



20-02-2020A

Trafikledsverket
Heidi Mäenpää
heidi.maenpaa@vayla.fi

Referens: Programmet för miljökonsekvensbedömning anlände den 15 november 2019

UTLÅTANDE OM PROGRAMMET FÖR MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING, MKB FÖR HELSINGFORS-ÅBO SNABBA JÄRNVÄGSFÖRBINDELSE

1. PROJEKTUPPGIFTER OCH MKB-FÖRFARANDE

Den 15 november 2019 inledde Trafikledsverket ett förfarande för miljökonsekvensbedömning (MKB-förfarande) för en snabb järnvägsförbindelse mellan Helsingfors och Åbo genom att lämna in programmet för bedömning av projektets miljökonsekvenser till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen).

Bedömningsprogram och miljökonsekvensbeskrivning

Ett bedömningsprogram (MKB-program) är en plan som den ansvarige för projektet gör upp för genomförande av bedömningen av miljökonsekvenserna och för de utredningar som krävs för syftet. Utgående från bedömningsprogrammet och detta utlåtande utarbetar projektansvarige en miljökonsekvensbeskrivning (MKB-beskrivning) där bland annat projekialternativen och deras miljökonsekvenser samt metoderna för lindring av de skadliga konsekvenserna ska beskrivas.

Den projektansvariga och kontaktmyndigheten

Trafikledsverket är projektansvarig och Heidi Mäenpää kontaktperson. Bedömningsprogrammet har utarbetats som konsultuppdrag av Sitowise Oy med Veli-Markku Uski som kontaktperson samt av Ramboll Finland Oy med Heikki Surakka som kontaktperson. Projektområdet omfattas av NTM-centralerna i Nyland och Egentliga Finland. NTM-centralerna har kommit överens om att NTM-centralen i Nyland agerar som kontaktmyndighet enligt MKB-lagen. Kontaktperson är Liisa Nyrölä. Myndighetsuppgiften i anknytning till MKB-förfarandet sköts tillsammans med NTM-centralen i Egentliga Finland, med Petri Hiltunen som kontaktperson. Dessutom har experter vid bägge NTM-centralerna medverkat i uppgörandet av kontaktmyndighetens utlåtande.

Faktura till den projektansvariga 12 000 €. Grunderna till avgiften anges i slutet av utlåtandet.

Projektansvariges beskrivning av projektet

Trafikledsverket planerar en cirka 174 kilometer lång snabb järnvägsförbindelse mellan Helsingfors och Åbo. Syftet med projektet är att betjäna såväl person- som godstrafiken och förkorta restiden på sträckan. I det projekt som ska bedömas i MKB-förfarandet ingår byggande av en ny bana på sträckan Esbo–Salo samt byggande av dubbelspår på sträckan Salo–Åbo. Spåren mellan Helsingfors och Alberga har redan lagts, och miljökonsekvenserna för sträckan Alberga–Köklax på Esbobanan har bedömts på det sätt som krävdes i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994). Direktbanan Esbo–Salo har uppskattats förkorta förbindelsen mellan Helsingfors och Åbo med cirka 26 kilometer och restiden med omkring en halv timme. Syftet med dubbelspår på Salo–Åbo-banan är att förbättra bankapaciteten, öka trafikhastigheten och punktligheten samt att minska antalet störningar.

Tidsplanen för den fortsatta planeringen och genomförandet beror på de kommande investeringsbesluten. Enligt en preliminär uppskattning tar järnvägsplaneringen cirka 4 år i anspråk och planeringen av byggandet omkring 1–2 år. Byggskedet varar uppskattningsvis omkring 4–6 år. Enligt denna uppskattning skulle järnvägsförbindelsen vara redo för användning tidigast om 10 år.

Projektalternativ

I alternativ A (Alt. A) ingår det nya dubbelspåriga banavsnittet mellan Esbo och Salo samt det nya spåret i den befintliga korridoren på sträckan Salo–Åbo.

I alternativ B (Alt. B) ingår, utöver det som föreslås i alternativ A, dessutom en uträtning som kringgår Pikis centrum, för vilken ett nytt dubbelspår planerats för en omkring 8,5 kilometer lång sträcka.

Jämförelsealternativet 0+ innebär att projektet inte genomförs. Vid bedömning av konsekvenserna beaktas ändå utvecklingen av trafiksystemet och de förbättringsåtgärder som planerats på kustbanan. Eftersom dessa har planerats att genomföras i vilket fall som helst, granskas inget särskilt alternativ 0 för projektet.

Behovet av MKB-förfarande för projektet

Behovet av MKB-förfarande för projektet fastställs enligt bilaga 1, punkt 9 (trafik) i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017). Enligt punkt 9 d) ska MKB-förfarandet tillämpas på anläggande av järnvägar avsedda för fjärrtrafik. NTM-centralerna i Nyland och Egentliga Finland har tagit ställning till omfattningen till det projekt som ska utvärderas i MKB-förfarandet genom sina utlåtanden av den 14 maj 2019 (UUDELY/13887/2018, VARELY/793/2019).

Strategier, program och planer som berör projektet och projektområdet

I projektet ingår omfattande utveckling av markanvändningen och trafikförbindelserna. Vid bedömning av miljökonsekvenserna är det viktigt att beakta strategierna, planerna och programmen för projektet och projektområdet samt de mål som satts upp för utveckling av miljön. Bland dessa finns

- riksomfattande och regionala trafikstrategier och trafiksystemplaner (bl.a. den riksomfattande trafiksystemplanen; planerna för markanvändning, boende och trafik för Helsingfors- och Åboregionerna)
- nationella mål för områdesanvändning
- planerna för markanvändning, boende och trafik (MBT) för Helsingfors- och Åboregionerna
- landskaps-, general- och detaljplanerna för projektområdet
- nationella, regionala och vid behov även kommuners klimatstrategier, klimatprogram och klimatplaner, bl.a.
 - Den nationella klimat- och energistrategin
 - Statsrådets redogörelse om nationell energi- och klimatstrategi fram till 2030
 - Kommunikationsministeriets åtgärdsprogram för kolfri trafik 2045
- planerna för vatten- och havsvård samt pågående havsplanering enligt markanvändnings- och bygglagen
- Trafikledsverkets planer och utredningar angående sträckan Helsingfors–Åbo, bland annat
 - Järnvägsplan för extra spår på Esbo stadsbana
 - Generalplan för direktbanan Esbo–Salo
 - Banteknisk plan för dubbelspår på sträckan Salo–Kuppis
 - Järnvägsplan för dubbelspåret Kuppis–Åbo
 - Järnvägsplan för bangårdarna i Åbo
 - Trafikutredning för den snabba järnvägsförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo
 - Preliminär generalplan och MKB för direktbanan Esbo–Salo
 - Kustbanan, utredning av utförda och planerade åtgärder
 - Utredning om lokaltrafikdepå i Esbo och Kyrkslätt område, förstudie.
- mål i anknytning till bevarande av den biologiska mångfalden

I ett mer genomgripande, nationellt perspektiv anknyter projektet till mobiliteten över hela bannätet och övrig mobilitet i allmänhet.

Tillstånd och beslut som krävs för genomförande av projektet

Preliminärt är dessa

- beslut om godkännande av general- och järnvägsplaner enligt banlagen
- beslut om godkännande av planändringar och nödvändiga nya planer
- vatten- och miljötillstånd som regionförvaltningsverket beviljar
- tillstånd för bergtäkt, brytning och krossning i enlighet med marktäktslagen och miljöskyddslagen
- tillstånd och anmälningar för byggtiden (t.ex. bulleranmälan)
- bygglov och åtgärdstillstånd (byggnader och konstruktioner ovan och under jord)
- undantag enligt naturvårdslagen
- undantag enligt vattenlagen.

2. INFORMATION OCH HÖRANDE I ANKNYTNING TILL BEDÖMNINGSPROGRAMMET

Bedömningsprogrammets anhängighet har meddelats i följande tidningar:

Turun Sanomat, Åbo Underrättelser, Salon Seudun Sanomat, Kaarina-Lehti, Kunnallislehti Paimio-Sauvo-Kaarina, Turun Tienoo, Hufvudstadsbladet, Helsingin Sanomat, Länsiväylä, Vihdin Uutiset, Länsi-Uusimaa, Kirkkonummen Sanomat, Ykkös-Lohja, Västra Nyland.

Bedömningsprogrammet har kungjorts på miljöförvaltningens webbplats, <https://www.miljo.fi/helsingforsabotagforbindelseMKB>, och på kommunernas webbplatser.

Kungörelsen och bedömningsprogrammet har varit framlagda för påseenden 25.11.2019–20.1.2020 på internet samt på följande ställen:

Esbo stad, Registraturen, Köpcentrum Entresse, Brogatan 11
Helsingfors stad, Stadshuset, registratorskontoret, Norra esplanaden 11–13

Helsingfors stadsbibliotek, Böle bibliotek, Klockbron 9

Ingå kommun, biblioteket, Strandvägen 2

S:t Karins stad, servicepunkt, Lautakunnankatu 1

Kyrksläotts kommun, kommunhuset, Ervastvägen 2

Lundo kommun, kommunhuset, servicepunkt, Kirkkotie 13

Lojo stad, stadshuset Monkola, Karstuvägen 4

Pemar stad, servicepunkt, Vistantie 18

Raseborgs stad, Info, Raseborgsvägen 37

Salo stad, Infopunkt, Tehdaskatu 2

Sjundeå kommun, kommunhuset, Parkstigen 1

Åbo stad, Koncernförvaltningens registratorskontor, Puolalagatan 5

Vichtis kommun, kommunkansliet, Asemantie 30

NTM-centralen i Nyland, Semaforbron 12 B, 5 vån.

Invånarmöten om bedömningsprogrammet ordnades den 3 december 2019 i S:t Karins, den 4 december 2019 i Salo, i Lojo och den 11 december 2019 i Esbo.

Sammanfattningar av de utlåtanden och åsikter som kommit in under hörandeperioden har sammanställts i kapitel 4.

3. KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE

Programmet för miljökonsekvensbedömning omfattar de krav som ställs på bedömningsprogrammet i 3 § i förordningen om miljökonsekvensbedömning. Bedömningsprogrammet har behandlats i enlighet med kraven för MKB-lagstiftningen.

Allmänt

Bedömningsprogrammet är omfattande och väl uppgjort. Utöver nuläget i planeringsområdet samt de konsekvenser som ska bedömas och metoderna för det, beskrivs i bedömningsprogrammet även MKB-förfarandet överskådligt i förhållande till projektets framskridande. I bedömningsprogrammet beskrivs inte tydligt vilka som är projektets mest betydande miljökonsekvenser. Det är visserligen utmanande att avgränsa de betydande konsekvenserna i ett långvarigt, bandliknande projekt där konsekvensernas inbördes betydelse kan variera områdesvis. I bedömningsprogrammet ska det ändå inkluderas en tydlig, separat punkt med den ansvariges synpunkt på vilka som är projektets betydande miljökonsekvenser. Separata bedömningar av de olika konsekvenstypernas betydelse kompletterar helhetsbedömningen.

Bedömningen av konsekvenserna ska göras för respektive projektalternativ och för jämförelsealternativet med samma precision för hela sträckan Esbo–Åbo. I fråga om klimat- och transport ska konsekvenserna bedömas per alternativ för sträckan Helsingfors–Åbo.

Projektets indirekta konsekvenser utgör en betydande del av bedömningen av miljökonsekvenserna. Deras betydelse understryks i ett projekt med konsekvenser på hela trafiksystemet. I miljökonsekvensbeskrivningen är det bra att granska de indirekta konsekvenserna både efter typ av konsekvens och som en separat helhet. Vikten av bedömning av de indirekta konsekvenserna underströks i många av utlåtandena om bedömningsprogrammet.

I miljökonsekvensbeskrivningen ska strategier, planer, program och miljöutvecklingsmål som gäller projektet och projektområdet beskrivas under rubriken i fråga enligt det som presenterats ovan i utlåtandet, vid behov med kompletteringar. Även projektets konsekvenser för genomförandet av strategierna, planerna och programmet ska beskrivas.

Utöver detta ska följande aspekter uppmärksammas inom bedömningsförfarandet, vid utredningar och i miljökonsekvensbeskrivningen:

Projekialternativen och jämförelse av dessa

Alla undersökta alternativ ska vara genomförbara. Alternativen för genomförande av projektet ska i miljökonsekvensbeskrivningen beskrivas i större detalj än i bedömningsprogrammet, och bland annat ska uppgifter om den planerade järnvägstrafiken och hållplatserna läggas till. Det bör preciseras i miljökonsekvensbeskrivningen att jämförelsealternativet 0+ inte är ett genomförbart alternativ.

För avsnittet Salo–Åbo ska miljökonsekvensbeskrivningen utökas med projekialternativ där dubbelspåret i det ena alternativet förläggs söder och det andra norr om det nuvarande spåret. Detta kan göras i form av delalternativ. Om nya uträkningar införs eller andra ändringar med betydande miljökonsekvenser inkluderas i projektet, ska man på motsvarande sätt förbereda sig på att se över alternativen eller införa eventuella nya alternativ. Alla projekialternativs konsekvenser ska bedömas jämlikt och jämförbart.

Inga alternativa linjer för sträckan Esbo–Salo läggs fram i MKB-programmet. Granskningen av alternativa linjer koncentreras till sträckan Åbo–Salo. Alternativen för sträckning av den nya banan på avsnittet Esbo–Salo granskades i ett förfarande för miljökonsekvensbedömning 2009, och valet föll då på den aktuella sträckningen. Kontaktmyndigheten anser att man har haft tillräckliga grunder för valet av sträckning, och det valda alternativet var det som hade minst skadliga miljökonsekvenser av de som då bedömdes. Också de gällande landskapsplanerna baserar sig på den valda sträckningen. I tidigare skeden av planeringen var utredningarnas precision emellertid inte tillräcklig för bedömning av konsekvenserna på föröknings- och rastplatser för de arter som avses i art- och habitatdirektivets bilaga 4 (a). I den fortsatta beredningen ska beaktas att undantag från förbudet mot förstöring och försämring av sådana föröknings- och rastplatser endast kan göras av de anledningar som nämns i artikel 16 i art- och habitatdirektivet. I ansökan om undantag ska tillräckliga utredningar påvisa att inga andra tillfredsställande alternativ finns för bansträckningen.

Eftersom åtgärderna för att förbättra kustbanan hur som helst är oundvikliga, bedömer kontaktmyndigheten att alternativet 0+ för jämförelse med projekialternativen är tillräckligt, och förutsätter inget jämförelsealternativ 0, som skulle innebära att inga åtgärder utförs. Av bedömningsprogrammet framgår inte hur omfattande förbättringsåtgärder alternativet 0+ innefattar, och således är det svårt att ta ställning till metoderna för bedömning av dess konsekvenser. Beskrivningen av alternativet 0+ ska preciseras i konsekvensbeskrivningen.

Tillstånd som krävs för projektet

De tillstånd och beslut som enligt bedömningsprogrammet krävs för projektet ska i konsekvensbeskrivningen preciseras enligt det som framfördes tidigare i detta utlåtande, under punkten Tillstånd och beslut som krävs för genomförande av projektet.

Marktäktslagen gäller inte tagande och nyttjande av substanser som lösgjorts i samband med byggande, då åtgärden grundar sig på ett tillstånd av en myndighet eller en plan som godkänts av en myndighet (2 § i marktäktslagen). I fråga om järnvägsplanerna gäller detta enbart substanser som bryts längs banlinjen. Om det projektet krävs separata så kallade biområden för tagande av mark- och stensubstanser, ska 1 § i marktäktslagen tillämpas. Paragraferna 4 a § i marktäktslagen och 47 a § i miljöskyddslagen ska behandlas tillsammans, och tillståndsärendet avgörs alltså av kommunens miljöskyddsmyndighet.

Om det i projektområdet observeras tecken på fornminnen, ska Museiverket kontaktas.

Till tillståndsansökningarna ska bifogas miljökonsekvensbeskrivningen och den motiverade slutsats som myndigheten där gett.

Miljöns nuvarande tillstånd och konsekvenser som ska bedömas

I enlighet med bedömningsprogrammet baserar sig konsekvensbeskrivningen på befintliga utredningar av avsnittet Esbo–Salo. Därutöver behövs det nya utredningar i den mån som behov av uppdatering eller komplettering konstaterats/konstateras.

Konsekvenser för ytvattnen

Särdragen och grundtillstånd i de stora vattendragen i projektområdet har beskrivits tillräckligt i MKB-programmet. De åtgärder som ska utföras under byggtiden identifieras som de mest betydande orsakerna till konsekvenser på vattendragen. Också andra faktorer som orsakar konsekvenser på vattnen identifieras, och den föreslagna bedömningsnivån för dessa är tillräcklig. I programmet presenteras väl hur målen med vattenvården ska beaktas. När betydelsen av konsekvenserna på vattendragen bedöms, ska målen och planerna för vattenvården beaktas.

Vid bedömning av konsekvenserna utnyttjas huvudsakligen befintlig information, såsom miljöförvaltningens uppföljningsdata och tidigare utredningar. De stora vattendragen i projektområdet ingår i miljöförvaltningens uppföljning och obligatoriska kontroller. För dessa kan alltså den planerade utredningsnivån anses vara tillräcklig. När konsekvensbeskrivningen görs upp ska resultat från pågående samordnade recipientkontroller utnyttjas och målen för pågående betydande restaureringsprojekt i influensområdet beaktas, exempelvis för Sjundeå å. I konsekvensbeskrivningen ska också de uppgifter om

vattendragen preciseras för vilka behov av rättelse eller komplettering framförts i utlåtandena.

I konsekvensbeskrivningen ska bedömas de mest betydande typerna av verksamhet i vattendragens influensområden; exempelvis de konsekvenser sträckning över vattendrag, sprängning, ledning av pumpvatten från tunnlar, sänkta grundvattennivåer eller upplag av överskottsmassor och sprängsten från byggande och sprängning har på recipienterna av avrinningsvattnet. Konsekvenserna av dessa typer av verksamhet på sjöar och åar ska bedömas med beaktande av vattendragens särdrag. För de byggskenen som orsakar skadligt dagvatten, såsom avledning av vatten från tömning av tunnlar, ska man särskilt bedöma deras konsekvenser på småvatten (träsk, bäckar, rännilar osv.) i närområdena, dit dagvatten ofta leds. Dessutom ska byggandets konsekvenser på vattenbalansen och på förändringar i strömmarna bedömas.

MKB-programmet i förhållande till vattenlagen

Förekomsten i projektområdet av sådana typer av vattennatur som nämns i 2 kap. 11 § i vattenlagen har behandlats i en separat naturutredning (naturutredningar för den snabba järnvägsförbindelsen Helsingfors–Åbo, Sito, 15.11.2017). I utredningen behandlades också sådana vattendrag som avses i vattenlagen. Enligt utredningen fokuserades terrängarbetet utgående från en kartgranskning. I MKB-programmet förblir det oklart i vilket område terrängbesök gjorts, och enligt vilka kriterier objekten i beskrivningen har klassificerats som de i utredningen nämnda "vattenlagsobjekten". Enligt utredningen finns det i närheten av bansträckningen fyra "vattenlagsobjekt" (bild 9). Av utredningen framgår inte på vilka grunder enbart fyra av ytvattenobjekten i utredningsområdet (tabell 2) presenteras som den här typen av objekt. Sträckningen dras också över flera åar och bäckar än de som anges i tabell 2.

Den utredning som har gjorts är inexakt ur vattenlagens synpunkt. Tonvikten i utredningen har uppenbarligen legat på de typer av vattennatur som avses i 2 kap. 11 § i vattenlagen och sådana naturliga rännilar som avses i 3 kap. 2 § i vattenlagen. Behandlingen av åar har emellertid getts mindre uppmärksamhet. Bansträckningen går över flera åar och bäckar som är viktiga med tanke på fisk- eller musselbeståndet.

I konsekvensbeskrivningen ska uppgifterna om typerna av vattennatur enligt vattenlagen samt om deras naturlighet kompletteras och preciseras. Alla objekt som omfattas av vattenlagen och påverkas av projektet ska presenteras på kartor, och för alla ska anges, inklusive motivering, huruvida man kommer att ansöka om tillstånd enligt vattenlagen eller undantag enligt 2 kap. 11 § i vattenlagen. Dessutom ska motivering ges för hur objekten valts och hur sådana objekt som avses i vattenlagen har påverkat valet av sträckning. I oklara fall ska NTM-centralen ombes ge utlåtanden om behovet av tillstånd.

Förfarandena för vattentillstånd och undantag enligt vattenlagen avviker från varandra. Undantag enligt 2 kap. 11 § i vattenlagen kan endast beviljas om målen för skyddet av typen av vattennatur i fråga inte avsevärt äventyras. Till skillnad från det egentliga tillståndsförfarandet enligt vattenlagen, innehåller undantagsprocessen inte någon intressejämförelse.

Allteftersom projektet fortskrider, ska även eventuella utdiknings- och rensningsföretag i projektområdet beaktas.

Konsekvenser för fiskerinäringen

I bedömningsprogram beskrivs de vattendrag som korsar bansträckningen och är viktiga med tanke på fiskerinäringen med tillräcklig precision, och beskrivningen av deras nuvarande tillstånd kommer att preciseras i samband med konsekvensbeskrivningen. Tillsammans med fiskerimyndigheten har en plan gjorts upp över projektrelaterade utredningar av fiskbeståndet (förhandskontroller) redan innan bedömningsprogrammet utarbetades. Resultaten av utredningarna ska presenteras noggrannare i konsekvensbeskrivningen.

I bedömningsprogrammet presenteras även sådana centrala faktorer för projektet som kan skada fiskerinäringen. Metoderna för att förebygga skada ska beskrivas i större detalj än planerat i konsekvensbeskrivningen och separat för varje vattendrag, särskilt för sådana som är betydande för fiskerinäringen. Väsentliga faktorer är bland annat lösningar för dragning över vattendrag på sätt som inte gör det svårare för vattenlevande organismer att röra sig, samt utförande och schemaläggning av vattenarbeten så att inte fiskarnas föröknings- och vandringsbeteende störs.

Miljökonsekvenser

Beskrivningen av miljöns nuvarande tillstånd ska i konsekvensbeskrivningen kompletteras med uppgifter om naturtyper och arter i projektområdet, inklusive uppgifter om hotade och skyddade naturtyper och arter. De viktigaste resultaten av naturutredningarna och avgränsningen av utredningsområdet ska också beskrivas i konsekvensbeskrivningen, även om själva utredningarna bifogas till beskrivningen. Också konsekvenser på artbeståndet i vattenmiljön, såsom på den tjockskaliga målarmusslan, ska beskrivas inom ramen för bedömningen av konsekvenserna på naturen.

Konsekvenserna av det planerade extra spåret ska bedömas separat för vardera sidan om spåret, och placeringsalternativens konsekvenser ska jämföras sinsemellan. Detta är viktigt också med tanke på handläggningen av eventuella undantag, för att ge en uppfattning om vilken sida som ur miljökonsekvenssynpunkt skulle vara minst skadlig på naturen och i övrigt.

För den planerade uträtningen i Pikis är det viktigt att naturutredningar har gjorts och görs för ett tillräckligt vidsträckt område i förhållande till bansträckningen. Vid bedömning av konsekvenserna på naturen ska reservering göras för att ändringar i bansträckningen jämfört med det som föreslagits i bedömningsprogrammet sker allteftersom planeringen går framåt, och konsekvenserna för tillämpliga delar bedömas för ett större område än utredningsområdena, med beaktande av artbestånd och populationer.

I enlighet med bedömningsprogrammet ska en Naturabedömning göras upp vid sidan om MKB-förfarandet. Naturabedömningen gäller Natura 2000

-området i Noux, och dessutom ska den tidigare Naturabedömningen för Kisko ås källflöden i Naturaområdet uppdateras. Utöver detta ska också projektets konsekvenser på grunderna för skydd av Natura 2000-området i Kustöviken i S:t Karins bedömas. I programmet ges inte tillräcklig motivering till stöd för slutsatsen att inga konsekvenser som betydligt försämrar naturvärdena i området kommer att uppstå. Så som konstateras i bedömningsprogrammet, ska bedömningen av konsekvenserna beakta skyddsvärdenas eventuella känslighet för kanteffekter, förändringar i vattenhushållningen och störningskonsekvenser som når längre bortom banan, exempelvis buller. Vid bedömningen ska uppmärksamhet särskilt fästas vid bullereffekterna på fågelbeståndet samt banans och motorvägens sammantagna konsekvenser. Dessutom ska konsekvenserna på rekreationsanvändning och annan användning på naturskyddsområdet bedömas. Eventuella Natura-utlåtanden och ställningstaganden från NTM-centralerna i Egentliga Finland och Nyland blir en del av den motiverade slutsatsen.

När det gäller den solexponerade miljön i Hiidenmäki i Vichtis avtalades under ett särskilt möte den 18 februari 2019 att en förvaltningsplan och ett kompensationsprogram ska upprättas för det hotade artbeståndet i den solexponerade miljön i området. Dessa ska skickas till NTM-centralen i Nyland för godkännande, inkluderas i konsekvensbeskrivningen och beaktas vid bedömningen av konsekvenserna på den solexponerade miljön.

Enligt 49 § i naturvårdslagen är det förbjudet att förstöra och försämma platser där individer av de djurarter som nämns i bilaga 4 (a) till art- och habitatdirektivet förökar sig och rastar. Till miljökonsekvensbeskrivningen ska läggas till en uppskattning av det totala antalet undantag som behövs. Uppskattningen ska beakta de nuvarande förekomsterna liksom även artens potentiella livsmiljöer där den observerats under några år. Revir kan, särskilt i fråga om flygekorrar, tillfälligt överges för några år, för att sedan tas i bruk igen.

Konsekvenserna på fladdermöss och deras gynnsamma bevarandestatus ska bedömas inom ramen för bedömningen av

konsekvenserna på naturen. Om konsekvenserna inte kan bedömas utifrån den fladdermusutredning som gjorts, ska utredningarna preciseras. Vid bedömning av konsekvenserna ska en uppskattning göras över det antal platser där fladdermöss förökar sig och rastar som kommer att förstöras eller försämrats, samt konsekvensernas omfattning i förhållande till beståndet i regionen och de lokalt viktigaste populationerna. Om konsekvenserna inte kan bedömas utgående från den preliminära fladdermusutredning som gjorts, ska utredningarna preciseras så att miljökonsekvensbeskrivningen ger en uppfattning om antalet föröknings- och rastplatser som finns i hus som kommer att rivas i samband med banprojektet eller andra sådana föröknings- och rastplatser som kommer att förstöras.

I samband med bedömning av konsekvenserna på åkergröda och tjockskalig målarmussla ska de förhållanden som leder till konsekvenser (även indirekta) beskrivas. I konsekvensbedömningen ska det sätt på vilket banan byggs över flodfåran beaktas. Frågan är med andra ord huruvida ingrepp görs på fåran i samband med byggandet (direkta konsekvenser på artbeståndet eller deras livsmiljöer) eller om konsekvenserna blir indirekta (t.ex. konsekvenser som uppstår under byggtiden eller konsekvenser som länshållningsvatten får på livsmiljöerna). Informationen behövs för att det ska gå att bedöma huruvida utredningarna är tillräckliga och vilka proportioner konsekvenserna har.

Åtgärderna för att lindra de skadliga konsekvenserna på sådana arter som nämns i bilaga 4 (a) till art- och habitatdirektiv ska beskrivas under en egen punkt med beaktande av konsekvenserna på såväl enstaka förekomster som regionala populationer och gynnsam bevarandestatus för arterna. För att lindra de skadliga konsekvenserna på uttrar ska alla broar över och trummor genom vattendrag planeras med utterpassage eller markförbindelse under bron. Uttrar går inte under broar eller genom trummor under vatten. I områden där det finns föröknings- och rastplatser för flygekorrar på vardera sidan om banan, ska det att förbindelserna skärs av eller försämrats beaktas vid bedömning av konsekvenserna och planering av åtgärderna för att lindra dem, även om inga föröknings- eller rastplatser skulle hamna direkt under banan (direkt konsekvens).

Också de åtgärder för konsekvenslindring som utförts i anknytning till motorväg E18 ska beaktas vid bedömningen av konsekvenserna och planeringen av lindrande åtgärder. I utlåtandena nämns holkar för flygekorre och förbättring av förbindelserna med artificiella hoppträd i området runt uträtningen i Pikis som lindrande åtgärd för motorväg E18.

I fråga om åkergröda kan lindrande och kompenserande åtgärder effektivt förebygga skadliga konsekvenser och alltså inverka på huruvida artens livsmiljö/föröknings- och rastplatser försämrats på sikt i samband med projektet. Om ingrepp görs på flodfåror med tjockskalig

målarmussla eller grävning- eller byggåtgärder (t.ex. stödpelare för bro) utförs i fåran eller alldeles i kanten, ska konsekvenserna bedömas och nödvändiga lindrande åtgärder planeras med beaktande av de konsekvenser som gäller vattendraget under åtgärdsområdet. Också de konsekvenser som torrdikning under byggtiden har på våtmarks- eller vattenmiljöer ska granskas i samband med detta. Den princip som under förhandsöverläggningen föreslogs som utgångspunkt för planeringen, nämligen att fåror inte inkräktas på under byggskedet, är bra. Principen och eventuella objekt där den avviker från ska beskrivas i konsekvensbeskrivningen.

I fråga om ekologiska förbindelser och nätverk samt gröna korridorer ska hindrande effekter på områdets artbestånd och särskilt på det artbestånd som anges i bilaga 4 (a) till art- och habitatdirektivet bedömas. I bedömningen ska positionen för de viktigaste ekologiska förbindelserna över bansträckningen samt de åtgärder som tryggar dessa förbindelser i banområdet och närmiljön tydligt föras fram. I fråga om arter vars förbindelser skärs av eller försämras av dubbelspåret eller den nya banan, ska konsekvensens omfattning och art bedömas. I bedömningen av den hindrande effekten är det viktigt att inkludera en bedömning av de sammantagna konsekvenserna för projektet och motorväg E18. Inom ramen för konsekvensbedömningen ska förebyggande och lindrande åtgärder planeras omsorgsfullt. Också de sammantagna konsekvenserna med andra planerade och utförda projekt utgör en viktig del av bedömningen av konsekvenserna på naturen.

Beskrivningen av de allmänna dragen i naturmiljön (kapitel 5.3.1, sidan 60) ska förtydligas i konsekvensbeskrivningen. Det är önskvärt att beskrivningen åskådliggörs med översiktliga kartor. Rubriken på kapitel 5.3.3 (s. 62) bör ändras till Det ekologiska nätverket. Begreppet ekologiskt nätverk innefattar värdekärnor och ekologiska förbindelser.

I bedömningsprogrammet behandlas ekosystemtjänsterna relativt teoretiskt. För att konkretisera dem är det bra att i konsekvensbeskrivningen beskriva hurdana ekosystemtjänster de områden som ingår i influensområdet erbjuder och hurdana konsekvenser de olika projekialternativen har på dem.

Konsekvenser på grundvatten samt jordmån och berggrund

I MKB-programmet beskrivs med tillräcklig precision hur bedömningen av miljökonsekvenserna på grundvatten samt jordmån och berggrund ska utföras. När betydelsen av konsekvenserna på grundvattnet bedöms ska målen och planerna för vattenvården beaktas.

Enligt bedömningsprogrammet kommer resultaten från terrängundersökningar av förhållandena i jordmånen, berggrunden och grundvattnet, vilka gjorts i samband med planeringen av projektet, att användas som källmaterial för konsekvensbedömningen. Detta material

ska skickas in till grundvattenexperterna vid NTM-centralerna i Nyland och Egentliga Finland. Om projektet har konsekvenser på lokalsamhällenas vattenförsörjning, ska även information som fås från innehavare av vattentäkter om tillstånd att ta vatten, uttag av vatten och objektets betydelse med tanke på samhällets vattenförsörjning användas som underlag för bedömningen.

På sidan 101 finns en felaktig referens till kapitel 6.6, där konsekvenserna på grundvattnet undersöks.

Bullerkonsekvenser

I bedömningsprogrammet föreslås att spårtrafikens buller undersöks och presenteras kalkylmässigt som medelljudnivå på granskningsintervallet 45 dB → 70 dB (LAeq) med 5 dB mellanrum. Enligt NTM-centralens synpunkt räcker det inte endast medelljudnivån för att utreda spårtrafikens eventuella olägenheter för hälsa och trivsel. Dimensionering och placering av lindrande åtgärder för eventuella skadliga konsekvenser förutsätter exakta databaserade på modellering av de bullernivåer som förbifart orsakar i känsliga objekt. I bullerrelaterade undersökningar har det observerats att kraftigt buller kan leda till att människor vaknar eller att sömnen störs. Utöver maximala bullernivåer påverkas uppvaknandet även av hur länge bullret pågår, vilket i fråga om spårtrafik vanligtvis handlar om relativt långa stunder.

Tågtrafikens höga hastigheter kommer att orsaka höga maximala bullernivåer i miljön runt banan. Även om bullret skulle vara volymmässigt förhållandevis litet, kan det orsaka betydande olägenhet, särskilt nattetid, för dem som bor i bullerkänsliga byggnader. Det är sannolikt att en del av tågen kommer att operera under perioder som är kritiska med tanke på sömnen eller avbrott i den, det vill säga i början av natten kl. 22–24 och under morgonnatten kl. 5–7, vilket försämrar sömnens kvalitet och eventuellt dess längd bland dem som utsätts för bullret. Försämrad sömnkvalitet har betydande hälsokonsekvenser, vilket gör det oundgängligt att bedöma den inom ramen för MKB.

I miljöministeriets miljöguide 108/2003 konstateras att den maximala nivå som förbifart orsakar inne i lokaler avsedda för boende inte får överskrida den maximala ljudnivån 45 dB (LAmax). Vid bedömningen av konsekvenserna ska beaktas att man i de befintliga byggnaderna i bullerområdet runt den planerade banan inte har kunnat beakta spårtrafikens kraftiga maximala ljudnivåer (LAmax) under förbifart vid ljudisoleringen av fasaderna.

I bullerkalkylerna och vid bedömningen av konsekvenserna ska de maximala ljudnivåer som järnvägstrafiken orsakar bedömas för omgivningarna runt de alternativa bansträckningarna, och projektalternativen och jämförelsealternativen ska jämföras för dessa. Förutom beräkningen av maximala nivåer ska även en uppskattning av

hur bullerexponeringen fördelar sig över dygnet bifogas till undersökningen. Denna information är central för att det ska gå att bedöma hälsokonsekvenserna för människor inne i bostads- och fritidshus samt för styrning av markanvändningen i framtiden. Dessutom kan uppgifterna användas för dimensionering och fokusering av de lindrande åtgärderna. I bullerkalkylerna ska de maximala nivåerna presenteras för intervallet 65 dB → 80 dB (L_{Amax}). Om man i konsekvensbeskrivningen, såsom det sägs i bedömningsprogrammet, för bullerbekämpning (kalkylmässigt) enbart presenterar en undersökning per alternativ för bullerbekämpning, ska alternativet presentera bästa möjliga bullerbekämpningsläge. I beskrivningen kan man, utöver bullerskydd, dessutom bedöma effekten av övriga lindrande åtgärder och möjligheterna att åtgärda problemen med buller. I beskrivningen ska man presentera vilken effekt en ökning av tågens hastighet har på bullerutsläppen samt eventuella informationsunderlag från andra håll med motsvarande tåg och hastigheter (inklusive de litteraturkällor som anlitats).

I konsekvensbeskrivningen ska man bedöma bullrets konsekvenser på allmänt känd markanvändning, och i bedömningen ska man beakta det behov av utökad markanvändning som banlinjen kräver, särskilt i närheten av stationer. Vid bedömning av bullrets effekter på bebyggelse ska särskilt objekt som eventuellt kommer att ligga i eller nära bullerområdena (55 dB dag) för såväl spårtrafik som vägtrafik. Inom ramen för bedömningen av bullerkonsekvenserna ska man särskilt beakta konsekvenserna på områden med fritidsbebyggelse, naturskydds- och rekreationsområden, rekreationsleder, tysta områden, kulturlandskap och kulturarv. Eftersom de nya bansträckningarna delvis förläggs till områden där bullret i dagsläget är ringa, ska resultaten ses över och rapporteras med beaktande av förändringen i den allmänna bullersituationen inom projektets influensområde. I konsekvensbeskrivningen ska de olika alternativen presenteras inklusive information om de antal människor som utsatt för buller samt medelljudnivåer och maximala ljudnivåer.

I bullerkartor ska bullret från spårtrafiken (L_{Aeq} och L_{Amax}) samt det totala bullret från spårtrafik och vägtrafik (L_{Aeq}) presenteras. Alla bullerkalkyler ska göras för såväl dag som natt och även presenteras på det här sättet på kartor över bullerbekämpningen. Vid planering av lindrande åtgärder ska man bedöma huruvida buller från spår- respektive vägtrafik kan bekämpas med samma konstruktion för bullerbekämpning (granskning av sammantaget buller).

För sammanpassning av bullerskydd och konsekvenserna på landskapet ska man i konsekvensbeskrivningen satsa på åskådliggörande, exempelvis med visualiseringsbilder. När bulleravskärmningen planeras ska även användningen av transparent skydd utforskas för tillämpliga ställen, såsom broar.

I fråga om stomljud ska de områden där det är möjligt att stomljud tar sig in i bostadsbyggnader eller andra objekt som är känsliga för buller och stomljud, bedömas separat för de olika alternativen. Dessutom ska man presentera lindrande åtgärder som är nödvändiga för att skydda människors hälsa och olika verksamheter, samt göra en uppskattning över deras effekt.

I fråga om buller och stomljud konstateras det i bedömningsprogrammet att alternativet 0+ inte skulle medföra betydande förändringar på trafikbullret. Meningen ska motiveras med beaktande av förbättringsåtgärderna för alternativet 0+.

De metoder som läggs fram i bedömningsprogrammet för bedömning av bullersituationen (kalkylmässig bullerutredning och expertbedömning).

Vibrationer

Vibrationerna ökar med stigande hastigheter för tågen, och kan vara betydande särskilt på lermarker, som det finns gott av i Egentliga Finland. I konsekvensbeskrivningen ska man presentera de objekt där vibrationerna kan leda till störningar samt de lindrande åtgärder som är nödvändiga för att skydda människors hälsa, verksamheter och byggnader. Också vibrationerna från den nuvarande banan ska presenteras, liksom även antalet objekt som störs och deras position. Vid konsekvensbedömningen och planeringen ska möjligheten till tung godstrafik på banan beaktas och lindrande åtgärder planeras utgående från sämsta möjliga prognos.

Vid bedömning av vibrationerna är det viktigt att bedöma den nya bansträckningens konsekvenser på den kända markanvändningen. Också sådana ändringar i markanvändningen som banlinjen föranleder ska beaktas, särskilt i närheten av stationerna. De betydande bosättningscentrum som omnämns som potentiella utredningsområden för vibrationer ska i konsekvensbeskrivningen beskrivas separat för varje kommun. Det är viktigt att även bedöma antalet personer som utsätts för störande vibrationer i grundscenariot och i områden med hög vibrationsrisk i kombination med lindrande åtgärder (åtgärdernas effekt på omfattningen av exponering, jfr bedömning av bullrets konsekvenser med respektive utan bullerskydd). Åtgärder för att lindra vibrationerna ska planeras särskilt för områden där det finns mycket bebyggelse längs banan. De metoder som föreslås i bedömningsprogrammet är tillräckliga för utredning av bullerkonsekvenserna.

Klimatkonsekvenser

Det är mycket bra att utsläppen av växthusgaser för byggtiden och användningstiden räknas separat för såväl nuläget som prognosen för bedömning av klimatkonsekvenserna. Bedömningen av klimatkonsekvenserna och utsläppskalkylerna producerar viktig

information såväl för bedömning och jämförelse av miljökonsekvenser som exempelvis för planering av kommunernas markanvändning. Det är föredömligt att också material och kolsänkor beaktas i kalkylerna och bedömningen av konsekvenserna.

Klimatkonsekvenserna ska bedömas för hela sträckan Helsingfors–Åbo. I konsekvensbedömningen ska även indirekta konsekvenser, bland annat på volymen privatbilism och flygtrafiken inom Finland, inkluderas för de olika genomförande- och jämförelsealternativen. Om den fortsatta tågförbindelsen från Helsingfors kan göras fungerande och rentav snabbare än flygtrafiken, kan antalet flygturer minskas, vilket är betydelsefullt för att reducera utsläppen per passagerare. Projektets konsekvenser på biltrafikvolymerna och utsläppsminskningen är också viktiga att bedöma separat för varje alternativ. I utlåtandena uttrycktes oro för att privatbilismen kommer att öka i områden som inte ligger inom den planerade banans aktionsradie.

I MKB-programmet föreslås att projektets totala konsekvenser för klimatförändringen kan bedömas genom jämförelse av projektets totalutsläpp bland annat på vägtrafikens totalutsläpp. Vad som avses med en sådan bedömning och vad bedömningen säger om projektets utsläppseffekter förblir oklart, och detta ska klargöras i konsekvensbeskrivningen. Det är också nödvändigt att i beskrivningen förklara vad som avses med totalutsläpp samt att inkludera de utgångsantaganden och kalkyler på vilka de olika alternativens utsläpp baseras. Det är viktigt att i beskrivningen av beräkningsmetoderna ange vilka delfaktorer som inkluderats i kalkylerna och vad som eventuellt har utelämnats. Ingår exempelvis utsläpp från arbetsmaskiner och transport av jordmassor i beräkningarna av de konsekvenser som uppstår under byggtiden? Hurdana utgångsantaganden om markanvändningen som används för kalkylerna och hur dessa utgångsantaganden skiljer sig åt mellan de olika projektalternativen påverkar bedömningsresultaten för utsläppen av växthusgaser från trafiken. Detta ska beskrivas tydligt i bedömningen av miljökonsekvenserna.

Det vore skäl att i miljökonsekvensbedömningen nämna det utsläppsmål – att utsläppen senast år 2030 ska ha minskat med 50 procent jämfört med nivån 2005 – som uppställs i statsrådets energi- och klimatstrategi, samt regeringsprogrammets mål om klimatneutralitet senast 2035. Vid bedömningen av klimatkonsekvenserna är det dessutom viktigt att beakta den riksomfattande planen för trafiksystemet, vilken är under arbete. Vid sidan om att spårtrafiken benämns en utsläppssnål trafikform, är det också bra att nämna reduktion av trafikprestationen för privatbilar som ett utvecklingsmål för kollektivtrafiken.

Konsekvenser för luftkvaliteten

Vid bedömning av konsekvenser som uppstår under användningen är det viktigt att beskriva den drivkraft som tillämpas i den prognostiserade

trafiken. Om trafikering endast sker med eldrivna lok, blir konsekvenserna avsevärt mindre än för dieseldrivna lok. Om trafikeringen enligt prognosen även sker med dieseldrivna lok, ska konsekvenserna på luftkvaliteten bedömas separat för detta.

Det är bra att i konsekvensbeskrivningen på en allmän nivå beskriva projektets konsekvenser på vägtrafikvolymerna på sträckan Helsingfors–Åbo och de eventuella konsekvenserna av detta på luftkvaliteten. De metoder för bedömning av luftkvaliteten som föreslås i bedömningsprogrammet är tillräckliga.

Konsekvenser för samhällsstruktur, markanvändning och regionutveckling

Det är bra att konsekvensbedömningen inkluderar projektets nationella och internationella konsekvenser och konsekvenser för befintliga planer, samt en uppskattning om hur projektet påverkar den prognostiserade utvecklingen i kommunerna i direktbanans och kustbanans influensområden. Av beskrivningen av markanvändningen och de konsekvenser som uppstår för denna ska framgå för vilket genomförandealternativ och/eller jämförelsealternativ de planer som granskas gäller.

I fråga om planläggningen ska de osäkerheter och brister som finns i texten rättas till i konsekvensbeskrivningen för såväl projektalternativen som jämförelsealternativet (Kustbanan) så att de stämmer överens med utlåtandena från kommunerna och Nylands förbund. Också planläggningssituationen i projektområdet ska uppdateras i konsekvensbeskrivningen i det fall att ändringar sker medan beskrivningen utarbetas.

Eftersom direktbanan från Salo i riktning mot Helsingfors ingår i den gällande landskapsplanen, är det skäl att också presentera slutsatserna med tanke på landskapsplanens genomförande. Konsekvenserna på den regionala utvecklingen förklaras egentligen inte i kapitel 7.1, även om det grundläggande syftet med den snabba järnvägsförbindelsen är att förbättra förutsättningarna för regional utveckling och utvecklingen av näringslivet. Den regionala utvecklingen identifieras inte i bedömningen av betydelsen på sidan 87 i kapitlet, utan här behandlas enbart de direkta konsekvenserna på markanvändningen i närheten av banlinjen. Det är viktigt att den regionala utvecklingen inkluderas i konsekvensbeskrivningen som en del av konsekvensbedömningen.

I bedömningsprogrammet ligger fokus på beskrivning på landskapsplane- och generalplanenivå, vilket motsvarar precisionsnivån för den pågående banplaneringen. Projektet kan också påverka detaljplaner, varför det i konsekvensbeskrivningen är bra att beskriva detaljplanesituationen för kommuner inom banans inflytelseområde.

Enligt Lojo stads mål kommer Lojos stadsstruktur att utvecklas kring två nav (Lojo centrum – det nya stationsområdet/Lempola), vilket medför en viktig ny stadsdel, Lojoknuten, norr om motorvägen. Stadscentrumet Lojoknuten presenteras varken i landskapsplanen eller i förslaget till landskapsplan. Inom ramen för bedömningen av konsekvenserna på markanvändning är det viktigt att bedöma projektets konsekvenser på markanvändningen i Lojo på ett övergripande plan och lyfta fram de behov av ändringar i planerna som projektet förutsätter. Ändringsbehoven finns bland annat i Lojos delgeneralplan för tätorterna, i vilken ett regionaltåg anvisas för Lojo centrum och områden för centrumfunktioner längs banan Hangö–Hyvinge. I delgeneralplanen för tätorterna består tätortsbandet av centrumen i Virkby, Ojamo, Lojo centrum och Vendelä.

Vichtis generalplaneuppgifter och befolkningsprognos ska uppdateras. Delgeneralplanen för södra Nummela i Vichtis har hävts genom ett beslut av HFD, och denna plan kan alltså utelämnas ur konsekvensbeskrivningen.

På sidan 59 saknas planerna för kustbanan i Kyrkslätt och Esbo. Befolkningsprognoserna för Esbo ska uppdateras enligt den nya rapporten *Espoon kaupungin ja Helsingin seudun väestöprojektio 2018–2060*.

Uppgifterna om planläggningssituationen i Salo ska rättas enligt det som framgår av Salo stads utlåtande.

Den utrymmesreservering som ett dubbelspår förutsätter för en korridor i terrängen i S:t Karins kan kräva bedömning av behovet av ändringar i markanvändningen. Vid bedömningen av konsekvenserna är det viktigt att områdena för utveckling av markanvändningen i S:t Karins beaktas.

I konsekvensbeskrivningen måste beskrivningen av elektrifiering av Hangö–Hyvinge-banan preciseras. Det framgår inte av bedömningsprogrammet för vilket syfte saken tas upp.

Ordet trafiksystem bör läggas till rubriken för avsnitt 7.1 (s. 90).

Referensen till planeringen av markanvändning, boende och trafik 2019 behöver förklaras och beaktandet av planeringen preciseras i miljökonsekvensbeskrivningen. I planen för markanvändning, boende och trafik anvisas också reserveringar för utveckling längs kustbanan. De primära utvecklingszoner som ska inledas innan 2030 ligger längs kustbanan.

Konsekvenser för trafiken

Projektets konsekvenser på trafiken är betydande och det trafikmässiga influensområdet vidsträckt. Projektet har konsekvenser för trafiksystemet nationellt, på landskapsnivå, regionalt och lokalt. Den snabba järnvägsförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo ingår i

transportnätverket TEN-T (Trans-European Transport Network: Core Network). Projektet har därför konsekvenser också på hur det transeuropeiska transportnätverket utvecklas. Konsekvenserna på trafiksystemet ska med tanke på sin betydelse inkluderas i de prioriterade områdena i bedömningen.

Konsekvenserna gäller trafiksystemet nationellt, på landskapsnivå, regionalt och lokalt, delvis också det transeuropeiska nätverket. Trafikkonsekvenserna ska bedömas för hela influensområdet. Den snabba järnvägsförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo ingår i stomnätsskorridor Skandinavien-Medelhavet (core network corridor). Vid bedömning av projektets miljökonsekvenser ska såväl de nationella konsekvenserna som hur projektet påverkar det transeuropeiska transportnätverket inkluderas.

I bedömningsprogrammet framförs att bedömningen i fråga om järnvägstrafiken gäller konsekvenserna på såväl fjärrtrafiken som regionaltrafiken och lokaltrafiken. Dessa är viktiga att bedöma för alla järnvägskorridorer: avsnittet Salo–Åbo, det nya dubbelspåret på avsnittet Esbo–Salo och Kustbanan. Snabba fjärrtåg mellan Helsingfors och Åbo påverkar bankapaciteten och således regional- och lokaltrafiken. Därför har projektet också konsekvenser för verksamhetsförutsättningarna för det regionala spårtrafiksystemet.

Konsekvenserna på det regionala spårtrafiksystemets verksamhetsförutsättningar är viktiga att bedöma inom ramen för bedömningen av projektets konsekvenser. I Helsingforsregionen gäller konsekvenserna för lokal- och regionaltågstrafiken främst den nya förbindelsen Esbo–Lojo–Salo och Kustbanan. Passagerarvolymerna inom lokaltågstrafiken är stora. Lösningarna för lokaltågförbindelser i anslutning till projektet påverkar därför ett stort antal passagerare. Det är bra att det i projekialternativen har inkluderats en möjlighet till regionaltrafik mellan Åbo och Salo.

Det är också viktigt att bedöma projektets konsekvenser på busstrafiken. Ett spårprojekt av denna typ kan ha betydande konsekvenser på såväl långväga som regional busstrafik. Konsekvenserna kan gälla såväl den marknadsanpassade trafiken som NTM-centralernas, kommunernas och HRT:s avtalade trafik. Vid bedömning av miljökonsekvenserna ska konsekvenserna bedömas för busstrafiken på sträckorna Åbo–Helsingfors, Björneborg–Helsingfors och Lojo–Helsingfors.

Också konsekvenser som gäller landsvägs- och gatunätet, cykel- och gångtrafik samt kollektivtrafiksystemet är trafikkonsekvenser. Vid bedömningen av miljökonsekvenserna ska man behandla frågan om hur anslutningstrafiken, anslutningsparkeringen och byten från övrig kollektivtrafik vid järnvägens stationer ska utvecklas. Bland annat av detta följer behov av utveckling av landsvägs- och gatunätet. Konsekvenser på gång- och cykeltrafiken förekommer framför allt i

stationsområdena och deras närmiljö, men också på de banavsnitt där järnvägen korsar gång- och cykelbanor. Dessa är viktiga föremål för konsekvensbedömning.

Av en del av konsekvenserna på det övriga trafiksystemet följer att de nya järnvägsstationerna kräver tillräckliga användarvolym, det vill säga tillräcklig markanvändning runt stationerna, för att det ska vara lönsamt att ta dem i bruk. Projektets konsekvenser på trafiken, samhällsstrukturen, markanvändningen och den regionala utvecklingen hänger tätt ihop.

I fråga om trafikprognosen måste det fastställas huruvida utgångsantagandena inkluderar införande av avgifter för vägtrafiken. Om avgifter för vägtrafiken införs, kan det ha betydande konsekvenser för vägtrafikvolymerna och således på trafikprognosen. Den modell som används för modellering av järnvägstrafiken påverkar också bedömningsresultaten. Det är viktigt att trafikeringsmodellen beskrivs tydligt i konsekvensbeskrivningen.

Bedömningen av trafikkonsekvenserna ska inkludera trafiksäkerhetsaspekter. Det är nödvändigt att olycksrelaterad information presenteras i konsekvensbeskrivningen och att konsekvenserna för trafiksäkerheten vid övergången från en trafikform till en annan bedöms. Projektet kan också ha konsekvenser för trafiksäkerheten i landsvägsnätet.

Människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel

De sociala konsekvenserna tas väl upp i bedömningsprogrammet, och det är bra att känsliga grupper beaktas i konsekvensbedömningen. Förändringar i tillgängligheten är betydande sociala konsekvenser, och det är bra att också granska tillgängligheten ur känsliga gruppers perspektiv. Beskrivningen av möjligheterna till mobilitet måste preciseras i konsekvensbeskrivningen, och utöver de individuella möjligheterna måste projektets konsekvenser på mobiliteten också bedömas i ett större perspektiv. Också olika former av rörlighet i stationsmiljön bör beskrivas.

Konsekvenser för landskapet och kulturmiljön

De kulturmiljöer och byggda kulturmiljöer som betecknats vara av riksintresse eller vara värdefulla på landskapsnivå presenteras huvudsakligen i bedömningsprogrammet, och bedömningen av konsekvenserna på dem verkar heltäckande. Områden som är betydande på landskapsnivån bör ännu kontrolleras och vid behov kompletteras i miljökonsekvensbeskrivningen (t.ex. Bussila gård i Pikis). Konsekvensbedömningen presenteras korrekt och sådant som påverkar landskapet identifieras, exempelvis broar och omformning av terrängen. Konsekvenserna på lokalt värdefulla kulturmiljöer och landskapsområden ska inkluderas i konsekvensbedömningen, och vid

behov ska utredningar om dessa göras eller preciseras för att tjäna som underlag för bedömningen av konsekvenserna. Också vårdbiotoper i projektområdet bör beskrivas och konsekvenserna på dem bedömas.

Det är bra att såväl direkta och indirekta trafikkonsekvenser som konsekvenserna av lindrande åtgärder (bl.a. bullerbekämpning) på landskapet beskrivs i MKB. I konsekvensbeskrivningen måste dessutom de sammantagna konsekvenserna bedömas.

Det är viktigt att åtgärderna för att lindra konsekvenserna på landskapet planeras för såväl stora ingrepp i terrängen (t.ex. broar) som för andra konstruktioner i miljön och tekniska anläggningar i områden med känsliga landskap. Den roll som landskapsvården har efter byggandet är central som lindrande åtgärd.

I fråga om kulturmiljö nämns Lukkarinmäki enbart under punkten Placering i landskapet för bansträckningsalternativ Alt. 0+. Det är viktigt att det också inkluderas under punkten Placering i landskapet för bansträckningsalternativen Alt. A och Alt. B, eftersom alla alternativ för bansträckning påverkar Lukkarinmäki.

I förteckningen över byggda kulturmiljöer ska namnet Pukkila gästgiveri rättas till Buckila herrgårdsmuseum. Också namnen Uskela kyrkbacke och förorten Lukkarinmäki ska rättas. Uskela kyrka ligger i influensområdet för bansträckningsalternativen A och B men inte för alternativet 0+, så som det i bedömningsprogrammet konstateras i fråga om byggnads- och kulturhistoriskt värdefulla objekt.

Det kan finnas fornlämningar som fredas genom lagen om fornminnen i området. Det kan krävas ytterligare utredningar för att projektets slutliga konsekvenser på fornminnen ska kunna bedömas.

Konsekvenser under tiden för byggandet

Det är viktigt att konsekvenserna under tiden för byggandet bedöms separat för varje typ av konsekvens. Dessutom bör de konsekvenser som uppstår under byggtiden sammanställas exempelvis i tabellformat. I bedömningsprogrammet identifieras sådana konsekvenser preliminärt. Utöver dessa ska konsekvensbedömningen inkludera konsekvenserna av transport, mellanlagring och upplag av jordmassor som uppstår och används under byggandet. Det finns känsliga naturområden längs banan och behandlingen av jordmassor kan ha betydande konsekvenser på dessa. Alternativen för deponeringsställen för jordmassor bör granskas preliminärt i samband med miljökonsekvensbeskrivningen, eftersom det kan bli svårt att hitta mellanlagringsplatser som inte medför skadliga konsekvenser till exempel på bostadsområden.

Kumulativa effekter

Det är viktigt att de sammantagna konsekvenserna för det här och andra projekt bedöms. Betydelsen av bedömning av de sammantagna konsekvenserna understryks i ett omfattande projekt som inkluderar många kommuner och två landskap. Det är särskilt viktigt att bedöma de trafikmässiga sammantagna konsekvenserna för det här projektet och andra kända projekt.

Den planerade nya järnvägsdepån intill Kustbanan kan ha sammantagna konsekvenser med detta projekt. Det är viktigt att depåprojektet och den relaterade förstudien beaktas vid bedömningen av de sammantagna konsekvenserna.

På grund av Åbo stads mål för markanvändningen planeras en omorganisering av spåren på bangården vid Åbo centralstation. Detaljplanläggningen av detta pågår just nu. Dessutom kommer elektrifieringen av banavsnittet mellan Åbo och Nystad i sinom tid att påverka bangården så att transporter av farliga substanser att minska i bangårdsområdet. Även om spåren i Åbo bangård omorganiseras och elektrifieringen av banavsnittet Åbo–Nystad inte är beroende av genomförandet av den snabba järnvägsförbindelsen Helsingfors–Åbo och inte ingår i själva projektet, ska de beaktas i MKB-förfarandet för bedömning av eventuella sammantagna konsekvenser.

Ansvarsområdet för trafik och infrastruktur vid NTM-centralen i Nyland inleder i början av 2020 arbetet med att göra upp en områdesreserveringsplan för ytterligare filer på Åboleden (riksväg 1) på avsnittet Domsby–riksväg 2. Projektet kan ha sammantagna konsekvenser tillsammans med den snabba järnvägsförbindelsen Helsingfors–Åbo. Information som produceras i planeringsarbetet för områdesreserveringar ska beaktas i bedömningen av de sammantagna konsekvenserna i den mån som informationen finns tillgänglig under MKB-processen.

Avloppsreningsverket som byggs i Blombacken och kommer att finnas i den nya järnvägsförbindelsens direkta närhet ska beaktas i konsekvensbedömningen. Reningsverkets ut- och inlopp ligger främst i utrymmen under mark. Vid bedömningen av konsekvenserna ska banans närhet till avloppsreningsverket och byggarbetenas eventuella konsekvenser på reningsverkets strukturer och underjordiska tunnlar beaktas.

Hantering och uppföljning av konsekvenserna

Åtgärder som förebygger och lindrar projektets skadliga konsekvenser samt eventuella kompensationsåtgärder ska sammanställas, exempelvis i tabellformat. Detta underlättar tillgången till information för olika parter och gör det enklare att beakta åtgärderna framöver.

Bedömningsbeskrivningen ska innehålla ett förslag om uppföljningsarrangemang för eventuella betydande skadliga konsekvenser för miljön.

I konsekvensbeskrivningen ska behovet av uppföljning av vattenkvaliteten och uppföljningens omfattning (ytvatten och grundvatten) beskrivas tydligt, särskilt i grundvattenområden med vattentäcker.

Säkerhet, risker och osäkerhetsfaktorer

I kapitlet om riskhantering i konsekvensbeskrivningen ska inkluderas risker för eventuella storolyckor, risker som uppstår på grund av betydande antal tunnlar och underjordiska utrymmen, vilka konsekvenser eventuella storolyckor skulle ha på miljön samt säkerställande av säkerhetsmyndigheternas verksamhetsförutsättningar. Konsekvenserna på säkerheten under byggandet respektive användningstiden ska bedömas inom ramen för riskhanteringen eller i en egen punkt i konsekvensbeskrivningen. Bland annat kommer ett flertal tunnlar att byggas i projektets influensområde och i Lukkarinmäki i Salo väntar stora byggarbeten.

En osäkerhetsfaktor för bedömningen är den osäkerhet gällande trafikprognosen som identifieras i bedömningsprogrammet. Det påverkar bland annat de bedömningsresultat som fås för trafikens utsläpp av växthusgaser. I fråga om trafikprognosen måste det fastställas huruvida utgångsantagandena inkluderar införande av avgifter för vägtrafiken. I fråga om trafiken gäller osäkerheten såväl trafikprognosen som trafikeringsmodellen för järnvägstrafiken. Osäkerheterna kring trafikeringsmodellen måste läggas till beskrivningen av osäkerhetsfaktorerna för bedömningen.

Andra anmärkningar

Trafikledsverkets mål för Åbo bangård är att planera perronger för den snabba tågförbindelsen Helsingfors–Åbo, vilka motsvarar dagens krav: de ska vara tillgängliga, höga och tillräckligt breda. Ett ytterligare mål är att se till att det i detaljplanen för Åbo inkluderas ett sådant järnvägsområde som krävs för genomförandet av den snabba järnvägsförbindelsen, med beaktande av bland annat det nya resecentrum som ingår i Åbo stads långsiktiga mål. Dessa mål för Åbo bangård ingår i projektet med en snabb järnvägsförbindelse Åbo–Helsingfors, och ska därför beaktas i konsekvensbedömningen.

I schemat i tabell 2 verkar kolumnen ”stor negativ” saknas.

Kartmaterialet i bedömningsprogrammet måste preciseras och kompletteras i konsekvensbeskrivningen. I konsekvensbeskrivningen är det också bra att uppge var plankartorna för projektområdet hittas.

Delaktighet

Förhandsöverläggningar om projektet hölls den 23 september 2019 i Helsingfors och den 10 oktober 2019 i Åbo. Till stöd för MKB-förfarandet bildades projekt- och kontrollgrupper, i vilka företrädare för projektansvarige och myndigheterna samt för andra viktiga berörda parter ingår.

Under tiden som bedömningsprogrammet var framlagt till påseende ordnas presentationstillfällen den 3 december 2019 i S:t Karins, den 4 december 2019 i Salo, den 10 december 2019 i Lojo och den 11 december 2019 i Esbo. Utöver representanterna för projektansvarige, konsulten och NTM-centralerna i Nyland och Egentliga Finland, deltog 18 personer i S:t Karins, 41 i Salo, 32 i Lojo och 7 personer i Esbo. Under mötena presenterades projektet och MKB-förfarandet och diskussion fördes om saken. De vanligaste diskussionsämnena gällde konsekvensbedömningen (bl.a. buller, klimatkonsekvenser och konsekvenser på den byggda kulturmiljön), MKB-förfarandet och deltagandet, planeringen av banan (inkl. de nya stationerna, anslutningsparkering och vägarrangemang) samt trafikeringen av den snabba järnvägsförbindelsen. Deltagarna fick diskutera med projektansvarige och konsulterna utifrån kartorna innan och efter själva mötena.

Arrangemangen för deltagande är tydligt presenterade i konsekvensbeskrivningen. Utöver de fyra mötena som ordnades i programskedet, finns planer på att konsekvensbeskrivningen ska presenteras på åtta orter under kungörelsetiden. Det är bra att mer omfattande möjligheter till deltagande ordnas för invånarna i influensområde i konsekvensbeskrivningsskedet än möjligheterna som gavs under programskedet. Materialet i anknytning till bedömningen har även varit framme till påseende på <https://www.miljo.fi/helsingforsabotagforbindelseMKB>

I konsekvensbeskrivningen ska det ingå en utredning enligt 4 § i MKB-förordningen om hur kontaktmyndighetens utlåtande om bedömningsprogrammet har beaktats. Dessutom ska man presentera en lättbegriplig och illustrativ sammanfattning av de uppgifter som behövs för att man ska kunna ge en motiverad slutsats med beaktande av kompetensen och bedömningsmetoderna för varje enskilt fall.

I konsekvensbeskrivningen ska det ingå en utredning om hur kontaktmyndighetens utlåtande om bedömningsprogrammet har beaktats. Dessutom ska en lättfattlig och åskådlig sammanfattning göras över de uppgifter som är nödvändiga för den motiverade slutsatsen.

Bedömningsprogrammets sakkunnigas kompetens

De sakkunniga som har utarbetat bedömningsprogrammet har tillräcklig kompetens på alla delområden i anknytning till verksamheten. Utredningen om kompetensen presenteras heltäckande i bedömningsprogrammet.

4. SAMMANDRAG AV FRAMFÖRDA UTLÅTANDEN OCH SYNPUNKTER

NTM-centralen i Nyland har bett följande organisationer om utlåtanden om bedömningsprogrammet: Esbo stad, Helsingfors stad, Ingå kommun, Kyrkslätt kommun, Lundo kommun, Lojo stad, Pemas stad, Raseborgs stad, Salo stad, Sjundeå kommun, S:t Karins stad, Vichtis kommun, Åbo stad; regionförvaltningsverket i Södra Finland, Basservicen, rättsskyddet och tillstånd; Egentliga Finlands förbund, Egentliga Finlands landskapsmuseum, Egentliga Finlands räddningsverk, Esbo stadsmuseum, Forstcentralen, Geologiska forskningscentralen, Helsingforsregionens trafik (HRT), Helsingfors stads räddningsverk, Huvudstaben, Museiverket, Nylands förbund, regionförvaltningsverket i Sydvästra Finland, Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes), Transport- och kommunikationsverket Traficom, Västra Nylands landskapsmuseum, Västra Nylands räddningsverk. I fråga om kommunerna gick begäran om utlåtanden till kommunstyrelser, miljö- och hälsovårdsmyndigheter, planerare och övriga myndigheter.

Kontaktmyndigheten fick in 35 utlåtanden och 47 åsikter om bedömningsprogrammet. Nedan följer ett sammandrag av det huvudsakliga innehållet i utlåtandena och synpunkterna. Utlåtandena och åsikterna finns på <https://www.miljo.fi/helsingforsabotagforbindelseMKB>

Sammandrag av utlåtandena

Allmänt

De prioriterade områden som presenteras i bedömningsprogrammet ansågs vara motiverade. Utöver dessa kan konsekvenserna på trafik, mobilitet och tillgänglighet bli betydande. I fråga om de trafikmässiga konsekvenserna är det bra att konsekvensernas betydelse tas fram i form av passagerarvolym.

Den snabba järnvägsförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo kan också ha konsekvenser i Helsingforsregionen, om det sker förändringar i järnvägstrafikvolymen till följd av den nya förbindelsen. I MKB-programmet konstateras att trafikkonsekvenserna på många sätt hänger ihop med miljökonsekvenserna, exempelvis när det gäller förändringar i trafikvolymerna och hur de utvecklas. Exempelvis beror bullereffekten på trafikvolymen. Med tanke på detta vore det motiverat att också utföra nödvändiga konsekvensbedömningar för Helsingfors.

Projektalternativ

I MKB-programmet används den nuvarande kustbanan, med förbättrade funktioner, som jämförelsealternativ 0+. I flera av utlåtandena påpekades att det inte framgår av bedömningsprogrammet hur stora förbättringsåtgärder som avses. Det är motiverat att kustbanan med dess nuvarande servicenivå används som jämförelsealternativ. Grundliga förbättringsåtgärder skulle innebära att kustbanan i stället för ett jämförelsealternativ blir ett projekt alternativ, vilket inte skulle vara förenligt med målen för den snabba förbindelsen Helsingfors–Åbo. Å andra sidan framfördes det i en del av utlåtandena önskemål om att de olika utvecklingsalternativen för kustbanan skulle utforskas i större detalj och ett förbättringsalternativ för kustbanan inkluderas i MKB. Det framfördes också önskemål om att konsekvenserna på kustbanan skulle bedömas för alla alternativen.

Det föreslogs att projektalternativen skulle beskrivas mer omfattande i kapitel 4 i bedömningsprogrammet. Det skulle vara viktigt att lägga till uppgifter om den planerade järnvägstrafiken och dess hållplatser i beskrivningen av projektalternativen. Med tanke på åskådliggörandet kunde det också vara en god idé att göra upp en tabell över den befintliga och planerade trafiken där alternativen listas separat.

Det föreslogs att markanvändningen för respektive alternativ inkluderas i beskrivningen av alternativen. Markanvändningen kan antas se annorlunda ut för projektalternativen än för jämförelsealternativet Alt. 0+. Skillnaderna i markanvändning har följder för bedömningen av konsekvenserna och exempelvis på trafikutsläppen som uppstår i förhållande till befolkningsmängden. För alternativet 0+ bör särskild uppmärksamhet fästas vid åtgärder som kan förbättra fjärrtrafikens punktlighet så att också antalet störningar i lokaltrafiken minskar

Projektet ansågs ha vidsträckta konsekvenser på trafik- och banstrukturen. Utvecklingen och planeringen av banan hänger ihop med behoven i fråga om markanvändning och trafik, också utanför projektet, och det kan inte behandlas fristående från utvecklingen av markanvändningen. Projektet bedömdes ha betydande multiplikatoreffekter i kommunerna längs kustbanan. Det förutsattes att konsekvenserna på kommunerna längs kustbanan bedöms likvärdigt. Särskilt ansågs det vara viktigt att utreda konsekvenserna av alternativen A och B på tillgängligheten från huvudstadsregionen till kommunerna i Västra Nyland samt på arbetskraftens rörlighet. Dessutom föreslogs det att konsekvenserna på näringslivet utreds.

Konsekvenser på yt- och grundvatten samt på jordmånen

Det föreslogs att befintliga brunnar för hushållsvatten på fastigheterna samt projektets konsekvenser på användningen av hushållsvatten och dess kvalitet efter byggandet ska beaktas vid bedömningen av konsekvenserna. I konsekvensbeskrivningen måste också behovet av

uppföljning av vattenkvaliteten och uppföljningens omfattning (ytvatten och grundvatten) beskrivas tydligt, särskilt i grundvattenområden med vattentäcker.

I fråga om ytvatten konstaterades det finnas brister i bedömningsprogrammets beskrivning av informationsunderlaget, och det förslogs att detta preciseras i konsekvensbeskrivningen. Den nedre och mellersta delen av Aura å i Åbo har ekologisk status otillfredsställande och kemisk status god. Jahndiket har identifierats som en ekologiskt betydelsefull stadsbäck i Åbo. Bäckens har, utöver sina naturvärden, dessutom anmärkningsvärd betydelse som rekreationsområde för stadsborna. Dessutom har bäcken stor betydelse för hanteringen av dagvatten och utjämning av översvämningsskulmen. I Esbo finns det många vattenflöden som är viktiga för den biologiska mångfalden och vars värden undersöktes i utredningen av flödena i Esbo. Vid bedömningen av konsekvenserna bör det beaktas att vatten från byggplatserna kan ha betydande konsekvenser på småvattnen. Esbo stad har tagit fram en särskild guide för hantering av vatten från byggplatser.

I Sjundeå ås avrinningsområde i Vichtis pågår ett sexårigt restaureringsprojekt i syfte att förbättra vattnets tillstånd. Projektets mål måste beaktas i MKB-förfarandet.

Det konstaterades att MATTI-registret (kap. 5.5.1 Jordmån, s. 71) inte nödvändigtvis är aktuellt i fråga om alla områden med förorenad mark, och att områdena bör kontrolleras hos miljömyndigheterna i samband med bedömningsarbetet.

Miljökonsekvenser

Förteckningen över utförda och planerade naturutredningar ansågs vara heltäckande och en god utgångspunkt för bedömning av konsekvenserna på naturen. Metoderna för konsekvensbedömning ansågs vara beskrivna på en relativt allmän nivå. Beskrivningen av naturmiljöns allmänna drag (kap. 5.3.1, s. 64) konstaterades kräva förtydligande och strukturering. Beskrivningen kunde åskådliggöras med kartor.

I bedömningen ska positionen för de viktigaste ekologiska förbindelserna över bansträckningen samt de åtgärder som tryggar dessa förbindelser i banområdet och närmiljön tydligt föras fram. Rubriken på kapitel 5.3.3 (s. 66) borde ändras till Ekologiska nätverk: ekologiska nätverk innefattar värdekärnor och ekologiska förbindelser.

I kapitel 5.4 (s. 67–69) behandlas ekosystemtjänster. Sättet på vilket ekosystemtjänsterna behandlas är relativt teoretiskt, och ekosystemtjänsterna borde förklaras på ett begripligare sätt i konsekvensbeskrivningen.

Om det vid bedömningen av konsekvenserna konstateras att betydande skadliga miljökonsekvenser från broar och tunnlar enbart kan lindras i tillräcklig mån med specifika tekniska lösningar, måste detta tydligt framgå att miljökonsekvensbeskrivningen så att motsvarande tekniska konstruktioner kan krävas i projektets senare planeringsskeden. Uppmärksamhet bör fästas vid såväl hotade arter som hotade naturtyper.

Inga uppgifter om hur vidsträckta de naturområden som är föremål för utredning är ges i bedömningsprogrammet. Enligt dem som lämnat in utlåtanden skulle det ha varit nödvändigt att lägga fram sådana uppgifter för att det ska gå att ta ställning till huruvida utredningarna är regionalt tillräckliga. MKB-programmets kartpresentation över bansträckningen gäller enbart hela projektet (Åbo–Esbo), vilket innebär att de områden som drabbas av störst konsekvenser inte framgår i kartundersökningen. I fråga om den utredning om främmande arter som nämns i bedömningsprogrammet ges inga närmare uppgifter om vilka arter som utretts.

Bansträckningen för uträttningen vid Pikis kommer enligt landskapsplanen att löpa genom skogen i Kannittu. I området finns det föröknings- och rastplatser för flygekorren. Holkar för flygekorre har satts upp i området och förbindelserna över vägen har förbättrats med artificiella hoppträd för att lindra de konsekvenser som förbättringsåtgärderna på väg E18 har på området. Området måste beaktas och områdena för naturutredning kring uträttningen i Pikis måste vara tillräckligt omfattande om den landskapsplanenliga bansträckningen flyttas intill skogsområdet i Kannittu. I S:t Karins har flygekorren utbredningsområden också i banans direkta närhet. De måste beaktas när dubbelspåret konsekvenser på flygekorrens revir och förbindelser till intilliggande skogsområden bedöms.

I naturskyddsområdet i Esbo förekommer den fredade arten grön sköldmossa, som kräver särskilt skydd. Denna nämns inte i MKB-programmet. Eventuell förekomst av grön sköldmossa på banavsnittet bör undersökas och eventuella förekomster kartläggas. Vid bedömning av konsekvenserna på naturen bör man på Esboavsnittet särskilt fokusera på miljön i skyddsområdet i Kvarnträsket och skyddszonen runt om samt på miljön i Svartbäckträsket. Områdena är nästan naturliga och sammanhängande helheter, vilket gör dem särskilt känsliga för de skadliga konsekvenserna av byggande.

De många naturvärdena på banavsnittet i Esbo uppträder på små ytor, exempelvis i miljön vid Stampforsen, vilket gör att konsekvenserna på dem kan lindras med omsorgsfull planering av de tekniska lösningarna.

I projektområdet eller dess inflytelsesfär finns områden som förvaltas av naturtjänsterna; Noux nationalpark samt i Lojo de blivande naturskyddsområdena Saarilampi och skogen på Lakimäki. Det är inte möjligt att bygga banan i naturskyddsområden utan undantag i

förordningen om naturskyddsområden. Områdenas naturvärden ska särskilt beaktas vid bedömningen av miljökonsekvenserna.

Buller- och vibrationskonsekvenser

Det föreslogs att buller- och vibrationseffekterna bedöms utgående från största möjliga trafikvolym och hastighet, med beaktande av eventuell godstrafik och olika tunga tåg. Vid bedömningen bör en anslutning av projektet till ändringar i markanvändningen nära banområdet i kommunerna beaktas, varvid de nuvarande terrängförhållandena kan förändras och möjliggöra att buller- och vibrationseffekter sprider sig vidare.

I fråga om vibrationer ansågs det vara oklart vad de betydande bosättningscentrum som omnämns som potentiella utredningsområden betyder för respektive kommun. I fråga om vibrationer bör man också bedöma antalet personer som utsätts för störande vibrationer i grundscenariot och i områden med hög vibrationsrisk i kombination med lindrande åtgärder (jfr bedömning av bullrets konsekvenser med respektive utan bullerskydd).

Det föreslogs att åtgärderna för att lindra vibrationer och buller planeras särskilt längs de banavsnitt där det finns mycket bebyggelse (exempelvis Littois och Pikis kyrkby i Egentliga Finland) eller där banan löper nära bebyggelsen. I tätorter har konsekvenserna också följder för stadsbilden.

I fråga om buller och stomljud konstateras det att alternativet 0+ inte skulle medföra betydande förändringar på trafikbullret. Enligt dem som lämnat in utlåtanden måste meningen motiveras, eftersom alternativet 0+ inkluderar förbättrande åtgärder.

Konsekvenser på klimat och luftkvalitet

Det ansågs vara positivt att bedömningen av klimatkonsekvenserna var så omfattande. Det är bra att konsekvenserna på mängden utsläpp av växthusgaser bedöms mångsidigt. Anslutningen mellan Helsingfors och Åbo förbinder landets största och tredje största stadsregioner, vilket innebär att den har stor betydelse för systemet av hållbara trafikformer. Det föreslogs att klimatkonsekvenserna identifieras och bedöms i större omfattning, för hela sträckan Helsingfors–Åbo. Med tanke på målet för utsläppsminskning ansågs det också vara viktigt att se över hela trafiksystemet, inte bara trafiken mellan stadsregionerna.

Det ansågs vara viktigt att också byggåtgärdernas koldioxidavtryck och vad det består av beskrivs i bedömningen av miljökonsekvenserna. Har exempelvis utsläpp från arbetsmaskiner och transporter av jordmassor inkluderats i utsläppskalkylerna över projektets konsekvenser under byggtiden? Också det att skog avverkas längs banan och att kolsänkan

således krymper ansågs vara ett viktigt element i bedömningen av klimatkonsekvenser.

Utöver de nationella målen för utsläppsminskning har många av kommunerna i projektområdet ställt upp strikta utsläppsmål och genomför åtgärder för bekämpning av och anpassning till klimatförändringen. Det föreslogs att de kommunspecifika klimatmålen beaktas vid bedömningen av konsekvenserna. Det bedömdes att miljökonsekvensbeskrivningen kan ge beslutsfattandet värdefull information om hur man genom projektet på bästa möjliga sätt kunde främja enkel och utsläppssnål mobilitet för medborgarna. Det ansågs vara viktigt att de presenterade investeringarna främjar sådan utveckling av samhällsstrukturen och trafiksystemet som reducerar de dagliga färdtiderna och antalet resta fordonskilometer.

I MKB-programmet nämns att flygförbindelsen Helsingfors–Åbo inte spelar någon betydande roll. I utlåtandena betonades det att det i de riksomfattande målen för trafiken också ingår förbättring av de internationella förbindelserna. Varje dag avgår det ett flertal korta flygturer mellan städerna. Om den fortsatta tågförbindelsen från Helsingfors kan göras fungerande och rentav snabbare än flygtrafiken, kan antalet flygturer minskas, varvid betydelsen för att reducera utsläppen per passagerare blir stor. Denna utsläppsgranskning ansågs vara viktig att inkludera i konsekvensbedömningen.

Bland kommunerna längs kustbanan uttrycktes oro för att privatbilismen kommer att öka i områden som inte ligger inom den planerade banans aktionsradie. Ökad privatbilism skulle öka koldioxidavtrycket och försvåra bekämpningen av klimatförändringen.

Det konstaterades att det utsläppsmål som uppställs i statsrådets energi- och klimatstrategi – att utsläppen senast år 2030 ska ha minskat med 50 procent jämfört med nivån 2005 – samt regeringsprogrammets mål om klimatneutralitet senast 2035 borde ha nämnts i MKB-programmet (s. 12 och 109). Vid sidan om att spårtrafiken benämns en utsläppssnål trafikform (s. 12), borde det också ha nämnts att utvecklingen av kollektivtrafiken (särskilt snabba järnvägsförbindelser) syftar till reduktion av trafikprestationen för privatbilar, vilket bidrar till att åtgärda trafikutsläppen.

För Salo nämndes att det inte förekommer kontinuerlig eller regelbunden mätning av luftkvaliteten i stadsområdet. Minskad privatbilism på väg E18 kan ha betydande positiva effekter på luftkvaliteten i Salo, men i centrumzonen runt stationen kan effekten bli den motsatta. En uppskattning av konsekvensen kan göras med prognoser över trafikvolymerna.

Konsekvenser på samhällsstruktur, markanvändning och planläggning

Det betonades att konsekvensbedömningen måste basera sig såväl på tidigare bedömningar som på utredningar som gjorts i samband med landskaps- och kommunplanering. Vid behov ska nya utredningar göras. Vid bedömning av konsekvenserna är det viktigt att undersöka de förändringar i färdmedlen som banan för med sig, vilket igen har betydelse för såväl utsläppen av växthusgaser som utsläpp som försämrar luftkvaliteten. I bedömningsprogrammet beskrivs läget för de gällande landskapsplanerna för Nyland tillräckligt för direktbanan mellan Esbo och Salo, men för den befintliga kustbanan beskrivs landskapsplanesituationen bristfälligt. Det ansågs vara viktigt att situationen för de gällande landskapsplanerna samt de planbeteckningar som anvisas i landskapsplanerna beskrivs också för kustbanan. Bilderna 7 och 9 i bedömningsprogrammet bör avgränsas så att de också visar alternativet 0+.

Det ansågs vara viktigt att konsekvenserna på samhällsstrukturen också bedöms för stadsregionerna, inte bara på riksnivå. Exempelvis bör en grov uppskattning göras över positionerna för markanvändning för lokaltågtrafikens nya stationer med tanke på den regionala tillgängligheten i förhållande till jämförelsealternativet.

Stationsområdena är viktiga utvecklingsområden vid främjande av hållbara transportsätt. En hållbar samhällsstruktur är möjlig i redan byggda områden. Vid planeringen av nya bostadsområden måste läget följas för de av den befintliga spårtrafikens stationer där det finns ett tillräckligt utbud av persontågstrafik.

Den komplettering av samhällsstrukturen som sker tack vare förbättrade kollektivtrafikförbindelser främjar uppnåendet av hållbarhets- och klimatmålen, och därför får inte bedömningen av förändringarna i markanvändning och boende överskuggas av bedömning av lokala barriär- och andra konsekvenser.

Befolkningsprognoserna för Esbo ska uppdateras enligt den nya rapporten Espoon kaupungin ja Helsingin seudun väestöprojektio 2018–2060. Också för Vichtis måste kommunens egna befolkningstillväxtmål, som kommunfullmäktige godkänt användas.

I avsnittet om planläggningssituationen måste aktuellare planläggningsinformation användas i punkt 5.2.5 Generalplaneringen i Vichtis. Det uppdaterade uppgifterna har redan lämnats in men inte beaktats i bedömningsprogrammet.

I Lojo ligger banan och den planerade stationen i utkanten av Lojos tätortsband. På den södra sidan ligger det nedre centret i tätortsbandet. Det bildas av det gamla centret i Vendelä och dess tjänster samt det nya köpcentret i Lempola. Enligt stadens nuvarande mål kommer Lojo stadsstruktur i och med Lempolastationen att utvecklas kring två nav

(Lojo centrum—det nya stationsområdet), vilket medför en viktig ny stadsdel, Lojoknuten, norr om motorvägen. Den nya stadsdelen kan till en början stödja sig på de offentliga och kommersiella tjänster som finns i det nuvarande nedre centret i tätortsbandet. Delgeneralplanen för landsbygdsområdena i Lehmijärvi-Pulli är avsett att bli färdigt för godkännande av stadsfullmäktige i september 2020. Delgeneralplanen utgår från att det i Lojo finns stationer för såväl fjärr- som lokaltrafik. Ändringar av delgeneralplanen Y7 för de södra delarna av Nummi-Pusula och av delgeneralplanen Y8 för de norra delarna av Sammatti är under beredning, och avsikten att de ska bli klara med samma tidtabell som delgeneralplan Y5 för Lojoknuten.

Den punkt i kapitel 5 där Saloregionens landskapsplan och etapplandskapsplanen för bansträckningen Salo–Lojo dryftas (s. 39) kunde preciseras med att området för Saloregionens landskapsplan består av Salo och Somero städer: de före detta kommunerna Halikko, Kiikala, Kisko, Kuusjoki, Muurla, Bjärnå, S:t Bertils, Suomusjärvi och Finby samt Salo stad utgör sedan 1 januari 2009 den nya Salo stad. Till punkt 5.2.7 (s. 51), där generalplanläggningen för Salo behandlas, ska läggas att generalplanen för Salo 2020 är i kraft för Lukkarinmäki och därifrån österut till gränsen mot den före detta kommunen Muurla. Av den relaterade bild 27 (s. 52), med ett utdrag ur generalplanen för Salo 2020, bör framgå hela avsnittet ända från Lukkarinmäki till Muurla. Utdraget ur strandgeneralplanen för Kisko på bild 29 (s. 53) visar fel område. Bilden ska visa området vid Sammalonsalmi. För den anhängiga generalplanen ska dessutom texten om upphävande av strandgeneralplanen för Kisko (s. 56) och det åtföljande bilden (34) rättas så att det motsvarar planlägningsarbetet: Upphävande av strandgeneralplanen för Sammalonsalmi.

Det är bra att det i projekialternativen har inkluderats en möjlighet till regionaltrafik mellan Åbo och Salo. Att spårtrafiken utvecklas med avseende på regionstrukturen så att regionaltågstrafiken inkluderas, möjliggör utveckling av de nuvarande tätortsområdena i Pikis och Littois och att samhällsstrukturellt strategiskt öka befolkningsmålen i områdena. Den mångsidigaste utgångspunkten för effektivisering av markanvändningen och utveckling av hållbar markanvändning skapas genom att förutsättningarna för spårtrafik i Pikis tätort behålls, oberoende av vilket alternativ som väljs.

S:t Karins stad har gjort en delgeneralplan för tätorten i Pikis anhängig. Dess viktigaste syfte är att dra upp riktlinjerna för markanvändningen i Pikis tätort. Kanten av omfartsvägen i Åbo, norr om motorvägen, är ett utvecklingsområde för generalplanen, avsett att planläggas senare, och det ligger i bansträckningsområdet för uträttningen vid Pikis. Dessutom finns det kommande områden för utveckling av markanvändningen söder om den nuvarande banan. Det val som görs efter att konsekvenserna har bedömts kommer att ha betydande följder för den kommande planeringen av och för uppställningen av mål för de här

områdena. Den utrymmesreservering som ett dubbelspår förutsätter för en korridor i terrängen i S:t Karins kan även förutsätta bedömning av behovet av ändringar i markanvändningen. Det ansågs också vara viktigt att man i miljökonsekvensbeskrivningen med tillräcklig precision bedömer de lokala miljökonsekvenserna, så att de också betjänar planeringen av markanvändningen.

Rädsla uttrycktes för att miljövänlig planläggning och markanvändning ska äventyras i Raseborg och för att regionutvecklingen blir mer splittrade till följd av allt sämre tågförbindelser. Pendeltrafiken från Raseborg mot huvudstadsregionen och Åbo är livlig. I beskrivningarna av avsnitten om kustbanan nämns inte möjligheterna till återupplivande av regiontågtrafiken Sjundeå–Karis–Salo. Önskemål framfördes om att stationer eller hållplatser som tidigare har lagts ned ska tas i bruk igen. De möjligheter som elektrifiering av banavsnittet Karis–Hyvinge medför och potentialen att återöppna linjen för persontrafik nämns inte i MKB-programmets beskrivning av Nylandsplanen. Det skulle vara bra att komplettera miljökonsekvensbeskrivningen med detta.

Konsekvenser för trafiken

Det ansågs vara viktigt att bedömningen av konsekvenserna baserar sig på omsorgsfullt uppgjorda och kontrollerade prognoser för trafik- och passagerarpotentialen, eftersom verklighetsbaserade och pålitliga bedömningar utgör viktig information när beslut ska fattas om genomförande av investeringsprojekt. I fråga om tågtrafiken ska man i trafikprognoserna och konsekvensbedömningen beakta såväl efterfrågan som utbud och kapacitet. Exempelvis observerades det i prognoserna som gjordes i samband med generalplaneringen av de norra och mellersta delarna av Esbo att två regionaltåg under rusningstid inte med nuvarande materiel räcker för att svara mot reseefterfrågan på Esboavsnittet av direktbanan i scenariot för 2050.

Det önskades att mer information ska läggas till kapitel 5.9 (Trafik, s. 80–81) om trafiksäkerhet och olyckor, särskilt i fråga om riksväg 1. Det att en del av vägtrafikanterna i framtiden kan tänkas bli tågresenärer, får sannolikt konsekvenser för trafiksäkerheten.

Det framfördes att beredskap för nationellt viktiga järnvägsförbindelser (bl.a. den snabba järnvägsförbindelsen Helsingfors–Åbo) ingår i Helsingforsregionens plan för markanvändning, boende och trafik 2019. Vid planering av förbindelserna ska potentialen för lokaltrafik i anslutning till dem undersökas och det måste säkerställas att de synkroniseras med det regioninterna systemet. Snabba tåg i riktning mot Åbo har betydande konsekvenser för HRT-trafikens bankapacitet och således på hela trafiksystemet i regionen. Därför är det mycket viktigt att i den fortsatta planeringen beakta lokaltågtrafiken och förutsättningarna för den för såväl förbindelsen Esbo–Lojo–Salo som Kustbanan.

För bilden över passagerarvolymerna i fjärrtrafiken (s. 80) i bedömningsprogrammet önskades tillägg av passagerarvolymerna för lokaltågtrafiken i Helsingforsregionen, från Helsingfors till Kyrkslätt och Sjundeå. Av MKB-programmet bör skillnaderna i skala mellan fjärrtåg- och lokaltågtrafiken framgå, så att det blir klart att lösningarna för lokaltågförbindelser i anslutning till projektet påverkar ett stort antal passagerare. De föreslagna restiderna bör ses över; exempelvis är restiden för den snabbare turen enligt tidtabellerna 1 h 48 min – 1 h 52 min.

Vid bedömningen är det också skäl att beakta att den växande befolkningsmängden i huvudstadsregionen medför ökning av antalet personbilar och förlängning av restiderna som uppstår på grund av rusning, om detta inte kan reduceras exempelvis genom avgifter för vägtrafiken. Projektets konsekvenser på pendeltrafiken i huvudstadsregionens pendlingsregion bör undersökas inom ramen för konsekvensbedömningen.

Byggande av den nya banan och dess stationer hänger tydligt ihop med genomförande av betydande markanvändningsområden (t.ex. Hista). I MKB-programmet ska man tydligt beskriva vilka konsekvenserna bedömas vara på möjligheten till dessa nya områden av markanvändning. Baserar sig exempelvis prognoserna på vägtrafiken, i bedömningen av trafikkonsekvenserna, bullermodelleringarna och konsekvenserna på luftkvaliteten, på ett scenario där markanvändningen i Hista redan i betydande avsnitt har förverkligats? Och hur skiljer sig de här prognoserna åt mellan de olika alternativen? I konsekvensbedömningen ska det också presenteras tydligt med vilka modeller för tågtrafik som uppskattningarna gjorts (såväl fjärr- som lokaltrafik). En fungerande och realistisk trafikeringsmodell ska beskrivas såväl för den nya banan som för Kustbanan för alla alternativ, inklusive alt. 0+.

Det föreslogs att projektets negativa konsekvenser på Kustbanan och Hangöbanan inte ska läggas fram i bedömningsprogrammet. Om den marknadsdrivna trafiken övergår till direktbanan, tvingas man stödja trafiken längs Kustbanan och Hangöbanan med samhällsmedel.

Det är viktigt att lösningarna för trafikerings mot Lojo och Karis inkluderas i helhetslösningen. Trots osäkerheten i behörighetsfrågorna vore det också bra att bedöma konsekvenserna på trafikeringskostnaderna och att överväga vilka delar av trafiken som kan uppstå på marknadens villkor och vilka delar som ska handla om avtalad trafik. Jämlig behandling av kommunerna ansågs vara viktigt, och det betraktades inte som en möjlighet att lokaltrafiken skulle minskas på kustbanan och i stället ökas för den planerade nya banan. Bägge riktningarna ska möjliggöra en tillräcklig servicenivå.

Det anmärktes att kapacitetsproblemen i Helsingfors återspeglar projektets lönsamhet, om de begränsar antalet tåg eller förlänger

restiderna. Kapacitetsproblem kan uppstå om man önskar trafikera lokaltåg till såväl Kyrkslätt som Lojo med 15 minuters mellanrum. I detta fall bör åtminstone hastigheterna för fjärrtågen från Åbohället reduceras på sträckan Esbo–Helsingfors, så att de rymmer mellan lokaltågen. Alternativt borde exempelvis vartannat tåg till Lojo/Hista köra längs stadsspåren på avsnittet Helsingfors–Esbo, vilket emellertid skulle innebära en cirka 10 minuter längre restid. Utgångspunkterna för bedömningen i MKB och för projektbedömningen ska vara en ändamålsenlig trafikstruktur.

Vid planeringen måste man bereda sig på att utföra järnvägsväxlarna så att det också från och mot Lojohållet går att byta till och från Esbo stadsbana. Tättare lokaltrafik kan kräva ett tredje spår mellan Esbo och Hista, så också detta ska det finnas beredskap i utrymmesreserveringarna för järnvägskorridoren. Lokaltrafiken kräver dessutom en reservering för vändspår i Hista.

Människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel

Det konstaterades att de sociala konsekvenserna tas väl upp i bedömningsprogrammet, och det är bra att känsliga grupper beaktas i konsekvensbedömningen. Det ansågs viktigt att de trafikmässiga och sociala konsekvenserna bedöms tillsammans. Förändringar i tillgängligheten är betydande sociala konsekvenser, och det är bra att också granska tillgängligheten ur känsliga gruppers perspektiv.

Det konstaterades att beskrivningen av möjligheterna till mobilitet är mycket snäv i bedömningsprogrammet, och trafiksystemets omfattning blir inte tydligt. Det föreslogs att projektets konsekvenser på mobiliteten utöver de individuella möjligheterna också bedöms i ett större perspektiv. Också olika former av rörlighet i stationsmiljön kunde förklaras. I fråga om Helsingforsregionen kunde passagerarvolymerna och antalet tåg beskrivas också i den nuvarande kustbanans influensområde i Esbo, Kyrkslätt och Sjundeå. Det huvudsakliga färdmedlet i dessa områden är personbil.

Det ansågs vara viktigt att de lokala hälsokonsekvenser (t.ex. luftkvalitet och buller) som gäller befintliga och planerade bostadsområden i influensområdet bedöms. Det ansågs nödvändigt att en tydlig bedömning per område görs över utsatta människor i närheten av järnvägskorridoren i huvudstadsregionen samt en beskrivning av åtgärderna för att lindra de skadliga konsekvenserna.

Konsekvenser för landskapet och kulturmiljön

Det konstaterades att bansträckningsalternativens placering i nationellt värdefulla byggda kulturmiljöer och i landskapsområden och byggda kulturmiljöer som är värdefulla på landskapsnivå beskrivs tydligt. I programmet framförs också byggnadshistoriskt värdefulla objekt i närheten av bansträckningen. Bland objekten saknas Bussila gård i

Pikis, som är värdefullt på landskapsnivå och ligger mycket nära banan i alternativet Alt. B, uträkningen vid Pikis. Förstadsbebyggelsen i Lukkarinmäki i Salo har skrivits fel. Objektet heter Uskela kyrkbacke och förstadsbebyggelsen i Lukkarinmäki, inte Lukkari som det står i den finska versionen. Dessa uppgifter ska kompletteras och korrigeras.

I Nyland finns det utöver Esbo kyrkbacke och landskapsområdet i dalen runt Esboån inte andra kulturmiljöer som har riksintresse eller är värdefulla på landskapsnivå inom projektets influensområde. I miljön runt kustbanan finns det många områden och objekt. I förteckningen över byggd miljö av riksintresse (RKY2009) som ligger i Kustbanans influensområde ska namnet rättas till Skuru järnvägsstation och hamn.

I bedömningsprogrammet framförs inte lokalhistoriskt betydelsefulla objekt separat, men precis som de lokalt värdefulla kulturmiljöerna ska de beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen och beaktas vid bedömningen av konsekvenserna. Det ansågs vara viktigt att konsekvenser på lokalt värdefulla kulturmiljöer och landskapsområden bedöms omsorgsfullt. I fråga om lokal kulturmiljö krävs troligen ytterligare utredningar åtminstone i Kyrkslätt och Raseborg. Det föreslogs också att de lokalt betydelsefulla kulturmiljöer som anges i generalplanen för de norra delarna av Sammatti (2007) och generalplanen för de södra delarna av Nummi-Pusula (2009) ska beaktas i konsekvensbedömningen.

Det konstaterades att förändringarna, utöver konkreta fysiska förändringar i landskapet och kulturmiljön, också påverkar ekosystemtjänsterna för landskapet och kulturarvet samt människors levnadsförhållanden och trivsel. Förändringarnas sammantagna konsekvenser på hur kulturmiljön och landskapet upplevs och erfars måste beaktas. Trafikens konsekvenser (trafikvolym, buller, vibrationer) medför bland annat bullerskyddskonstruktioner i terrängen, och således hänger dessa konsekvenser väsentligen samman med landskapskonsekvenser i form av eventuella skador på landskapet. Dessutom anknyter de också till konsekvenser på människors levnadsförhållanden, hälsa och trivsel. Konsekvenserna på landskapet måste beaktas också i det blivande stationsområdets stadsmiljö och dess kvalitet.

I samband med beskrivningen av landskapets allmänna drag borde en översiktlig kartpresentation göras över landskapsstrukturen där de planerade järnvägsalternativen införts.

Det konstaterades att det i Kyrkslätt, Vichtis och Lojo finns fasta fornlämningar i planeringsområdet. Allteftersom projektet fortskrider måste närmare förhandlingar föras om ingrepp i dessa (13 § i lagen om fornminnen) och/eller om nödvändiga arkeologiska undersökningar, exempelvis för att fastställa hur stora objekten är. I den omedelbara närheten av den planerade uträkningen vid Pikis finns dessutom fornlämningar norr om motorvägen Åbo–Helsingfors. De ska beaktas

vid planeringen av bansträckningen och i samband med byggande av banan och underhållsåtgärder på den.

Konsekvenser under tiden för byggandet

Det konstaterades att bedömningsprogrammet är fragmenterat i fråga om konsekvenserna under byggtiden. De skadliga konsekvenser som uppstår under byggandet är en betydande del av projektets alla konsekvenser. Bedömningen av konsekvenserna under byggandet har i bedömningsprogrammet inkluderats i olika avsnitt, men ett stycke som enbart går på djupet med denna fråga skulle vara tydligare. För Salos del och särskilt passagen under Lukkarinmäki skulle det vara enklare för invånarna om bedömningen av konsekvenserna under byggtiden presenterades som en tydlig helhet i miljökonsekvensbeskrivningen.

Det ansågs vara viktigt att man i konsekvensbedömningen beaktar mellanlagring och transport av de jordmassor som uppstår och används under byggandet. Det finns känsliga naturområden exempelvis i Esbo, och behandlingen av jordmassor kan ha betydande konsekvenser på dessa. Alternativen för deponeringsställen för jordmassor bör granskas i samband med miljökonsekvensbeskrivningen, eftersom det finns få mellanlagringsplatser i Esbo som inte medför skadliga konsekvenser till exempel på bostadsområden. Främmande arter måste beaktas bland annat i samband med förflyttning av jordmassor, så att inte projektet leder till att främmande arter sprids till nya områden via fröbanken. En lösning måste hittas för placering av jordmassor med fröbank.

Kumulativa effekter

I bedömningsprogrammet nämns inte de sammantagna konsekvenserna av uträkningen i Pikis och omfartsvägen på E18 samt motorvägen Åbo–Helsingfors på det ekologiska nätverket och de ekologiska förbindelserna. I fråga om konsekvenserna på naturen måste de sammantagna konsekvenserna av projektet och omfartsvägen E18 och motorvägen mellan Åbo och Helsingfors granskas med tanke på splittringen av habitaterna. Också alternativ A påverkar kvaliteten i de ekologiska förbindelserna.

I den byggda stadsregionen är det bra att identifiera eventuella behov av depåer och beakta andra eventuella spridningseffekter på huvudbanans funktion. Helhetsbilden skulle gagnas av en bedömning av huruvida de avsedda tidsbesparingarna uppnås eller om ackumulerande rusning i Helsingforsregionen åter upp dessa tidsbesparingar.

Avloppsreningsverket som byggs i Blombacken och kommer att finnas i den nya järnvägsförbindelsens direkta närhet måste beaktas mer heltäckande i MKB-programmet än det beaktats nu. Reningsverkets ut- och inlopp ligger främst i utrymmen under mark. I MKB-processen bör måste banans närhet till avloppsreningsverket och byggarbetenas

eventuella konsekvenser på reningsverkets strukturer och underjordiska tunnlar beaktas. Reningsverkets verksamhet måste tryggas och förbindelserna säkerställas under alla skeden av byggandet.

Säkerhet, risker och osäkerhetsfaktorer

Projektets konsekvenser på den övergripande säkerheten i miljön har inte beaktats heltäckande i bedömningsprogrammet. Projektets konsekvenser på den övergripande säkerheten bör undersökas som en separat helhet. I detta avseende bör byggskedet och användningsskedet bedömas separat. Det är mycket viktigt att säkerheten beaktas heltäckande för alla skeden av planering, byggande och användning. Ett flertal tunnlar kommer att byggas i projektets influensområde och i Lukkarinmäki i Salo väntar stora byggarbeten.

Utöver de regionala konsekvenserna kommer den nya, snabba järnvägsförbindelsen också att ställa krav på räddningsverkets operativa beredskap. Aspekter som särskilt understryks är riskerna för eventuella storolyckor, risker som uppstår på grund av betydande antal tunnlar och underjordiska utrymmen, säkerställande säkerhetsmyndigheternas (räddning, akutsjukvård, polis) verksamhetsförutsättningar samt eventuella storolyckors konsekvenser på miljön. Det är nödvändigt att särskild uppmärksamhet fästs på ovan nämnda aspekter i den fortsatta beredningen och genomförandet av projektet.

I fråga om riskhanteringen måste också risker som uppstår under användningen beaktas, det vill säga risker gällande passagerare och trafikering.

Särskilt i riskbedömningen för byggskedet måste risken för vandringshinder i bäckar och åar identifieras och uppkomsten av skadliga konsekvenser motverkas.

Övriga kommentarer

Kartmaterialet i bedömningsprogrammet ansågs vara av allmän karaktär, och önskemål gjordes om att det ska preciseras i konsekvensbeskrivningen. Dessutom önskades det information om var plankartorna finns.

I miljökonsekvensbeskrivningens presentation av de tillstånd som krävs för projektet måste det utforskas vilken typ av förändringar projektets genomförande leder till på naturskyddsområdet i Kvarnträsket och hurdana undantagslov från skyddsbestämmelser som byggande av banan förutsätter.

För sträckan Esbo–Salo bör den pågående generaplaneringen utnyttjas, förutsatt att det tydligt framgår för de berörda parterna när man kan framföra åsikter om vad. I miljökonsekvensbeskrivningen bör mer detaljerade temakartor inkluderas för att göra det lättare för berörda

parter att delta. I kapitel 3 (17–24) beskrivs förfarandet för miljökonsekvensbedömning och deltagandet åskådligt. Bilderna 2 (s. 18) och 3 (s 20) kunde förtydligas. Den font som använts på bilderna är så liten att texterna blir svårläsliga. De kommuner längs kustbanan vilka inte ligger i projektområdet har i programmet identifierats som viktiga parter. Informeringen har inte skötts adekvat. Invånarmöten om miljökonsekvensbeskrivningen och bedömningsresultaten ska läggas till programmet också för kommunerna längs kustbanan.

Projektets samhällsekonomiska lönsamhet ifrågasattes. Investeringskostnaderna ansågs vara oproportionerligt stora i förhållande till de förväntade passagerarvolymerna.

Namnet på stationen vid Lempola i Lojo bör i alla planer och utredningar vara just Lojo. Stationen förläggs till kanten av huvudorten i Lojos tätortsband. Det finns ingen annan station för persontrafik i Lojo.

I beskrivningen av nuläget i planeringsområdet kunde det i punkt 5.1.2 (s. 33), i beskrivningen av rörligheten, konstateras att riksväg 1 ofta stockar sig på sträckan Lojo–Helsingfors eftersom det för närvarande inte finns konkurrenskraftiga kollektivtrafikförbindelser. Mobiliteten kunde beskrivas utförligare, till exempel i det kommunspecifika avsnittet.

I bedömningsprogrammet anges ingen författare till avsnittet om konsekvenserna på ekosystemtjänsterna, till skillnad från hur de övriga kategorierna av konsekvenser har behandlats. Detta delområde och bedömningen av det är viktigt också med tanke på kulturmiljöerna och landskapen, och bedömningen av detta omfattande och mer genomgripande perspektiv ska göras omsorgsfullt.

Sammanfattning av synpunkterna

Allmänt

I de åsikter som lämnades in om MKB-programmet för den snabba järnvägsförbindelsen Helsingfors–Åbo betonades följande saker:

- Kravet att alternativet 0+ ska behandlas jämlikt med de andra alternativen samt delvis även en viss överlägsenhet för alternativ 0+ jämfört med de andra.
- Järnvägstrafikens buller i byggda områden, trafikbullrets fortplantning längs vattendrag och bekämpningen av trafikbuller,
- missnöjet med informationen och växelverkan,
- skadliga konsekvenser på Salo stad i allmänhet och särskilt förstadsbebyggelsen i Lukkarinmäki.
- miljökonsekvenserna av de jordmassor som uppstår under byggandet.

Det föreslogs att MKB-programmet bör göras oberoende av övrig planering, eftersom utgångspunkten för förfarandet måste vara genuin granskning av alternativen.

Många av dem som lämnade in åsikter var oroliga för tidsplanen för planeringen och genomförandet av projektet samt för att utredningar och deltagande ska skötas i hast.

Det föreslogs att bedömningar ska göras för klimatkonsekvenserna och nyttokostnadsanalyserna, den samhällsekonomiska lönsamhetskalkylen och uppskattningarna av passagerarvolymen med passagerarprofilering.

I fråga om planläggningen ansågs situationen vara utmanande, eftersom nya versioner av såväl landskapsplanen som generalplanen för de norra/centrala delarna av Esbo är under arbete. Parallellt gällande planer och förslag under arbete måste beaktas. Inventeringarna för Nylands nya landskapsplan ska beaktas.

Det bads att uppgifter om källorna till de utredningar som används för programmet och beskrivningen bifogas, bland annat gällande naturutredningar.

Deltagande och information

Mark- och fastighetsägare samt föreningar och invånare var missnöjda med informationen och växelverkan. Det föreslogs att respons besvaras, behandlingen av respons säkerställs och att behandlingen av och svar på respons ska kunna bestyrkas.

Det påpekades att fel e-postadress uppgetts på webbplatsen ymparisto.fi i samband med MKB-meddelandet om den snabba järnvägsförbindelsen Åbo–Helsingfors (kirjaamo.uusima(at)ely-keskus.fi, som borde ha varit kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi).

Projektalternativ och avgränsning av influensområdet

I flera utlåtanden ansågs det vara viktigt att kustbanan, alternativ 0+, i MKB-processen undersöks likvärdigt med de andra alternativen. Förbättring av kustbanan och en dubbelspårig utrustning måste vara ett jämförelsealternativ. Enligt somliga är det enda dugliga genomförandealternativet att kustbanan förbättras, vilket innebär att inga nya markområden skulle krävas för trafiken, att möjligheterna till att åka till jobbet skulle förbättras för dem som bor längs förbindelsen och kostnaderna för projektet skulle bli förmånligare än med de övriga alternativen. Som nytt alternativ 0+ föreslogs att kustbanan byggs om till ett snabbspår som stämmer överens med dagens standard. I detta sammanhang borde det undersökas vilka maximala hastigheter som kan användas. Det föreslogs också att banan sträcks längs transportkorridoren för E18 för minimering av de skadliga konsekvenserna.

I flera åsikter uttrycktes oro för Lukkarinmäki och den eventuella bansträckningens konsekvenser på Lukkarinmäki. Förundran uttrycktes för varför inga andra alternativ undersöks för Lukkarinmäki. Den nuvarande sträckningen gjordes på 70-talet, och inga andra alternativ har undersökts efter det. Flera av dem som lämnade in åsikter, föreslog ett alternativ där banan kringgår Lukkarinmäki via Piihovi eller kör under området genom en tunnel.

Där banlinjen planerats intill Syvälampi i Suomensjärvi, föreslogs det att banan sänks, eftersom de skadliga konsekvenserna i fråga om buller, biologisk mångfald och landskapet i detta fall kunde minimeras.

Konsekvenser för yt- och grundvattnet

I fråga om konsekvenserna på ytvatten, togs i åsikterna särskilt upp konsekvenserna på Sammalonsalmi och Hirsijärvi. Det är oerhört viktigt att det smala sundet Sammalonsalmi hålls öppet och strömmarna kvar, och de nödvändiga flödena och medelvattenståndet måste utredas. Sjön Hirsjärvis särskilda karaktär som viktigt avrinningsområde för Kiskonjoki i Naturaområdet måste beaktas. Oro uttrycktes också för vattenståndet i sjön Kukutin i Salo stad, i den före detta kommunen Suomensjärvi.

Det konstaterades att sprängämnen som används för tunnarna kan spridas ut i vattendragen med vattnet från tunnelborrningen.

Miljökonsekvenser

Det föreslogs att en specifik naturgrupp ska tillsättas för att bedöma huruvida naturutredningarna är tillräckliga och vilket värde områdena har. Företrädare för lokala miljöorganisationer skulle kallas till gruppen.

En stor mängd naturliga områden, grönområden och naturobjekt hamnar under järnvägskorridoren. Man vill säkerställa tillräckliga gröna korridorer och förbindelser också genom vattnen. Enligt planen skulle det bli 1,5 meter mellan vattenytan och bron vid Stampforsen, vilket är tillräckligt för uttrar men inte för klövdjur.

Mellan landskapsgränsen till Egentliga Finland och Salo centrum krävs en ny transportkorridor längs nästan hela sträcka. Om motorvägen och banan löper längs varandra och inhägnas, bildar de med tanke på naturen ett mycket svåröverkomligt hinder som skulle göra det svårare för djur, bland annat älgar, att ta sig fram.

Det påpekades att Naturabedömningen för Koskenalanen måste beaktas och noggranna planer göras för hur vattnet ska ledas medan byggandet pågår. Det konstaterades också att det i den omedelbara närheten av bansträckningsalternativen finns en viktig övervintringsplats för fladdermöss.

Det betonades att listan över områden som ska beaktas måste utökas med Soidensuo i Kyrkslätt, som konstaterats vara värdefull, samt de på landskapsnivå värdefulla Högberget, det vill säga skogarna i Myntböle och Pitkänen i Esbo, kärren i Torvströmossen och skogarna i Kyrkslätt, Karnaistenkorpi i Lojo samt Mäyräpuro i Vichtis.

Buller- och vibrationskonsekvenser

Ståndpunkter framfördes i många åsikter angående buller från järnvägstrafiken, bullerkalkylerna och bullerkämpningen. Det föreslogs att bullerkalkyler och åtgärdsrekommendationer också skulle göras för den befintliga delen av banan. Ett förslag var att bullernivån för omkörning modelleras och att en utredning görs av buller vid omkörning. De konsekvenser som buller, stomljud och vibrationer har, också långvariga sådana och de som godstrafiken orsakar, måste bedömas. Dessutom måste det uppges för vilka antal tåg, med hurdana tåg och för hurdana hastigheter modelleringarna gjorts.

Det föreslogs att bullernivån beskrivs såväl med medelljudnivå som variabler för maximal ljudnivå, eftersom det buller som tåg orsakar är av typen impulsbuller.

Det föreslogs att bullret förbättras särskilt i de bullerområden där det finns permanent bebyggelse och fritidsbebyggelse, i närheten av vattendrag som leder ljud väl samt i viktiga naturområden. En lugn sjöyta förflyttar ljudenergi kilometervis nästan utan förluster, vilket gör att också en avlägsen bansträckning kan leda till att gränsvärdena för buller överskrids. Det föreslogs att också buller och andra konsekvenser som orsakas av tryckvågor, exempelvis i tunnelmynningar, ska undersökas.

Klimatkonsekvenser

Det föreslås att klimatkonsekvenserna ska undersökas och preciseras. Det konstaterades att den bedömning av klimatkonsekvenserna som gjordes i miljökonsekvensbeskrivningen för direktbanan Esbo–Salo 2010 i fråga om landsvägstrafiken baserade sig på fossila bränslen, och information om elektrifieringsscenariot för landsvägstrafiken efterfrågades.

I beräkningarna av växthusgasutsläppen begärdes det att, utöver trafiken, även byggande och underhåll av annan infrastruktur beaktas.

Konsekvenser för markanvändningen och samhällsstrukturen

Oro framkom över banprojektets konsekvenser på Salo stad och Saloregionen. Det område som nämndes mest i åsikterna var Lukkarinmäki, men även Uskela kyrkbacke, järnvägsstationsområde i Salo och den gamla köpingsmiljön omtalades. Det påpekades att den nuvarande kustbanan inte löper genom bostadsområdet i Lukkarinmäki men att de nya bansträckningsalternativen A och B gör det.

Det frågades om det finns skäl att på nytt jämföra konsekvenserna av de nya stationsplatserna Forsbacka och Myntbacken på markanvändningen och samhällsstrukturen. Stationsplatsen Myntbacken och den planerade tätorten runt den förläggs till vad som enligt den gällande generalplanen är ett grönområde, och genom tätorten löper landskapsplanens behov av en grön korridor. I den ursprungliga järnvägsplanen planerades Forsbacka som stationsplats. I miljön runt stationsreserveringen måste tätortskonsekvenserna och de bebyggelse och de vägar som en station medför beaktas.

Dessutom föreslås det att man utreder huruvida det i stället för stationerna Lempola i Lojo och Nummela i Vichtis vore möjligt att bygga en enda, gemensam station i korsningen med Hangö–Hyvingebanan, nämligen Muijala. Då kunde den befintliga järnvägsförbindelsen Hangö–Hyvinge utnyttjas. Stationsplatsen Lempola i Lojo ansågs med tanke på markanvändningen och naturskyddet vara ett dåligt alternativ. Också stationerna i Myntböle i Esbo och Veikkola i Kyrkslätt medför skada på naturvärdena. I fråga om direktbanan föreslogs att det i jämförelsen inkluderas ett alternativ där Hista och Myntböle inte alls förverkligas. Det anmärktes att planeringen av markanvändningen av området mellan Esbo centrum och Hista inte ännu har avslutats.

Konsekvenser för trafiken

I många åsikter påpekades att den snabba järnvägsförbindelsen enbart kommer att gälla mellan Åbo och Helsingfors. Det frågades huruvida det är nödvändigt att planera bangeometrin för hela sträckan i enlighet med förutsättningarna för en målhastighet om 300 km/h, när målhastigheten enbart kommer att förverkligas på ett litet avsnitt.

Önskemål framfördes om att jämförelseobjekten anges vid jämförelser av restiderna. I enlighet med MKB-programmet förkortar direktbanan Esbo–Salo den nuvarande Helsingfors–Åbo-banan med omkring 26 kilometer och påskyndar restiden med omkring en halvtimme, medan restiden enligt Trafikledsverket förkortas med 10–20 minuter.

Att pendeltrafiken övergår till spårtrafiken ansågs inte vara fördelar med bansträckningsalternativen A och B.

Människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel

De områden som ansågs vara viktigast med tanke på banprojektets konsekvenser var Hämjoki dalområde i Lojo, Siitojärvi i Salo, Suomusjärvi kyrkby, Ahtiala, Aneriojokilaakso, Hirsijärvi, Muurla och Lukkarinmäki, eller med andra ord den största delen av sträckan från Lojo till Salo. Eftersom det inte har planerats stationer på sträckan mellan Lojo och Salo påpekades det att projektets mål – exempelvis större tillgänglighet för spårtrafiken och snabba trafikförbindelser – ur det här områdets invånares synpunkt inte uppnås medan skadorna blir faktiska.

Mellan Pajula och Pemar finns det bebyggelse också i Halikko. Det finns gott om fritidsbebyggelse i närheten av banområdet.

Det föreslogs att de ekonomiska konsekvenserna på ägare av fastigheter, skogsmark och åkermark för inlösning och utbyte av markområde och fastigheter som hamnar i järnvägskorridoren bedöms och att det informeras öppet om saken. Det föreslogs också att förstörelse på grund av att marken torkar, exempelvis att huskonstruktioner går sönder när lermarken krymper, ska bedömas.

Konsekvenser för landskapet och kulturmiljön

Oro uttrycktes för konsekvenserna av bansträckningsalternativen A och B på landskapet och den byggda kulturmiljön, särskilt i fråga om Salo centrum, Lukkarinmäki, Salmenranta och Raivaankatu. Alternativen A och B går genom områdena Uskela kyrkbacke och förstadsbebyggelsen i Lukkarinmäki, som är av riksintresse (RKY), och i centrumområdet i Salo tangerar de dessutom ytterligare två RKY-områden. Bansträckningen är planerad på en högt liggande brink, som väsentligen omformar landskapet och den regionalt och lokalt värdefulla byggda kulturmiljön. Det betonades att värdena i nationellt värdefulla kulturmiljöer och naturarv måste tryggas, och ett förslag var att Lukkarinmäkis betydelse som arkeologiskt område beaktas, eftersom det i området gjorts betydelsefulla fynd av smycken daterade till järnålder.

Det påpekades att Lukkarinmäki inte nämns som kulturmiljö av riksintresse i beskrivningen av alternativen A och B för bansträckning i landskapet, även om det i alternativens influensområde i Lukkarinmäki finns 28 fastigheter som ligger inom RKY-området av riksintresse. Det ansågs också att Uskela kyrka inte skulle ligga i området för bansträckningsalternativet 0+.

I fråga om kulturarvet framfördes också Suomusjärvi i åsikterna. Enligt åsikterna måste de potentiella fornminnesområdena undersökas. Det konstaterades att Suomusjärvikulturen (ca 8400–5100 f.v.t.) är en viktig del av landets förhistoria och att det fortfarande finns oersättligt kulturarv som inte ännu har hittats.

Eftersom direktbanan i Esboregionen går genom en kulturhistoriskt värdefull miljö längs Esboån och det nationellt värdefulla höglänta området i Myntinmetsä, och eftersom dessa är värdefulla kulturlandskap och ekologiska förbindelser vars bevarande ska vara en utgångspunkt för planeringen, förutsattes det i åsikterna att lösningar med tunnlar och broar utnyttjas maximalt i de här områdena.

Konsekvenser under tiden för byggandet

Oron för överskottsmassor och deras miljökonsekvenser framhävdes i många åsikter. Anmärkningsvärda miljökonsekvenser som nämndes i

fråga om överskottsmassor var bland annat transporter, upplag, landskapsskador, eventuell avrinning, konsekvenser på yt- och grundvatten, konsekvenser på användningen av naturresurser och så vidare. Det konstaterades att placering av stora jordmassor förutsätter utredningar av de tilltänkta platserna för placering och av nödvändiga tillstånd.

Bedömning efterfrågades för konsekvenser som uppstår under tiden för byggandet och för sådana risker som vibrationer och förändringar i ytan av grundvatten och hängande grundvatten medför på byggnader och boende. En bedömning önskades också för huruvida det kommer att vara möjligt att bo nära byggplatsen i Lukkarinmäki medan byggandet pågår. Det påpekades att terrängen i Lukkarinmäki är lerig.

Övriga frågor som framfördes

I åsikterna föreslogs att uppgifterna om passagerarvolymerna undersöks så att kalkylerna baserar sig på så tillförlitliga och nya källor som möjligt. Det har skett betydande förändringar i befolkningsunderlaget, passagerarvolymerna och prognoserna för passagerare inom banans influensområde sedan 2010. Befolkningmängden minskar i hela Finland och de förbättrade datatrafikförbindelserna, möjligheterna till distansarbete och videokonferenser kommer att påverka antalet pendlare.

5. UTLÅTANDETS TILLGÄNGLIGHET FÖR PÅSEENDE

Kontaktmyndighetens utlåtande och inkomna utlåtanden och åsikter finns på internet på <https://www.miljo.fi/helsingforsabotagforbindelseMKB> och www.ymparisto.fi/helsinkiturkujunayhteysYVA. NTM-centralen i Nyland lämnar in sitt utlåtande och kopior av de utlåtanden och åsikter som kommit in till projektansvarig om bedömningsprogrammet. Utlåtandet skickas samtidigt för kännedom till berörda myndigheter. De ursprungliga dokumenten förvaras i NTM-centralen i Nyland.

Utlåtandet om bedömningsprogrammet offentliggörs också på myndighetens webbplats under tiden för hörandet: www.ntm-centralen.fi -> Aktuellt -> Kungörelser -> Nyland.

6. FASTSTÄLLANDE AV AVGIFT OCH SÖKANDE AV ÄNDRING I AVGIFTEN

Behandlingsavgift

Avgiften är 12 000 euro.

Fastställande av avgift

Den avgift som tas ut för NTM-centralens utlåtande om bedömningsprogram för krävande projekt (18–24 dagsverken) är 12 000 euro.

Ändringsansökan gällande avgiften

En betalningsskyldig, som anser att ett fel har begåtts vid fastställande av avgiften kan yrka på rättelse hos närings-, trafik- och miljöcentralen inom sex månader från dagen då detta utlåtande gavs.

Tillämpade rättsnormer

Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017)
Statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (277/2017)
Lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) 8 §
Statsrådets förordning (1372/2018) om närings-, trafik- och miljöcentralernas, arbets- och näringsbyråernas samt utvecklings- och förvaltningscentrets avgiftsbelagda prestationer åren 2019 och 2020

Det här dokumentet har godkänts elektroniskt. Ärendet har föredragits av överinspektör Liisa Nyrölä och avgjorts av Satu Pääkkönen, direktör för ansvarsområdet för miljö och naturresurser vid NTM-centralen i Nyland.

Distribution

Dem som lämnat utlåtanden
De som lämnat in synpunkter