset tiedot ovat käytössä ja huomioidaan kaavatyössä. Yleiskaavaprosessin pituus ja monivaiheisuus huomioiden kaavatyön ajoittaminen osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyllä tavalla on välttämätöntä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun sujuvan etenemisen kannalta: oikoradan yleissuunnitelmaa ei voida hyväksyä, mikäli oikeusvaikutteinen kaava ei mahdollista radan toteuttamista.

Täydennetään kaavaselostusta Sammalon eläinklinikan osalta.

Alustavassa kaavaehdotuksessa on sivulla 8 lueteltu selvitykset, joita on hyödynnetty kaavatyössä. Helsinki-Turku nopean ratayhteyden luontoselvitykset, Sito 15.11.2017 (Hanna Suominen, Aappo Luukkonen ja Sonja Oksman) on julkisuuslain 24 §:n mukaan salassa pidettävä asiakirja, koska se sisältää tietoja uhanalaisista eläin- tai kasvilajeista tai arvokkaiden luonnonalueiden suojelusta, joista tiedon antaminen vaarantaisi kysymyksessä olevan eläin- tai kasvilajin tai alueen suojelun.

- i. Kaavahankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS) on kerrottu, ketkä ovat osallisia, miten hankkeesta tiedotetaan ja miten vuorovaikutus ja osallistuminen järjestetään. Rasvalan vesialueen osakaskunta samoin kuin Sammalonsalmen toisella puolella olevat asukkaat ovat osallisia ja he ovat tervetulleita osallistumaan kaavahankkeeseen.
- j. Sammalonsalmen veneväylä/kanoottireitti on osoitettu voimassa olevassa Varsinais-Suomen maakuntakaavassa sekä Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja-varojen vaihemaakuntakaavaehdotuksessa, joka oli nähtävillä 3.9.-2.10.2020.
- k. Sammalon yhteisen vesialueen osakaskunta on antanut 9.12.2019 OAS:sta palautteen. Kopio palautteesta, palautteen tiivistelmä ja palautteeseen laadittu vastine ovat tämän vuorovaikutusraportin sivuilla 11-17.

Kopio palautteesta 3

Salon kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
PL 77
24101 Salo

Kisko

3.9.2020

Palaute asiaan Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla

Hirsijärven vesienhoitoyhdistyksen (RekNro) tarkoituksena on edistää Hirsijärven vesistöjen säilymistä mahdollisimman luonnontilaisena, parantaa vesistöjen tilaa ja edistää luonnon- ja ympäristönhoitoa vesistöjen vaikutuspiirissä.

Yhdistys toteuttaa tarkoitustaan muun muassa

- jakamalla tietoa, järjestämällä talkoita, toteuttamalla vesistöjen suojeluun liittyviä hankkeita ja suorittamalla toimenpiteitä, jotka parantavat vesistöjen tilaa
- hankkimalla vesialueen omistajien ja kalastuskuntien suostumuksen toimintaansa varten
- ottamalla kantaa erilaisiin vesistöihin vaikuttaviin toimenpiteisiin
- seuraamalla vesistöjen tilaa sekä
- antamalla lausuntoja ja tekemällä esityksiä muissa vesistöjen alueen käyttöä ja hoitoa koskevissa asioissa.

Vesienhoitoyhdistys on seurannut oikoratahanketta aktiivisesti ja on syvästi huolissaan rantakaavan muutosesityksestä. Nykyinen rantayleiskaava on ottanut huomioon Sammalonsalmen ja Hirsijärven herkkyyden ja erityispiirteet, joita oikoradan myötä tuleva maakuntakaava ei huomioi. Koska päätöstä radan rakentamisesta ei vielä ole, ratasuunnitelmaa ei ole laadittu eikä tietoa junakalustosta, valvontalaitteista tai liikennöitsijöistä ole, on ennenaikaista purkaa lainvoimainen ja toimiva rantakaava. Oikoratahankkeesta vuoden 2019 lopulla laadittu YVA (ympäristövaikutusten arviointi, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ym. vaikutukset) on vielä kesken eli vailla virallista vahvistusta. Rakennustyön aiheuttamien ja liikenteestä aiheutuvien CO₂-päästöjen laskelmia ei ole julkaistu. Ennen näiden valmistumista emme voi puoltaa kaavamutosta.

Kaavamutosesityksestä puuttuvat kapean Sammalonsalmen veden riittävää virtaamaa, keskikorkeutta ja veden laatua koskevat selvitykset. Salmen ja sen pohjoispuolisen lahden veden korkeushan on erittäin matala. Kaavoitettu veneväylä/kanoottireitti salmen väylällä on ehdottomasti säilytettävä. Esitys ei ota riittävästi kantaa mahdollisen radan rakentamisaikaisiin vaikutuksiin. Pienetkin muutokset salmen virtauksessa aiheuttavat lahden umpeen kasvamista, soistumista, veden samenumista ja sedimentin leviämistä koko järven pohjoisosaan, mitä emme voi hyväksyä.

Erittäin paljon yhdistyksen jäsenistöä huolestuttaa liikennemelu: Melua on jostain syystä esityksessänne arvioitu vuoden 2050-tasoisena. Eihän tässä vaiheessa kellään voi olla tietoa, kuinka paljon ja millä tekniikalla varustettuja junia tulevaisuudessa liikennöi. Meluntorjunnasta pitää olla luotettavat, ajantasaiset ja lopulliset selonteot ja mallinnukset ennen kaavamutosta, sillä radan lähistöllä on paitsi vakituista myös runsaasti loma-asutusta. Suomessahan ei ole aikaisempaa kokemusta suurnopeiden junien kohtaamisesta sillalla ja vedenpintaa pitkin melu leviää laajalle. Myös veden eläimistöille, erityisesti kaloille, melun, runkoäänen ja tärinän aiheuttamat haittavaikutukset tulee minimoida vedenalaisella meluntorjunnalla. Junaliikenteen aiheuttama metallihiukkasten kulkeutuminen kalavesiin on myös estettävä.

Kaavamuutosesityksessä ei ole otettu kantaa, miten mm. junaliikenteen vaatimien huolto- ja korjaustoimien reitit sekä rakentamisaikaisten materiaalien ja läjitysten kuljetusreitit tullaan hoitamaan ja mitkä ovat niiden vaikutukset kaava-alueen ympäristöön ja maisemaan.

Koska tehtävämme on parantaa Hirsijärven vesistön tilaa ja edistää luonnon ja ympäristönhoitoa sen ympäristössä, emme yllä mainituista syistä puolla kaavamuutoksen toteuttamista.

Hirsijärven vesienhoitoyhdistys ry:n puolesta

puheenjohtaja

rahastonhoitaja

-

Tiivistelmä palautteesta 3

- a. Hirsijärven vesienhoitoyhdistys ei puolla Kiskon rantayleiskaavan kumoamista Sammalonsalmen kohdalla. Vesienhoitoyhdistyksen näkemyksen mukaan nykyinen rantayleiskaava on ottanut huomioon Sammalonsalmen ja Hirsijärven herkkyyden ja erityispiirteet, joita maakuntakaava ei huomioi. Vesienhoitoyhdistyksen mielestä on ennen aikaista kumota kaava, koska päätöstä radan rakentamisesta ei vielä ole, ratasuunnitelmaa ei ole laadittu eikä tietoa junakalustosta, valvontalaitteista tai liikennöitsijöistä ole. Myös ratahankkeen YVA on kesken eikä rakennustyön aiheuttamien ja liikenteestä aiheutuvien CO₂-päästöjen laskelmia ei ole julkaistu. Ennen näiden valmistumista vesienhuoltoyhdistys ei voi puoltaa kaavamuutosta.
- b. Kaavamuutosesityksestä puuttuvat kapean Sammalonsalmen veden riittävää virtaamaa, keskikorkeutta ja veden laatua koskevat selvitykset. Esitys ei ota riittävästi kantaa mahdollisen radan rakentamisaikaisiin vaikutuksiin. Pienetkin muutokset salmen virtauksessa aiheuttavat lahden umpeen kasvamista, soistumista, veden samenumista ja sedimentin leviämistä koko järven pohjoisosaan.
- c. Kaavoitettu veneväylä/kanoottireitti salmen väylällä on ehdottomasti säilytettävä.
- d. Erityisesti yhdistystä huolestuttaa liikennemelu. Melua on arvioitu vuoden 2050 tasoisena, mutta se, kuinka paljon ja millä tekniikalla varustettuja junia tulevaisuudessa liikennöi, ei ole tiedossa. Vesienhoitoyhdistyksen mielestä meluntorjunnasta pitää olla luotettavat, ajantasaiset ja lopulliset selonteot ja mallinnukset ennen kaavamuutosta, sillä radan lähistöllä on paitsi vakituista myös runsaasti loma-asutusta. Lisäksi yhdistys huomauttaa, että Suomessa ei ole aikaisempaa kokemusta suurnopeiden junien kohtaamisesta sillalla, ja vedenpintaa pitkin melu leviää laajalle. Myös veden eläimistölle, erityisesti kaloille, melun, runkoäänen ja tärinän aiheuttamat haittavaikutukset tulee minimoida vedenalaisella meluntorjunnalla.
- e. Junaliikenteen aiheuttama metallihiukkasten kulkeutuminen kalavesiin on myös estettävä.
- f. Kaavamuutosesityksessä ei ole otettu kantaa, miten mm. junaliikenteen vaatimien huoltotiet sekä rakentamisaikaisten materiaalien ja läjitysten kuljetusreitit tullaan hoitamaan ja mitkä ovat niiden vaikutukset kaava-alueen ympäristöön ja maisemaan.

Vastine palautteeseen 3

- a. Merkitään tiedoksi. Kaavahankkeen etenemisessä suhteessa radan suunnitteluun noudatetaan ratalakea. Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla on tarpeen, jotta Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelma saadaan etenemään aikataulussa: radan yleissuunnitelman hyväksymisen edellytyksenä on, että kuntien yleiskaavat mahdollistavat yleissuunnitelman mukaisen ratkaisun (RatL 10 §). Lainsäädäntö ei aseta sellaisia ehtoja, joiden mukaan kaavamuutosta tai kumoamista ei voi tehdä, ennen kuin radan rakentamispäätös on tehty ja ratasuunnitelmat, YVA ja radan rakentamiseen liittyvät luvat hyväksytyt.
- b. Merkitään tiedoksi Hirsijärven vesienhoitoyhdistyksen huomiot koskien CO₂-päästölaskelmia ja Sammalonsalmen vesialuetta koskevia selvitystarpeita. Kaavahanketta varten ei tehdä erillisiä selvityksiä vaan oikoradan yleissuunnittelu ja YVA tuottavat valmiiksi riittävän yleiskaavatasoisen lähtötiedon kaavahankkeeseen (MRL 9 § 3 mom.).
- c. Sammalonsalmen veneväylä/kanoottireitti on osoitettu voimassa olevassa Varsinais-Suomen maakuntakaavassa sekä Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja-varojen vaihemaakuntakaavaehdotuksessa, joka oli nähtävillä 3.9.-2.10.2020.
- d. Merkitään tiedoksi vesienhoitoyhdistyksen tekemät huomiot. Meluselvityksen ja meluntorjuntasuunnitelman laatiminen kuuluu Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden ympäristövaikutusten arvioinnin ja Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun tehtäviin. YVA ja yleissuunnittelu tuottavat lähtötiedon kaavahankkeeseen melunkin osalta (MRL 9 § 3 mom.).

YVA:n ja yleissuunnittelun yhteydessä tehdyt melulaskennat perustuvat yleisesti Suomessa käytäviin yhteispohjoismaisiin tie- ja raideliikennemelun laskentamalleihin (Nordic Prediction Method 1996). Melulaskennan tuloksia on verrattu valtioneuvoston päätöksessä (993/1992) annettuihin melutason ohjearvoihin. Tieliikennemelu on huomioitu melulaskennoissa siellä, missä se on merkittävää.

Radan sähkö- ja turvalaitesuunnittelussa on käytetty junan enimmäisnopeutena 250 km/h, koska Suomessa ei ole tällä hetkellä eikä tule lähitulevaisuudessa olemaan junakalustoa, jolla voisi ajaa 300 km/h. Näin ollen junan enimmäisnopeutta 250 km/h on käytetty myös lähtökohtana meluselvityksessä ja melusteiden suunnittelussa. Jotta junan enimmäisnopeus voisi joskus tulevaisuudessa olla ratageometrian mahdollistama 300 km/h, se edellyttää sähkö- ja turvalaitteiden uusimista sekä samalla myös melusteiden päivittämistä.

- e. Merkitään tiedoksi.
- f. Radan huoltotiet, opastimet, sähkö- ja ym. laitteet samoin kuin läjitysalueet ja rakentamisen aikaiset järjestelyt eivät kuulu radan yleissuunnitteluvaiheeseen vaan ne tullaan suunnittelemaan ratasuunnitteluvaiheessa. Yleiskaavassa arvioidaan vaikutuksia yleiskaavan ja yleissuunnitelman tarkkuudella menemättä yksityiskohtiin.

Kopio palautteesta 4

Yleissuunnitelmassa kerrotaan oikoradalle määritellyt tavoitteet, suunnitellaan radan sijainti yleiskaavan tarkkuustasolla, arvioidaan radasta aiheutuvat vaikutukset ja niiden torjumistoimenpiteet sekä määritellään alustavat kustannukset. Kesällä 2018 alkanut Espoo–Salooikoradan yleissuunnitteluvaihe on nyt saatu päätökseen teknisten suunnitelmaratkaisujen osalta ja yleissuunnitelma asetetaan yleisön nähtäville keväällä 2021. <https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata/7.9.2020>

Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA) perusteltu päätelmä valmistuu helmikuun lopussa 2021. <https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata/7.9.2020>

Edellä olevan pohjalta katson, että on aivan liian varhaista hyväksyä lainmukaisen rantakaavan purkaminen, koska kaavaesitys ei pohjautu hyväksytyihin selvityksiin radasta, varsinkin YVAN puuttuminen on tärkeä puute.

Radan rakentamisen päästöt vs. liikennejärjestelmävaikutukset

Rakentamisen päästöt ovat seuraavassa karkeita, tässä työssä laskettuja suuruusluokka-arvioita. Päästölaskentaa ei ole tämän työn puitteissa tehty, vaan lähtökohtana on käytetty kotimaisia ja ruotsalaisia arvioita keskimääräisistä rakentamisen ajan päästöistä. Liikennejärjestelmävaikutuksia koskevat arviot on kerätty hankkeiden tarveselvityksistä tai vaikutusten hankearvioista ja koskevat ainoastaan henkilöliikennettä (kts. dia 28). Hankkeita ei voi vertailla taulukon arvioinnin perusteella, koska hankekohtaisissa päästövähennysarvioissa

on käytetty erilaisia lähtöoletuksia. Kokonaisuutena tarkastelu antaa kuitenkin kuvaa radan rakentamisen päästöistä suhteessa henkilöliikenteen siirtymäpotentiaaliin. Tarkasteluissa on huomattava, että jos rakentamisen aikaisia päästöjä pystytään vähentämään, myös päästöjen nollautumisaika lyhenee vastaavassa suhteessa.

Tarkastelussa ovat mukana ainoastaan rakentamisen päästöt, ei käytön ja kunnossapidon päästöjä.

Taulukko 6. Laskennallisia arvioita rakentamisen CO₂-päästöistä ja niiden nollautumisaikasta liikennejärjestelmävaikutusten seurauksena.

Esimerkkihankkeita	Kustannusarvio (M€)	Km	Rakentamisen päästöarvio ktCO ₂ /km	Rakentamisen laskennallinen CO ₂ -päästö (tCO ₂)*	Arvio CO ₂ -päästövähennyksestä (t/v)**	Rakentamisen CO ₂ -päästöjen kuoletusaika (vuotta)
Investointipäätöstä odottavia hankkeita						
• Espoon kaupunkirata Leppävaara–Kauklahti: PKS:n sisäinen suuren kysynnän hanke	275	14	2,6–4,6	64 400	737	50–87
• Pasila–Riihimäki 2. vaihe: Lisää kapasiteettia lähiliikenteelle ja sujuvuutta kaukoliikenteelle	533	20	2,6–4,6	92 000	2000	26–46
Pääratayhteyksien kehittäminen						
• Espoo–Salooikorata: Suuri oikoratahanke, vaatii Espoon kaupunkiradan	1 500	95	2,6–4,6	437 000	6300	40–70
• Riihimäki–Tampere: Lisäkapasiteettia nykyradalle, jotta tavaraliikenteen toimintaedellytykset säilyvät kaukoliikenteen lisääntyessä (liittyy Pasila–Riihimäki hankkeeseen)	2 200	106	0,7–2,6	254 400	3221	23–86

*Päästöarviohaitarin ylärajat perustuvat ruotsalaisiin suurmopeusratojen keskiarvolukuihin ja alarajat suomalaisissa esimerkihankkeissa tehtyihin tarkasteluihin.
**Perustuvat hankearvioihin, paitsi Riihimäki–Tampere, joka on mallinnettu tämän työn yhteydessä. Kts. seuraava dia.

Oheinen taulukko kertoo, että oikoradan hiilijalanjäljen neutraloimiseksi voi kuluja jopa 70 vuotta. 1) Kun radan rakentaminen maksanee ainakin 4 miljardia plus, radan toteuttaminen on järjenvastaista. 1.5 miljoonan ihmisen työssäkäyntialue on valmiina olemassa ilman rataakin.

Kiinteistön omistajana vastustan nykyisen rantakaavan purkamista myös koska

- 1) melutaso ei saa nykyisestä ylittyä, olen mitannut tontillan moottoritien aamu- ja iltapäiväkohinaksi 50-60 db:n arvoja. Selvityksessä ei ole tätä jo olemassa olevaa melua huomioitu tarpeeksi, mittaukset maastossa tulisi tehdä
- 2) kaavanpuku ei huomio maanomistajia tasapuolisesti

- 3) kaavanpurku ilman korvaavaa rantakaavaa jättää alueen ”sopimuksettomaan” tilaan
- 4) alueen lääkäriyityksen asemaa ja työllisyyttä jatkossa ei ole tutkittu
- 5) kala- ja rapukannan, lintujen ym. muiden eliöiden ympäristö vaarantuu, ainakin rakentamisen aikaisia haittoja ei ole riittävästi ennakoitu saati pyritty säätelemään. Herkkyyselvitys olisi paikallaan, ei ole ok, että on salaisia julkaisuja vain viranomaisille
- 6) Sammalon salmen virtaaman ja sen veden keskikorkeuden osalta ei ole lainkaan selvityksiä, edelleen sinileväesiintymien torjumiseksi ei ole selvityksiä
- 7) kylämaisema pirstoutuu enemmän kuin selvityksessä annetaan ymmärtää
- 8) Suurin riskitekijä ihmisen terveyden kannalta on pienhiukkaset. Näistä ei kaavamuutosesityksessä välitetä. Asia on saatava selvityksen piiriin. Varsinkin rakentamisaikaiset pienhiukkaspäästöt.
- 9) Läjitysalueet, huolto- ja pelastustiet eivät käy selvityksestä ilmi

Salon Kiskon Sammalossa 7.9.2020

- 1) Rataverkon toimenpiteiden liikennejärjestelmä- ja ilmastovaikutukset Väyläviraston julkaisuja 39/2020 Henriika Weiste, Heikki Metsäranta ja Jyrki Rinta-Piirto

Hiilijalanjäljen laskentapäivitysten tarkkuutta pystyttäisiin parantamaan, jos käytettävissä olisi hiilijalanjälkilaskelmien kannalta käyttökelpoinen silta- ja paalulaattarekisteri. **Ymmärrys siltojen ja tunneleiden kaltaisten erityisrakenteiden hiilijalanjäljen muodostumisesta ja suuruudesta** kohenisi merkittävästi ottamalla jokin uusi kotimainen silta- tai tunnelihanke hiilijalanjälkilaskennan pilottikohteeksi. Näin https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lts_2011-38_tien_ ja_radanpidon_web.pdf

Näitä siltoja, paaluja ja tunneleitaan osuudella riittää, ovatkohan edes vielä mukana -TS

Tiivistelmä palautteesta 4

Yleissuunnitelmassa kerrotaan oikoradalle määritellyt tavoitteet, suunnitellaan radan sijainti yleiskaavan tarkkuustasolla, arvioidaan radasta aiheutuvat vaikutukset ja niiden torjumistoimenpiteet sekä määritellään alustavat kustannukset. Kesällä 2018 alkanut Espoo–Salon oikoradan yleissuunnitteluvaihe on nyt saatu päätökseen teknisten suunnitelmaratkaisujen osalta ja yleissuunnitelma asetetaan yleisön nähtävälle keväällä 2021. <https://vayla.fi/kaikkihankkeet/espoo-salo-oikorata/7.9.2020>

Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA) perusteltu päätelmä valmistuu helmikuun lopussa 2021. <https://vayla.fi/kaikkihankkeet/espoo-salo-oikorata/7.9.2020>

- a. Yksityishenkilö katsoo, että edellä olevan pohjalta on aivan liian varhaista hyväksyä lainmukaisen rantakaavan purkaminen, koska kaavaesitys ei pohjautu hyväksytyihin selvityksiin radasta. Varsinkin YVA:n puuttumista hän pitää tärkeänä perusteena.
- b. Yksityishenkilö on liittännyt palautteeseensa taulukon, jossa kerrotaan, että oikoradan hiilijalanjäljen neutraloimiseen voi kulua jopa 70 vuotta. Kalliin radan toteuttaminen onkin hänen mielestään järjenvastaista, koska 1,5 miljoonan ihmisen työssäkäyntialue on jo olemassa ilman rataakin.
- c. Yksityishenkilö vastustaa voimassa olevan rantayleiskaavan kumoamista. Hän esittää perusteluiksi seuraavia asioita kaava- ja ratahankkeeseen liittyen:
 1. Melutaso ei saa ylittää nykyistä melutasoa. Selvityksissä tulee huomioida nykyinen liikennemelu, joka yksityishenkilön mittausten mukaan on noin 50-60 dB aamuisin ja iltapäivisin.
 2. Kaavan purku ei huomio maanomistajia tasapuolisesti.
 3. Kaavan purku ilman korvaavaa rantakaavaa jättää alueen "sopimuksettomaan" tilaan.
 4. Alueen eläinklinikan asemaa ja työllisyyttä jatkossa ei ole tutkittu.
 5. Kala- ja rapukannan, lintujen ym. muiden eliöiden ympäristö vaarantuu, ainakin rakentamisen aikaisia haittoja ei ole riittävästi ennakoitu, saati pyritty säätelemään. Herkkyys selvitys olisi paikallaan. Ei ole ok, että on salaisia julkaisuja vain viranomaisille.
 6. Sammalonsalmen virtaaman ja sen veden keskikorkeuden osalta ei ole lainkaan selvityksiä. Myöskään sinileväesiintymien torjumiseksi ei ole selvityksiä.
 7. Kylämaisema pirstoutuu enemmän kuin selvityksessä annetaan ymmärtää.
 8. Suurin riskitekijä ihmisen terveyden kannalta ovat pienhiukkaset. Asia on saatava selvityksen piiriin, varsinkin rakentamisaikaiset pienhiukkaspäästöt.
 9. Läjitysalueet, huolto- ja pelastustiet eivät käy selvityksestä ilmi.

Vastine palautteeseen 4

- a. Kaavahankkeen etenemisessä suhteessa radan suunnitteluun noudatetaan ratalakia. Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla on tarpeen, jotta Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelma saadaan etenemään aikataulussa: radan yleissuunnitelman hyväksymisen edellytyksenä on, että kuntien yleiskaavat mahdollistavat yleissuunnitelman mukaisen ratkaisun (Ratalaki 10 §). Lainsäädäntö ei aseta sellaisia ehtoja, joiden mukaan kaavamuutosta tai kumoamista ei voi tehdä, ennen kuin radan rakentamispäätös on tehty ja ratasuunnitelmat, YVA ja radan rakentamiseen liittyvät luvat hyväksytyt. Kaavatyötä tehdään tiiviissä yhteistyössä meneillään olevan YVA:n ja radan yleissuunnittelun kanssa. Näin ollen YVA:n ja radan yleissuunnitelmien ajantasaiset tiedot ovat käytössä ja huomioidaan kaavatyössä.
- b. Yleiskaavoituksen tehtäviin ei kuulu ottaa kantaa ratahankkeeseen, radan sijoittumiseen eikä radan tarkempaan suunnitteluun: radan sijainti on osoitettu maakuntakaavassa, ja radan suunnittelu ja siihen liittyvä ympäristövaikutusten arviointi ovat erillisiä hankkeita, joita hoitaa Väylävirasto.
- c. Merkitään tiedoksi. Perusteluissa esitettyihin selvitystarpeisiin liittyen todettakoon, että kaavahanketta varten ei tehdä erillisiä selvityksiä vaan oikoradan yleissuunnittelu ja YVA tuottavat valmiiksi riittävän yleiskaavatasoisen lähtötiedon kaavahankkeeseen (MRL 9 § 3 mom.). Kaavatyötä tehdään tiiviissä yhteistyössä YVA:n ja radan yleissuunnittelun kanssa. Näin ollen YVA:n ja radan yleissuunnitelmien ajantasaiset tiedot ovat käytössä ja huomioidaan kaavatyössä.
- d. Lisäksi perusteluihin todetaan seuraavaa:

1. Tieliikennemelu on huomioitu melulaskennoissa siellä, missä se on merkittävää

2. Maanomistajien tasapuolinen kohtelu tulee toteutumaan alueella:

Alustavasti on suunniteltu, että kumoamisen jälkeen alueelle voitaisiin laatia uusi osayleiskaava, jossa tutkittaisiin maankäyttö kumottavaa aluetta laajemmalla alueella huomioiden rata ja sen vaikutukset. Kaavatyö tullaan tekemään tiiviissä yhteistyössä alueen asukkaiden ja maanomistajien kanssa. Voimassa olevassa Kiskon rantayleiskaavassa osoitettujen rakennuspaikkojen osalta pyritään ensisijaisesti löytämään ko. kiinteistöille korvaavat uudet rakennuspaikat sieltä, missä melun ohjearvot eivät ylitä. Mikäli tämä ei melun takia kuitenkaan onnistu, tullaan korvauskysymykset käsittelemään ratatoimituksen yhteydessä ratalain mukaisesti.

Mikäli korvaavia rakennuspaikkoja ei melun takia kuitenkaan pystytä osoittamaan kaavassa, tullaan korvauskysymykset käsittelemään ratatoimituksen yhteydessä ratalain mukaisesti. Maanomistajilla on oikeus saada lunastettavasta alueestaan sekä haitoista ja vahingoista ja muista taloudellisista menetyksistään korvaus. Korvausasioissa noudatetaan lakia kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastamisesta. Lunastusasioita ei käsitellä kuitenkaan yleissuunnitelma vaiheessa: vasta hyväksytty ratasuunnitelma, jossa määritellään radan ja siihen liittyvien muiden liikenneväylien tarkka sijainti ja rata-alueen rajat sekä muut tärkeimmät yksityiskohdat, oikeuttaa ratasuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen (Ratalaki 44 §).

Huomion arvoista on myös se, että siellä, missä melun ohjearvot eivät ylitä, rakentaminen on mahdollista poikkeusluvalla, vaikka alueella ei olisikaan voimassa yleiskaavaa.

3. Siellä, missä melun ohjearvot eivät ylitä, rakentaminen on mahdollista poikkeusluvalla, vaikka alueella ei olisikaan voimassa yleiskaavaa.

4. Täydennetään kaavaselostusta Sammalon eläinklinikan osalta.

5. Merkitään tiedoksi selvitystarpeet. Salattujen tietojen osalta palautteessa viitattaneen Helsinki-Turku nopean ratayhteyden luontoselvityksiin, Sito 15.11.2017 (Hanna Suominen, Aappo Luukkonen ja Sonja Oksman), joka on julkisuuslain 24 §:n mukaan salassa pidettävä asiakirja, koska se sisältää tietoja uhanalaisista eläin- tai kasvilajeista tai arvokkaiden luonnonalueiden suojelusta, joista tiedon antaminen vaarantaisi kysymyksessä olevan eläin- tai kasvilajin tai alueen suojelun.
6. Merkitään tiedoksi selvitystarpeet Sammalonsalmen virtaaman ja veden keskip korkeuden sekä sinileväesiintymien osalta.
7. Kaavaselostuksessa arvioidaan vaikutuksia yleiskaavallisella tarkkuudella. Kaavaselostuksessa luvussa 7.2.2 kuvataan maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvia vaikutuksia. Luvussa todetaan, että oikoradalla ja sen rakenteilla tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia alueen maisemakuvaan ja että Sammalonsalmen kohdalla pelto- ja vesialueen ylittävät sillat muodostavat maisemakuvaa dominoivan elementin.
8. Merkitään tiedoksi.
9. Läjitysalueiden, huolto- ja pelastusteiden suunnittelu kuuluu vasta ratasuunnitteluvaiheeseen.

4. Ehdotusvaihe

Kiskon rantayleiskaavan kumoamista Sammalonsalmen kohdalla koskeva kaavaehdotus oli nähtävillä XX.XX.–XX.XX.2020. Kaavaehdotuksesta saatiin XX muistutusta ja XX lausuntoa.

4.1 Luettelo muistutuksista ja lausunnoista

Saapuneet lausunnot:

Lausunto 1, viranomaistaho XX.XX.2020

Lausunto 2, viranomaistaho XX.XX.2020

Saapuneet muistutukset:

Muistutus 1, yksityishenkilön nimi XX.XX.2020

Muistutus 2, yksityishenkilön nimi XX.XX.2020

Seuraavissa luvuissa on käsitelty ehdotusvaiheessa saadut lausunnot ja muistutukset. Luku 3.2 (sivut XX-XX) sisältää kopiot alkuperäisistä viranomaisten ja yhteisöjen lausunnoista, niiden tiivistelmät ja lausuntoihin laaditut vastineet. Luvussa 3.3 (sivut XX-XX) on kopiot alkuperäisistä muistutuksista, joista on poistettu henkilötiedot, muistutusten tiivistelmät ja vastineet muistutuksiin.

4.2 Viranomaisten ja yhteisöjen lausunnot ja niihin laaditut vastineet

Kopio lausunnosta 1

Tiivistelmä lausunnosta 1

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

Vastine lausuntoon 1

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

4.3 Yksityishenkilöiden muistutukset ja niihin laaditut vastineet

Kopio muistutuksesta 1

Tiivistelmä muistutuksesta 1

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

Vastine muistutukseen 1

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

5. Viranomaisneuvottelujen muistiot



MUISTIO

1.11.2019

Salon oikoradan yleiskaavamuutosten MRL 66 §:n mukainen kaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu

Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla

Aika	Keskiviikko 30.10.2019	
Paikka	Varsinais-Suomen ELY-keskus, Neuvottelutila Halonen (2. krs.), Itsenäisyydenaukio 2 TURKU	
Läsnä	Timo Alhoke	Salon kaupunki
	Marjo Saukkonen	Salon kaupunki
	Sanna Kupila	Varsinais-Suomen maakuntamuseo
	Heikki Saarento	Varsinais-Suomen liitto
	Kirsti Virkki	Varsinais-Suomen ELY-keskus
	Raimo Järvinen	Varsinais-Suomen ELY-keskus
	Ville Vuokko	Väylä (osallistui skypen välityksellä)
	Pia Niemi	Sitowise

Kokouksen kulku

1. Kokouksen avaus ja järjestäytyminen

Kirsti Virkki toimi kokouksen puheenjohtajana ja Pia Niemi sihteerinä. Esittäydettiin.

2. Kokouksessa käsiteltävät asiat

Käytiin ensin läpi oikorataosayleiskaavoja Aarnionperä-Muurla ja Suomusjärvi koskevat asiat, jonka jälkeen käytiin läpi Kiskon rantayleiskaavan kumoamista koskeva OAS.

Todettiin, että kokous toimii myös Kiskon rantayleiskaavan kumoamista koskevan kaavahankkeen aloitusvaiheen viranomaisneuvotteluna. Päätettiin laatia tämä erillinen kokousmuistio.

3. Kokouksessa esitetyt kommentit liittyen kaikkiin oikoradan yleiskaavahankkeisiin

Heikki Saarento totesi, että epävirallinen maakuntakaavojen yhdistelmä tulee päivittää rautatien merkinnän osalta: merkintä ei ole maakuntakaavassa ohjeellinen. Yleiskaavatyössä on hyvä keskittyä asioihin, jotka ovat välttämättömiä ratalinjan hyväksymisen kannalta.

Timo Alhoke totesi, että Salon yleiskaavamuutokset on rajattu siten, että muutoksissa keskitytään ratalinjan kannalta olennaisiin asioihin.

Tarkat arkeologiset tutkimukset tehdään ratasuunnitteluvaiheessa. Maakuntamuseo kommentoi muinaisjäänöksiin liittyviä asioita sähköpostitse.

Kirsti Virkki totesi, että muinaisjäänökset ja tehdyt rakennusinventoinnit tulee huomioida vaikutusten arvioinnissa. Arvokkaimmat maisema-alueet jäävät kaava-alueiden ulkopuolelle. Ratalinjaus ja yleiskaava-alueiden rajaukset olisi hyvä saada paikkatietomuodossa ELY-keskuksen käyttöön.

Timo Alhoke kertoi, että Salon kaupungin käsityksen mukaan radan yleissuunnittelun yhteydessä laaditut ja laajennetut selvitykset ovat yleiskaavoituksen kannalta riittävät. Väyläviraston mukaan ratasuunnittelun yhteydessä koottu aineisto on kaavoituksen käytettävissä. Kirsti Virkki totesi, että tämä olisi hyvä kertoa osallistumis- ja arviointisuunnitelmissa.



MUISTIO

1.11.2019

4. Kiskon rantayleiskaavan kumoamisesta käyty keskustelu

Marjo Saukkonen esitteli Kiskon rantayleiskaavan kumoamisesta Sammalonsalmen kohdalla laaditun OAS-luonnoksen.

Työ kuuluu Espoo-Salo -oikoradan yleissuunnittelun edellyttämiin kaavamuutoksiin. Tavoitteena on kumota voimassa oleva osayleiskaava ratalinjan ja sen lähiympäristön osalta, jolloin alueella ei enää ole yleiskaavallista estettä uuden radan yleissuunnitelman mukaisen ratalinjauksen toteuttamiseksi.

Aikataulullisesti tavoitteena on saada kumoaminen samaan aikaan hyväksymiskäsittelyyn syksyllä 2020 oikorataosayleiskaavojen Aarnionperä-Muurla ja Suomusjärvi kanssa.

5. Jatkotoimenpiteet

Muistio ja sen liitteenä OAS toimitetaan kommentoitavaksi viranomaisille. Kiskon rantayleiskaavan kumoamista koskeva kaavahanke on tarkoitus kuuluttaa vireille loppuvuodesta 2019. Samalla laitetaan OAS nähtäville. Nähtävilläolon alkuvaiheessa on mahdollisuus antaa lausuntoja OAS:sta. OASin jälkeen laaditaan suoraan kaavaehdotus, josta pyydetään lausunnot.

6. Kokouksen päättäminen

Kokous päätettiin klo 11:00.

Muistion vakuudeksi

Marjo Saukkonen

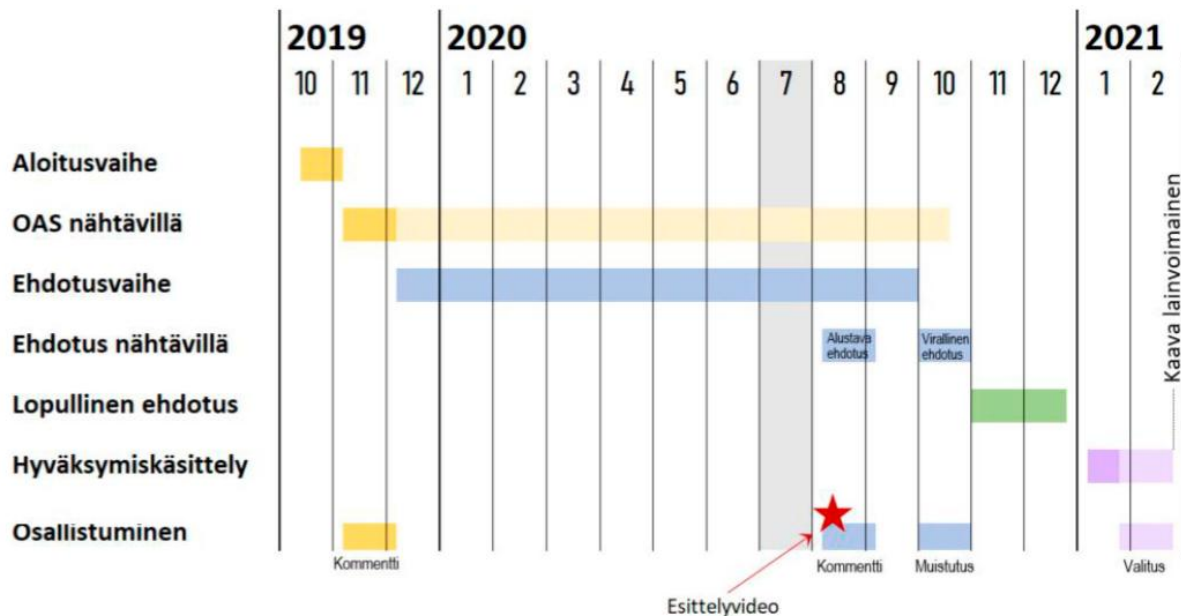
Jakelu kokouksessa läsnä olleet
Maarit Talamo-Kemiläinen Varsinais-Suomen maakuntamuseo
Noora Mäki-Arvela Varsinais-Suomen liitto

Liite Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonlahden kohdalla, korjattu OAS 1.11.2019

6. Liitteet

Liite 1 - sivu 1

VAIKUTTAMISMAHDOLLISUUDET KISKON RANTAYLEISKAAVAN KUMOAMISESSA SAMMALONSALMEN KOHDALLA



Kuva 1. Alustava aikataulu (päivitetty 12.8.2020).

PALAUTE OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMASTA 10-11/2019

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on nähtävillä ja siitä voi antaa kirjallisia ja suullisia kommentteja koko kaavatyön ajan, jos huomaa OAS:ssa jotain puutteita tai virheitä. Nähtävillääolon alussa OAS:sta pyydettiin erikseen kirjalliset kommentit.

★ Ehdotusvaiheen asukastilaisuus 8/2020

Ehdotusvaiheen asukastilaisuudessa voi tutustua alustavaan kaavaehdotukseen sekä keskustella, tehdä muutosehdotuksia ehdotukseen ja kertoa näkemyksiään kaavatyöhön liittyen. Koronatilanteesta johtuen asukastilaisuus korvattiin videoesittelyn avulla ja laittamalla alustava kaavaehdotus nähtäville. Alustavasta kaavaehdotuksesta oli mahdollisuus antaa palautetta. Palaute on käsitelty vuorovaikutusraportissa.

MUISTUTUS KAAVAEHDOTUKSESTA 1-2/2020

Kaavaehdotus laitetaan nähtäville 30 päiväksi. Nähtävilläoloaikana voi antaa kirjallisen vapaamuotoisen muistutuksen kaavaehdotuksesta ja siihen liittyvästä aineistosta. Mielipiteen voi toimittaa Salon kaupungin kirjaamoon henkilökohtaisesti (Tehdaskatu 2, Salo), postitse (PL 77, 24101 Salo) tai sähköpostitse (kirjaamo@salo.fi).

VALITUS HYVÄKSYMISPÄÄTÖKSESTÄ 1-2/2021

Kaupunginhallitus hyväksyy kaavan. Hyväksymispäätöksestä voi valittaa Turun hallinto-oikeuteen. Valitusajaka on 30 päivää. Lisätietoja valittamisesta löytyy hallinto-oikeuden internet-sivuilta: <https://oikeus.fi/hallinto-oikeudet/turunhallinto-oikeus/fi/index/oikeudenkaynti.html>.

Liite 1 - sivu 2

OSALLISTU JA VAIKUTA YLEISKAAVATYÖHÖN KAAVAN KUMOAMINEN

ALOITUSVAIHE

Kaavoituksen vireille tulosta eli kaavatyön aloittamisesta ilmoitetaan erillisellä kuulutuksella tai kaavoituskatsauksesta tiedottamisen yhteydessä. Kuulutus julkaistaan ilmoituslehdessä ja internet-sivuilla. Tässä kohdalla kaavatyölle avataan oma internet-sivu, jota kannattaa seurata.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS) kerrotaan kaavatyön lähtökohdista ja tavoitteista, kaavatyön kulusta, vaikutusten arvioinnista sekä siitä, miten kuntalainen voi vaikuttaa kaavan suunnitteluun. OAS on nähtävillä koko kaavatyön ajan ja sitä täydennetään tarvittaessa. Kunta voi pyytää kirjallista palautetta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta tietyllä aikavälillä, mutta OAS:sta voi antaa palautetta koko sen nähtävilläolon ajan, jos huomaa siinä puutteita.

Aloitusvaiheessa voidaan järjestää asukastilaisuus, jossa esitellään OAS ja kerrotaan kaavatyön lähtökohdista ja tavoitteista. Asukastilaisuudessa on mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa.

EHDOTUSVAIHE

Ehdotusvaiheessa tutkitaan kaavoitettavan alueen nykytilanne ja muut lähtökohdat sekä laaditaan tarvittavat selvitykset.

Tässä kaavahankkeessa ehdotusvaiheesta muodostui kaksivaiheinen. Ensimmäisessä vaiheessa laadittiin alustava kaavaehdotus, jonka kaupunkikehityslautakunta asetti nähtäville 30 päivän ajaksi. Alustavan kaavaehdotuksen nähtävilläolo korvasi yhdessä esittelyvideon kanssa asukastilaisuuden, joka jouduttiin perumaan poikkeusolojen takia. Alustavasta kaavaehdotuksesta oli mahdollisuus antaa palautetta nähtävilläoloaikana.

Toisessa vaiheessa alustavasta kaavaehdotuksesta työstetään saadun palautteen perusteella varsinainen kaavaehdotus, jonka kaupunginhallitus asettaa julkisesti nähtäville 30 päivän ajaksi (MRA 19 §). Ehdotusvaiheen kuulemisesta tiedotetaan kuuluttamalla ja lähettämällä kaava-alueen ulkopaikkakuntalaisille maanomistajille kirjeet. Lisäksi kaikille niille osallisille, jotka ovat kaavaehdotuksen nähtävilläoloon mennessä ilmoittaneet sähköpostiosoitteensa kaavoittajalle, lähetetään ehdotusvaiheen kuulemisesta tieto sähköpostilla. Nähtävilläoloaikana osalliset voivat tehdä muistutuksen kaavaehdotuksesta ja siihen liittyvästä aineistosta.

Kunta tiedottaa ilmoituslehdessään ja internet-sivuillaan kaavaehdotuksen nähtävilläolosta. Kunta voi myös lähettää kaava-alueen maanomistajille kirjeen. Tiedottamisen yhteydessä kunta ilmoittaa tahon, jolle kirjallinen muistutus osoitetaan. Kunta lähettää vastineen niille muistuttajille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa.

Ehdotusvaiheessa voidaan järjestää asukastilaisuus, jossa esitellään kaavaehdotus ja siihen liittyvä aineisto. Asukastilaisuudessa on mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa.

Kaavaehdotukseen tehdään mahdolliset muutokset ja korjaukset nähtävilläoloaikana saadun palautteen perusteella. Jos muutokset ovat oleellisia, kaavaehdotus laitetaan uudelleen nähtäville ja siitä tiedotetaan niille, joita muutokset koskevat.

HYVÄKSYMISVAIHE

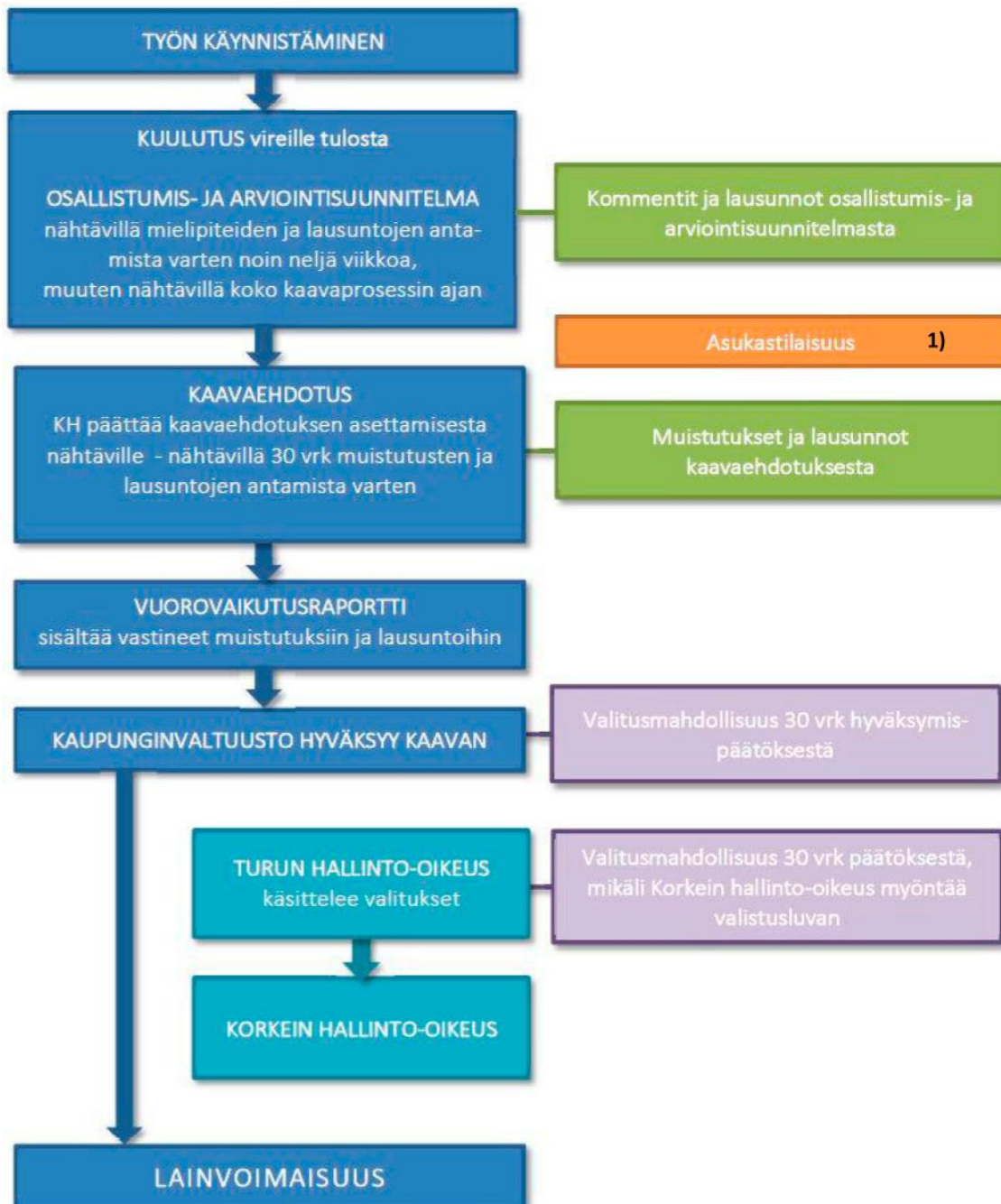
Kun kaavaehdotus on viimeistelty, kaupunginvaltuusto käsittelee ja hyväksyy kaavan. Kunta ilmoittaa hyväksymispäätöksestä kuuluttamalla siitä ilmoituslehdessään ja internet-sivuilla sekä asettaa päätöstä koskevan pöytäkirjan nähtäville. Kunta lähettää myös erikseen tiedon hyväksymisestä niille, jotka ovat sitä pyytäneet ja ilmoittaneet osoitteensa kaavan nähtävilläoloaikana.

Hyväksymispäätöksestä voi valittaa hallinto-oikeuteen. Valitusaikaa on 30 päivää. Hallinto-oikeus ei ota käsitteilyyn myöhästyneitä valituksia. Hallinto-oikeus ei voi myöskään käsitellä valitusajan jälkeen esitettyjä uusia valitusperusteita.

JULKINEN

Liite 1 - sivu 3

KAAVATYÖN ETENEMINEN KAAVAN KUMOAMINEN



1) Alkuperäisen suunnitelman mukaan alustavaa kaavaehdotusta oli tarkoitus esitellä osallisille yleisötilaisuudessa. Poikkeusoloista johtuen yleisötilaisuutta ei kuitenkaan järjestetty vaan asukastilaisuus korvattiin esittelemällä alustava kaavaehdotus videotaltioinnin avulla ja asettamalla alustava kaavaehdotus nähtävillä. Kaava-aineisto oli nähtävillä ajalla 10.8.-8.9.2020 kaupungin internet-sivuilla ja Halikon virastotalolla. Nähtävillöoloaikana osallisilla oli mahdollisuus antaa palautetta alustavasta kaavaehdotuksesta.