

**Salon kaupungin lausunto Helsinki-Turku nopeaa junayhteyttä koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta**

3513/10.02.02/2019

Kaupunkikehityslautakunta 08.12.2020 § 234

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

**Lausuntopyyntö ja siihen liittyvä oheisaineisto**

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

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

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

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

**Helsinki–Turku nopea junayhteys**

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

Helsinki–Turku nopean junayhteyden tavoitteena on lyhentää Helsingin ja Turun välistä matka-aikaa ja laajentaa näin edellä mainittujen kaupunkien työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita. Lisäksi pyritään laajentamaan yritysten liiketoiminta-alueita, tukemaan matkailua ja kasvattamaan

alueiden vetovoimaa sekä kilpailukykyä. Samalla hanke tukee EU:n ja Suomen kansallisia ilmastotavoitteita.

Suunnitteilla oleva uusi kaksiraiteinen Espoo–Salo-oikorata mahdollistaa nopean kaukoliikenteen Helsingin ja Turun välille sekä lähiliikenteen kehittämisen Helsinki–Espoo–Lohja- ja Turku–Salo-välille.

Espoo–Salo-oikorata lyhentää nykyistä Helsingin ja Turun välistä rataa noin 26 km ja nopeuttaa matka-aikaa noin puolella tunnilla. Salon ja Turun Kupittaan välisen radan kaksoisraiteen suunnittelun tavoitteena on parantaa Salo–Turku-yhteysvälin ratakapasiteettia, lisätä liikenteen nopeutta ja täsmällisyyttä sekä vähentää häiriöitä.

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

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

Espoo–Salo-oikorata lyhentää nykyistä Helsinki–Turku-rataa noin 26 kilometriä ja nopeuttaa matka-aikaa noin puolella tunnilla.

Salo–Kupittaa-kaksoisraiteen suunnitteluun sisältyvät oikaisut lyhentävät 55 kilometrin yhteysväliä neljällä kilometrillä sekä parantavat osaltaan Salo–Turku-yhteysvälin ratakapasiteettia, lisäävät liikenteen nopeutta ja täsmällisyyttä sekä vähentävät häiriöitä liikenteessä.

## **Ympäristövaikutusten arviointimenettely**

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

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

Ympäristövaikutusten arviointityössä tarkastellaan seuraavat vaihtoehdot ja niiden vaikutukset:

- VE A Nopea junayhteys kaksoisraiteisena välillä Espoo–Turku
- VE B Nopea junayhteys kaksoisraiteisena välillä Espoo–Turku sisältäen välille Salo–Kupittaa suunnitellut Hajalan, Kriivarin, Toikkalan ja Piikkiön rataoikaisut

- Vertailuvaihtoehto 0+ Rantarata parantamistoimenpiteillä (Inkoon rataoikaisu ja kolme stabilointikohdetta Inkoo–Siuntio -välillä)

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

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

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

### **Huomiot arviointiselostuksesta**

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

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

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

Lukkarinmäen kulttuurihistorialliset arvot ja suuri herkkyys on huomioitu asianmukaisesti luvussa 14, jossa arvioidaan hankekokonaisuuden vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön: arvioinnin yhteenvetotaulukossa (14.3) on todettu, että "Lukkarinmäen alueen kulttuuriarvoihin kohdistuu suuria kielteisiä vaikutuksia" ja että "alueen

arvokasta rakennuskantaa joudutaan purkamaan.” Mutta lukujen 5 (Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö) ja 6 (Ihmisten elinolot ja viihtyvyys) osalta herää kysymys, miksi Lukkarinmäen kulttuurihistoriallinen merkitys on nostettu arvioinneissa esiin erikseen, ainoana koko suunnitteluvälillä.

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

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

Maisemavaikutusten arviointi on ollut mammuttimainen tehtävä. Monin paikoin maisemaan kohdistuvien vaikutusten arviointi tuntuu jäävän vain kuvaukseksi siitä, miten rata sijoittuu maisemaan. Arvioinnissa olisi voinut avata ja havainnollistaa enemmän radan aiheuttamia vaikutuksia, niiden laatua ja suhdetta kokonaisuuteen. Salon osalta huomautuksena mainittakoon se, että selostuksen sivulla 157 on arvioitu lyhyesti Siittonjärven/Lahnajärven teknisen asemavarauksen toteutumisen vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön, vaikka teknisten varausten arviointi piti jättää YVA:n ulkopuolelle.

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

lisääntyneen viime vuosina ainakin kahdella kunnostetulla lisääntymisalueella.

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

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

Vs. kaupunkikehitysjohtaja:

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

Päätös:

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

Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.