

Lähettäjä:
Lähetetty: maanantai 23. marraskuuta 2020 23.14
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Fwd: UUDELY/13887/2018
Liitteet: Tunnin junasta.docx
Luokat: Tiina

Kommenttejani liitteenä

Kommentteja Helsinki-Turku nopea rata suunnitelmiin.

Tunnin junaa on perusteltu positiivisilla vaikutuksilla paikalliseen kehitykseen ja ilmastomuutokseen. Ovatko ne perusteltuja?

Lainauksia Väyläviraston raportista 50/2020: ”Hankearvioinnissa mukana olleet vaihtoehdot eivät tässä esitettyjen laskelmien perusteella ylitä yhteiskuntataloudellista kannattavuusrajaa. Nykyisen Karjaan kautta kulkevan Rantaradan parantamiseen perustuvaa vaihtoehtoa lukuun ottamatta hyöty-kustannussuhteet jäävät hyvin kauas kannattavuusrajasta”.

Ja julkaisusta 55/2020: ”Hankkeen suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat rakentamisesta. Muutokset hiilivarastoissa ovat suuret verrattuna liikennöinnin tuomiin päästövähennyksiin”.

Väyläviraston julkaisuista en ole löytänyt kokonaisarviota millä aikavälillä rakentamisesta johtuvat päästöt kompensoituisivat.

Ruotsin Trafikverket on tehnyt laajan ilmastovaikutusanalyysin vastaavalle ratatyypille välille Göteborg – Järna (lähellä Tukholmaa) ja Jönköping – Lund. Yhteydet ovat merkittävimmät rahdin kuljetussyhteydet Ruotsin suurimmille asutuskeskuksille. Turku-Hki yhteydellä ei ole vastaavaa roolia.

Radanrakentamisen CO₂-päästöjen Trafikverket on laskenut tulevan 75...80% betoni- ja teräsrakentamisesta ja loput pääasiassa fossiilisista polttoaineista. Ratayhteyksien tuomiksi suurimmiksi vuotuisiksi CO₂-päästösäästöiksi tulevaisuudessa on saatu: lentomatkuksesta 12 %, henkilöautoliikenteestä 19 % ja rahtiliikenteestä 74 %. Radanrakentamisen aikataulu on lähes sama kuin tunnin junan ja siten hyvin vertailukelpoinen. Radanrakentamisesta johtuvien päästöjen on laskettu kompensoituvan 35...50 vuoden päässä rakentamisen aloituksesta edellisillä säästöarvoilla.

Verrattaessa tunnin junaa Ruotsin vastaavaan ratahankkeeseen

- vaikutukset henkilöautoliikenteeseen ovat mitä todennäköisimmin pienemmät johtuen viimeaikaisesta merkittävästä siirtymisestä etätöihin.
- lentoliikenteen siirtyminen radalle on marginaalista Väylävirastonkin mukaan
- rahtiliikennettä ko. välillä ei Väylävirastonkin raportin mukaan juuri ole ja aikasäästöllä ei olisi mitään merkitystäkään sille. Jos rahtiin varauduttaisi se liikkuisi yhtä hyvin nykyisellään Turku - Hki radalla. Jopa paremminkin johtuen Hangon sataman merkittävydestä. Vertailusta voidaan siis poistaa ainakin tuo 74 % rahtiliikenteen tuoma CO₂-säästö.

Poistamalla pelkästään rahtiliikenteen osuus laskelmasta niin ajanhetki, jolloin tunnin junan pienemmät CO₂-päästöt ovat kompensoineet radan rakentamisesta johtuvat päästöt ei tule toteutumaan tuskin koskaan johtuen peruskorjaustarpeista ja tekniikan muuttumisesta ajan myötä. Väyläviraston raportissa radan siltojen ja tunnelien ”pitoajaksi” on arvioitu 50 vuotta.

Juuri nyt Suomen hallitus suunnittelee toimenpiteitä päästöjen puolittamiseksi 10 vuodessa ja jopa pääsemiseksi päästöneutraaliksi vuoteen 2035 mennessä. Tunnin junan rakentamisen suuret päästöt

osuvat juuri tähän ajankohtaan. Tavoitteeseen pääsemiseksi tunnin junan rakentamisen päästöt on kompensoitava jollakin. Mahdollisia ovat esimerkiksi

- metsäteollisuutta rajoittamalla ja hiilinieluja lisäämällä
- henkilöautoliikennettä sähköistämällä nopeutetusti esim polttoaineveroa korottamalla
- maatalouden päästöjä rajoittamalla
- maksamalla päästökaupalla metsänistutusta jonnekin Suomen ulkopuolelle tai ostamalla päästöoikeuksia joltakin alikehittyneeltä vähäpäästöiseltä alueelta. Edellisellä ei kuitenkaan ole positiivisia vaikutuksia vielä ainakaan 2035 mennessä ja jälkimmäistä voi verrata hölmöläisten valonsiirtoon säkissä.

Trafikverket:in laskelmat ovat nähtävissä haulla: trafikverket.ineko.se>files>sv-SE>2017_162*

Sen seuraavat kuvat ovat hyvin asiaa kuvaavia.

”Figur 2. Klimatpåverkan för höghastighetsjärnvägen, huvudkalkyl” ja

” Figur 3. Osäkerhetspann för utsläpp under byggtiden i huvudkalkylen”

Tunnin juna tulisi siis osaltaan nopeuttamaan ”ilmastokonkurssia”. Miksi sijoittaa konkurssin nopeuttamiseksi? Ratahankkeen yli 3,4 miljardin Euron kustannuksiin on saatavissa 10 % EU:n rahoitustukea ja siten omista veroistamme maksamme vähintään 3 mrd Euroa eli n. 1000€ per työssä käyvä veronmaksaja. Ajansäästön hinnaksi tulee n. 60 milj Euroa per minuutti tai 1 milj Euroa per sekunti. Sen lisäksi tulevat maksettaviksemme radanrakentamisen päästöjen kompensointikustannukset, nopean radan suuremmat ylläpitokustannukset, korot, junat jne. Historian perusteella todelliset kustannukset tulevat olemaan huomattavasti suuremmat.

Ennen koronaa Väylävirasto on ennustanut matkustajamääräksi 1,5 miljoonaa/vuosi. Veronmaksajat kustantaisivat siis koko seuraavan 50 vuoden aikana tunnin junan matkustajien matkoista 40€ per matka eli siis 80€ per edestakainen matka. Mitäpä jos valtio kustantaisi ilmaiset matkat kaikille parannetulla nykyradalla kunnon aamiaisella. Tai vaikkapa bussiliput. Turku-Hki bussilippujakin saa jopa alle 10€. Rahoja säästyisi 30€ per matka eli yli 2 mrd Euroa. Oletan, että ko. matkustajamäärällä bussiyhtiöt pystyisivät hankkimaan vaikkapa sähkö- ja/tai vetykäyttöisiä itseohjautuvia business-busseja 5G-yhteyksillä kilpailukykyisin päästöin. Oletan vahvasti, että saataisiin enemmän liikkuvuutta ja tunnin junan perusteluissa esitettyjä hyötyjä.

Edellisten kustannusten lisäksi valtio joutuisi todennäköisesti tukemaan myös rataa operoivaa yhtiötä. On hyvin todennäköistä, että lopulliset kustannukset nousevat huomattavasti budjetoidusta. Historian perusteella jopa kaksinkertaistua?

Hanke on siis tappiollinen sekä yhteiskuntataloudellisesti sekä ilmastovaikutuksiltaan.

Yhteiskunnallisesti parempia sijoituskohteita esim. auttamaan Suomea saavuttamaan hiilineutraalius sen vaikeuttamisen sijasta

- summalla kustantaisi n. puolet ydinvoimalasta
- latauspisteverkon rakentamista sähköautoille
- pienydinvoimaloiden kehittäminen
- uusiin akkuteknologioiden kehittämiseen satsaamalla, esim grafeeniakut.
- tukemalla maalämmön lisäksi geolämpölaitoksia

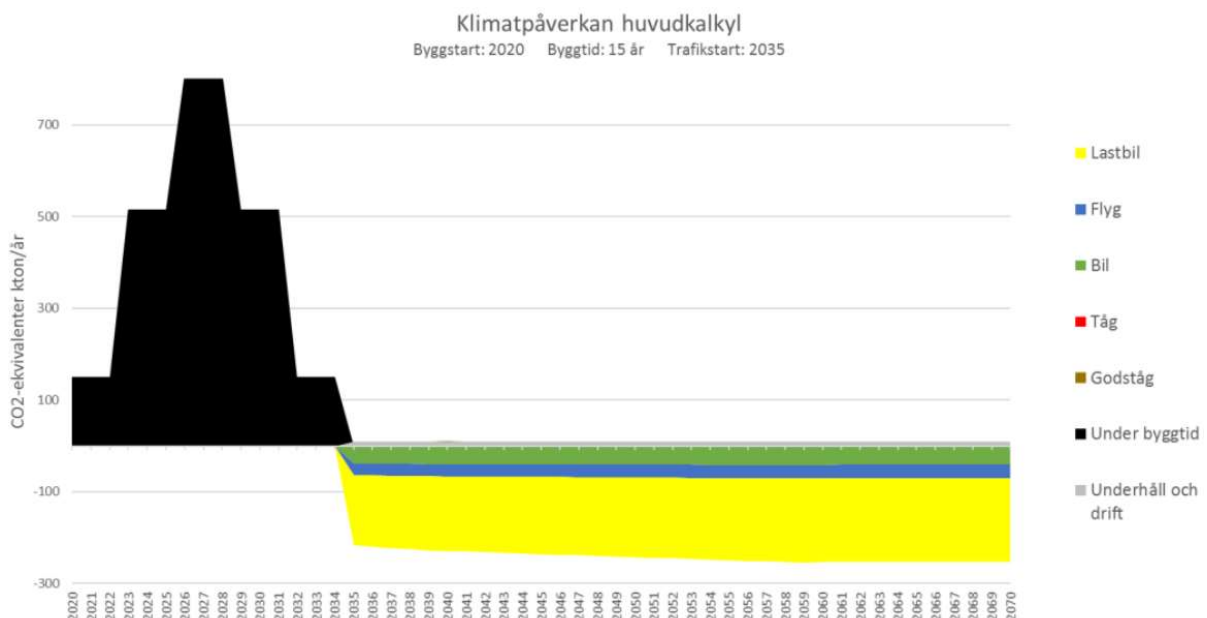
- ydinvoimaloiden hukkalämpötehon (yli 6000000kW eli 6kW miljoonaa taloutta kohti) hyödyntämiseen lähialueiden lämmityksessä
- vaikkapa sähkö- ja/tai vetykäyttöisiä itseohjautuvia business-busseja 5G-yhteyksillä.

Etätyön merkittävä lisääntyminen tulee vähentämään työmatkustamista tulevaisuudessakin ja 5G yhteyksillä juniin voidaan tehdä ”matka-toimistoja” varusteenaan esim VR-lasit (Virtual Reality) , jolloin voidaan olla jopa lähemmässä kontaktissa työtovereihin kuin fyysisellä 2m koronaetäisyydellä. Ja ilman tartuntariskiä. Matka-ajan merkitys siis vähenisi merkittävästi. Tiedossani on jo nyt pääkaupunkiseudulla yrityksiä, jotka ovat huomanneet etätöiden mahdollistavan erinomaisten osaajien palkkaamisen edullisesti maanlaajuisesti. Ja myös henkilöitä, jotka eivät enää palaa jokapäiväiseen työmatkustamiseen junassa tai bussilla.

EU on varannut valtavan määrän rahaa kehityskelpoisiin päästövähennysprojekteihin. Tunnin juna ei täytä niiden vaatimuksia. Saattaisiko jopa osittain vaarantaa niiden saamista?

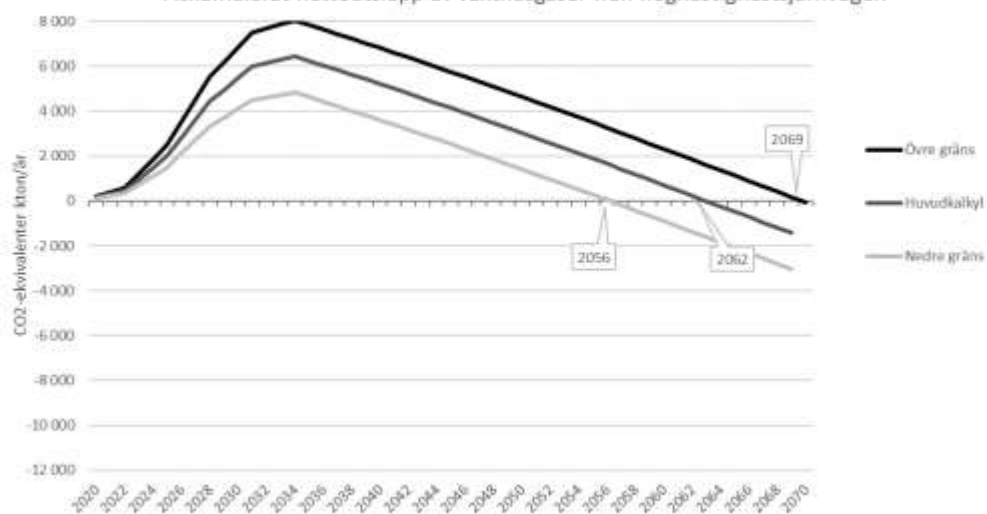
Olemme valinneet jatkuvaan talouskasvuun perustuvan elämäntavan. Se vaatii kaiken toiminnan jatkuvaa nopeuttamista ja tehostamista väistämättömänä seurauksenaan luonnonvarojen kuluttamista kiihtyvällä tahdilla. Tällä hetkellä kulutamme jo noin puolessa vuodessa sen minkä maapallo pystyy tuottamaan vuodessa. Edessämme on siis myös luonnonvarakonkurssi ja sitäkin tunnin juna on tukemassa.

Salossa 22.11.2020



Osäkerhetspann för utsläpp under byggtid i huvudkalkylen

Ackumulerat nettoutsäpp av växthusgaser från höghastighetsjärnvägen



Lähetettä:
Lähetetty: maanantai 4. tammikuuta 2021 14.52
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Mielipide arviointiselostuksesta / UUDELY/13887/2018
Liitteet: Tunnin rata KaarinaLSY.rtf

Luokat: Tiina

Hei,
 ohessa Suomen luonnonsuojeluliiton Kaarinan yhdistyksen mielipide Hki-Tku nopean junayhteyden arviointiselostuksesta. Teksti rtf-liitteenä sekä varmuudeksi myös tämän viestin lopussa.

terv. Jouni Pusa
 SLL:n Kaarinan yhdistyksen vpj.

Viite: UUDELY/13887/2018
 Mielipide arviointiselostuksesta

Suomen luonnonsuojeluliiton Kaarinan yhdistys ry.
 (& Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry.)

Tunnin radan luontoselvityksistä väleillä Espoo-Salo ja Salo-Turku

1. Johdanto
 Lausunto perustuu useiden vuosien liito-oravaseurantaan koko ykköstiien osalta, ja ratalinjan osalta erityisesti väliä Turku-Nunna.

2. Yleistä LSL 49 §:n lajien inventoinneista
 Luonnonsuojelulain 49 §:ssä mainittujen lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. Jotta hankkeen vaikutukset näiden lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin voitaisiin arvioida luotettavasti, on inventoinnit tehtävä riittävän kattavasti, sekä sellaisella tavalla, että hankkeen vaikutusten arviointi on mahdollista.

3. Tehdyistä inventoinneista
 Tähän mennessä tehdyt inventoinnit ovat edelleen puutteellisia myöhemmin kuvatuilla tavoilla. Lajiesimerkkeinä ovat LSL 49 §:ssä mainitut liito-orava, viitasammakko, lepakot ja saukko.

2.1 Liito-orava (Pteromys volans)

2.1.1 Liito-oravan inventoinnista

Inventoinnin tuloksena tulee olla puukohtainen tieto liito-oravan esiintymisestä. Kartalle merkitään jokainen puu, jonka juurelta on löytynyt merkkejä (papanat, virtsajäljet, syöntijäljet, varastoinnit) esiintymisestä. Lisäksi kartalle merkitään jokainen potentiaalinen pesäpuu (kolopuut, pöntöt, oravan risupesät, rakennukset) ja asuttu pesäpuu. Myös muut mahdolliset esiintymishavainnot kirjataan (näköhavainto, karvahavainto). Liito-orava käyttää elinpiirillään useita pesäpaikkoja (2-5 kpl) säännönmukaisesti; koiraan elinpiirillä määrä voi olla suurempikin, koska se tarkastaa laajan alueen koloja. Inventoinnin tuloksena tulee olla myös arvio siitä, onko kyseessä naaraan vai koiraan elinpiiri. Tämä sen vuoksi, että naaras ja koiras käyttävät erikokoisia elinalueita ja merkitsevät niitä eri tavoin. Inventoinnin tuloksena tulee myös olla tieto siitä, onko kyseessä liito-oravan lisääntymis- ja/tai levähdyspaikka, ja mikä on sen tarkka perusteltu kartalle merkitty sijainti. Tämä tieto on olennainen sen arvioimiseksi, hävitetäänkö ja/tai heikennetäänkö hankkeessa liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkaa, ja jos, niin miten. Tietoa lisääntymis- ja levähdyspaikoista tarvitaan myös kompensatiotoimenpiteiden toimivuuden arviointiin. Inventoinnissa on myös tunnistettava liito-oravan käyttämät kulkureitit, jotta nämä on mahdollista huomioida suunnittelussa. Kulkureittejä ovat yhteydet eri elinpiirien välillä ja yhteydet pesäpuun ja ruokailupaikkojen välillä. Hankkeen kohdalla täsmällinen tieto liito-oravan elinpiireistä puuttuu, joten hankkeen vaikutuksia liito-oravan esiintymiseen ratalinjalla ja sen läheisyydessä ei ole mahdollista kunnolla arvioida.

2.1.2 Liito-oravan inventoinnista rataosuudella Espoo-Salo

Liito-oravan aikaisemmin tiedossa olleita havaintopaikkoja ratalinjalta ja sen läheisyydestä tarkastettiin. Tässä toimintatavassa on se huono puoli, että näin on mahdollista jäädä uusia liito-oravan elinpiirejä löytymättä. Liito-oravien asuttujen elinalueiden tilanne muuttuu vuosittain huomattavasti.

Tummanvihreän ydinalueen määrittämisen kriteereitä ei ole annettu.

Todetulla elinalueella on potentiaalisten pesäpaikkojen etsintään käytettävä runsaasti aikaa. Nyt pesäpuiden pienestä määrästä päätellen etsintään ei ole panostettu.

Liito-oravia selvitettiin ykköstiien linjauksella ensimmäisen kerran kattavasti vuonna 2001. Siinä ja sitä seuranneissa useissa inventoinneissa tarkasteltiin laajempia alueita tielinjauksen molemmin puolin, ja myös yhteyksiä elinpiirien välillä. Noiden inventointien malliin olisi tälläkin kertaa inventoinnit tullut tehdä laajemmalla alueella, sillä nyt yksittäisiä elinpiirejä käsitellään ikään kuin elinympäristöverkostosta erillään.

Kuten tehdyistä selvityksistä voidaan huomata, on poikkeuslupien hakemisen tarve huomattavasti nyt esitettyä suurempi. Ratalinjaus halkoo noin sataa liito-oravan elinpiireiksi merkittyä aluetta.

Yhteyksiä ympäröiviin elinpiireihin ei ole esitetty, jolloin vaikutuksia niihin ei ole ollut mahdollista arvioida (mahdollinen lisääntyvä pirstoutuminen ja yhteyksien katkeaminen).

2.1.3 Liito-oravan inventoinnista rataosuudella Salo-Turku

Yhteyksiä ympäröiviin elinpiireihin ei ole esitetty, jolloin vaikutuksia niihin ei ole ollut mahdollista arvioida (mahdollinen lisääntyvä pirstoutuminen ja yhteyksien katkeaminen). Elinpiirit on esitetty irrallaan liito-oravan elinympäristöverkostosta, jolloin ei ole mahdollista arvioida mikä on yksittäisen elinpiirin merkitys.

Liito-oravan tällä hetkellä käyttämiä ylityspaikkoja ei ole esitetty (näitä olemme selvittäneet), eikä myöskään suunniteltuja tulevaisuuden ylityspaikkoja hankkeen toteutumisen jälkeen. Väliä Turku-Nunna ylityspaikkojen tarve on suuri, ja lieventämistoimia tulisi kohdentaa juuri tuolle välille. Joillakin paikoilla tilanne on tällä hetkellä kriittinen; ylitys tapahtuu aina samaa reittiä käyttäen ja harvojen yksittäisten puiden kautta. Tällaisten kriittisten tilanteiden tunnistaminen on oleellista ratalinjan molemmin puolin, jotta yhteydet säilyisivät jatkossakin.

2.1.4 Liito-oravan ylityspaikoista

Yksityiskohtaisia toteutustarkasteluja kunkin ylityspaikan osalta ei ole esitetty; vain ylityspaikkojen kokonaismäärä sekä niiden erilaiset toteutusmallit on esitetty. Näin ollen ei ole mahdollista arvioida yksittäisten ylityspaikkojen toimivuutta liito-oravan kannalta, ja näin ei myöskään ole mahdollista arvioida ylityspaikkojen todellisia kompensatiohyötyjä. Kompensatiohyötyjen arviointi tulee kyetä tekemään etukäteen, eikä vasta hankkeen toteuduttua.

3.2 Viitasammakko (Rana arvalis)

EU:n komission ympäristöasioiden pääosaston laatimassa ohjeistuksessa lisääntymispaikka on määritelty alueeksi, jonka tietyn lajin yksilö tarvitsee:

- kosintamenoihin,
- paritteluun,
- pesänrakentamiseen tai synnytys- tai munintapaikan valitsemiseen,
- synnyttämiseen, munimiseen tai jälkeläisten tuottamiseen aseksuaalisesti,
- munien kehitykseen ja kuoriutumiseen, tai
- pesästä tai synnytyspaikasta riippuvaisille poikasille.

Ohjeessa levähdyspaikka on määritelty alueeksi, jolla on yksi tai useampia rakenteita tai elinympäristön piirteitä, joita vaaditaan:

- lämmönsäätelykäyttämiseen,
- lepäämiseen, nukkumiseen tai toipumiseen,
- piiloutumiseen, suojautumiseen, pakopaikaksi tai
- horrostamiseen.

Ruotsissa Naturvårdsverketin lajisuojelun käsikirjassa viitasammakon lisääntymispaikkana pidetään kutulampea, ja levähtämis- ja talvehtimispaikkana populaation elinalueutta kutulammen ympärillä.

YVA-vaiheessa on kyettävä esittämään hankkeen uhka-arvio lajin esiintymistä ajatellen. Uhkataarkastelussa arvioidaan seuraavia seikkoja: maatalous, metsätalous, turvetuotanto, tiet, rakentaminen, lisääntymisaikainen häirintä, vedenlaadun muutokset, vedenpinnan ja pohjaveden korkeuden muutokset, elinympäristöjen pirstoutuminen, vaikutukset paikalliseen ja laajempaan populaatioon, sekä näiden yhteisvaikutukset.

3.2.1 Viitasammakon inventoinnista rataosuudella Espoo-Salo

Inventoinnin yhteydessä viitasammakon elinpiiristä on mainittava ja kartalle merkittävä se osa, joka on lisääntymis- ja levähdyspaikkaa. Vain näin on mahdollista arvioida hankkeen vaikutuksia niihin, sekä arvioida hankkeen poikkeuslupien tarvetta oikein. Esiintymisen esittäminen niin, että paikalla esiintyy lajia, mutta ei määritellä, onko kyseessä lisääntymis- ja/tai levähdyspaikka, on puutteellisesti tehtyä inventointia.

Viitasammakko esiintyy paikoilla, missä on seisovaa vettä pysyvästi vähintään noin 30 sentin syvyydeltä. Ratavälillä tällaisia potentiaalisia kohteita on jäänyt inventoimatta, esimerkiksi:

Nälköönlampi (Lohja)

Hossa, Koivulanselän eli Vesvuon kaikki rannat (Lohja, Karnainen)

Hauklampi ja sen laskupuro (Raati)

Tuokkolan lammet (Lohja, Kovala)

Lahnajärven rannat (Lahnajärvi)

YVA-vaiheessa on myös kyettävä arvioimaan niitä vaikutuksia, joita hankkeella on viitasammakkopopulaatioihin (edellä mainittu uhkataarkastelu).

3.2.2 Viitasammakon inventoinnista rataosuudella Turku-Salo

Inventoituja kohteita rataosuudella Salo-Turku oli kuusi kappaletta. Soveltuvia kohteita olisi ollut enemmänkin, esimerkiksi:

Äijälänmäki, lähteet (Hajala)

Metsola, lampi (Palomäki)

Pitkäportaanoja (Pitkäporras)

Paimionjoki (Paimion keskusta)

Viitasammakot levittäytyvät elinpiirien välillä pieniä ja isoja vesistöjä käyttäen, jolloin niitä on mahdollista löytää myös näistä (mukaan lukien ojat).

3.3 Lepakot

Inventoinnissa määritettyjen potentiaalisten lepakoalueiden pinta-ala (karttojen vihreä) on huomattavasti suurempi kuin se, miltä havainnointia on tehty.

Lepakoinventoinnissa ei ole pyritty määrittämään lisääntymis- ja levähdyspaikkoja niiltä paikoilta, missä tähän mennessä on havaittu lepakoiden esiintyvän.

Näin ollen poikkeuslupien tarvetta ei ole ollut mahdollista arvioida oikein. Myöskään hankkeen vaikutuksia lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin ei näin ollen ole ollut mahdollista arvioida.

Lepakoinventoinnit ovat siis edelleen pahasti kesken.

potentiaalisia lepakoalueita ratalinjauksilta on määritetty liian vähän,

tähän mennessä potentiaalisiksi lepakoalueiksi määritettyjä ei ole kokonaan inventoitu,

lisääntymis- ja levähdyspaikat ovat määrittämättä, sekä

käytetyt ruokailureitit ovat määrittämättä.

Inventoinnissa on käytettävä huomattavasti suurempaa määrää passiividetektoreita. Näiden tuottamien tietojen käsittely on työlästä, mutta se on ainoa keino

lepakoiden esiintymisen selvittämiseksi. Tämän jälkeen on vielä selvitettävä lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sijainnit. Vasta sen jälkeen voidaan arvioida

hankkeen vaikutuksia lepakoihin.

Turun Laukkavuoresta ja Jaaninojalta tehtiin havaintoja useasta pohjanlepakosta kesällä 2020. Myös Kaarinan Nunnasta ratalinjausten viereltä tehtiin havaintoja pohjanlepakosta. Havainnot löytyvät laji.fi-tietokannasta.

3.4 Saukko (Lutra lutra)

Saukon inventoinnissa on tunnistettu lumijälkihavainnoinnilla lajin elinpiirejä.

Myös tämän lajin kohdalla on oleellista kyetä tunnistamaan lisääntymis- ja levähdyspaikat. Nyt niitä ei ole tiedossa lajin tiedetyiltä esiintymispaikoilta, jolloin ei voida arvioida hankkeen vaikutuksia lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin. Näin ollen ei ole myöskään mahdollista arvioida poikkeuslupien tarvetta.

Lisääntymis- ja levähdyspaikkojen määrittäminen on saucon kohdalla työlästä, mutta mahdollista. Saukko merkitsee käyttämiään kiviä ulosteillaan ja sen

käyttämät reitit kulkevat samoja uria pitkin, jolloin ne kuluneina on mahdollista maastossa havainnoida. Saukon elinpiirin käyttö on erilaista talvella ja kesällä.

Pesinnät ovat usein metsäkankaalla kaukana kesäaikaan käytettävästä purosta tai joesta, joten pelkän puron tai joen merkitseminen talvihavaintojen perusteella huomioitavaksi ei riitä.

Kaarinassa 4.1.2021

Yhdistyksen hallituksen puolesta

Markus Rantala pj.

Jouni Pusa vpj.

Viite: UUELY/13887/2018

Mielipide arviointiselostuksesta

Suomen luonnonsuojeluliiton Kaarinan yhdistys ry.

(& Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry.)

Tunnin radan luontoselvityksistä väleillä Espoo-Salo ja Salo-Turku

1. Johdanto

Lausunto perustuu useiden vuosien liito-oravaseurantaan koko ykköstien osalta, ja ratalinjan osalta erityisesti väliltä Turku-Nunna.

2. Yleistä LSL 49 §:n lajien inventoinneista

Luonnonsuojelulain 49 §:ssä mainittujen lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. Jotta hankkeen vaikutukset näiden lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin voitaisiin arvioida luotettavasti, on inventoinnit tehtävä riittävän kattavasti, sekä sellaisella tavalla, että hankkeen vaikutusten arviointi on mahdollista.

3. Tehdyistä inventoinneista

Tähän mennessä tehdyt inventoinnit ovat edelleen puutteellisia myöhemmin kuvatuilla tavoilla. Lajiesimerkkeinä ovat LSL 49 §:ssä mainitut liito-orava, viitasammakko, lepakot ja saukko.

2.1 Liito-orava (*Pteromys volans*)

2.1.1 Liito-oravan inventoinnista

Inventoinnin tuloksena tulee olla puukohtainen tieto liito-oravan esiintymisestä. Kartalle merkitään jokainen puu, jonka juurelta on löytynyt merkkejä (papanat, virtsajäljet, syöntijäljet, varastoinnit) esiintymisestä. Lisäksi kartalle merkitään jokainen potentiaalinen pesäpuu (kolopuut, pöntöt, oravan risupesät, rakennukset) ja asuttu pesäpuu. Myös muut mahdolliset esiintymishavainnot kirjataan (näköhavainto, karvahavainto). Liito-orava käyttää elinpiirillään useita pesäpaikkoja (2-5 kpl) säännönmukaisesti; koiraan elinpiirillä määrä voi olla suurempikin, koska se tarkastaa laajan alueen koloja.

Inventoinnin tuloksena tulee olla myös arvio siitä, onko kyseessä naaraan vai koiraan elinpiiri. Tämä sen vuoksi, että naaras ja koiras käyttävät erikokoisia elinalueita ja merkitsevät niitä eri tavoin.

Inventoinnin tuloksena tulee myös olla tieto siitä, onko kyseessä liito-oravan lisääntymis- ja/tai levähdyspaikka, ja mikä on sen tarkka perusteltu kartalle merkitty sijainti. Tämä tieto on olennainen sen arvioimiseksi, hävitetäänkö ja/tai heikennetäänkö hankkeessa liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkaa, ja jos, niin miten. Tietoa lisääntymis- ja levähdyspaikoista tarvitaan myös kompensatiotoimenpiteiden toimivuuden arviointiin.

Inventoinnissa on myös tunnistettava liito-oravan käyttämät kulkureitit, jotta nämä on mahdollista huomioida suunnittelussa. Kulkureittejä ovat yhteydet eri elinpiirien välillä ja yhteydet pesäpuun ja ruokailupaikkojen välillä.

Hankkeen kohdalla täsmällinen tieto liito-oravan elinpiireistä puuttuu, joten hankkeen vaikutuksia liito-oravan esiintymiseen ratalinjalla ja sen läheisyydessä ei ole mahdollista kunnolla arvioida.

2.1.2 Liito-oravan inventoinnista rataosuudella Espoo-Salo

Liito-oravan aikaisemmin tiedossa olleita havaintopaikkoja ratalinjalta ja sen läheisyydestä tarkastettiin. Tässä toimintatavassa on se huono puoli, että näin on mahdollista jäädä uusia liito-oravan elinpiirejä löytymättä. Liito-oravien asuttujen elinalueiden tilanne muuttuu vuosittain huomattavasti.

Tummanvihreän ydinalueen määrittämisen kriteereitä ei ole annettu.

Todetulla elinalueella on potentiaalisten pesäpaikkojen etsintään käytettävä runsaasti aikaa. Nyt pesäpuiden pienestä määrästä päätellen etsintään ei ole panostettu.

Liito-oravia selvitettiin ykköstien linjauksella ensimmäisen kerran kattavasti vuonna 2001. Siinä ja sitä seuranneissa useissa inventoinneissa tarkasteltiin laajempia alueita tielinjauksen molemmin puolin, ja myös yhteyksiä elinpiirien välillä. Noiden inventointien malliin olisi tälläkin kertaa inventoinnit tulleet tehdä laajemmalta alueelta, sillä nyt yksittäisiä elinpiirejä käsitellään ikään kuin elinympäristöverkostosta erillään.

Kuten tehdyistä selvityksistä voidaan huomata, on poikkeuslupien hakemisen tarve huomattavasti nyt esitettyä suurempi. Ratalinjaus halkoo noin sataa liito-oravan elinpiireiksi merkittyä aluetta.

Yhteyksiä ympäröiviin elinpiireihin ei ole esitetty, jolloin vaikutuksia niihin ei ole ollut mahdollista arvioida (mahdollinen lisääntyvä pirstoutuminen ja yhteyksien katkeaminen).

2.1.3 Liito-oravan inventoinnista rataosuudella Salo-Turku

Yhteyksiä ympäröiviin elinpiireihin ei ole esitetty, jolloin vaikutuksia niihin ei ole ollut mahdollista arvioida (mahdollinen lisääntyvä pirstoutuminen ja yhteyksien katkeaminen). Elinpiirit on esitetty irrallaan liito-oravan elinympäristöverkostosta, jolloin ei ole mahdollista arvioida mikä on yksittäisen elinpiirin merkitys.

Liito-oravan tällä hetkellä käyttämiä ylityspaikkoja ei ole esitetty (näitä olemme selvittäneet), eikä myöskään suunniteltuja tulevaisuuden ylityspaikkoja hankkeen toteutumisen jälkeen. Välillä Turku-Nunna ylityspaikkojen tarve on suuri, ja lieventämistoimia tulisi kohdentaa juuri tuolle välille. Joillakin paikoilla tilanne on tällä hetkellä kriittinen; ylitys tapahtuu aina samaa reittiä

käyttäen ja harvojen yksittäisten puiden kautta. Tällaisten kriittisten tilanteiden tunnistaminen on oleellista ratalinjan molemmin puolin, jotta yhteydet säilyisivät jatkossakin.

2.1.4 Liito-oravan ylityspaikoista

Yksityiskohtaisia toteutustarkasteluja kunkin ylityspaikan osalta ei ole esitetty; vain ylityspaikkojen kokonaismäärä sekä niiden erilaiset toteutusmallit on esitetty. Näin ollen ei ole mahdollista arvioida yksittäisten ylityspaikkojen toimivuutta liito-oravan kannalta, ja näin ei myöskään ole mahdollista arvioida ylityspaikkojen todellisia kompensatiohyötyjä. Kompensatiohyötyjen arviointi tulee kyetä tekemään etukäteen, eikä vasta hankkeen toteuduttua.

3.2 Viitasammakko (*Rana arvalis*)

EU:n komission ympäristöasioiden pääosaston laatimassa ohjeistuksessa lisääntymispaikka on määritelty alueeksi, jonka tietyn lajin yksilö tarvitsee:

- kosintamenoihin,
- paritteluun,
- pesänrakentamiseen tai synnytys- tai munintapaikan valitsemiseen,
- synnyttämiseen, munimiseen tai jälkeläisten tuottamiseen aseksuaalisesti,
- munien kehitykseen ja kuoriutumiseen, tai
- pesästä tai synnytyspaikasta riippuvaisille poikasille.

Ohjeessa levähdyspaikka on määritelty alueeksi, jolla on yksi tai useampia rakenteita tai elinympäristön piirteitä, joita vaaditaan:

- lämmönsäätelykäyttäytymiseen,
- lepäämiseen, nukkumiseen tai toipumiseen,
- piiloutumiseen, suojautumiseen, pakopaikaksi tai
- horrostamiseen.

Ruotsissa Naturvårdsverketin lajisuojelun käsikirjassa viitasammakon lisääntymispaikkana pidetään kutulampea, ja levähtämis- ja talvehtimispaikkana populaation elinalueutta kutulammen ympärillä.

YVA-vaiheessa on kyettävä esittämään hankkeen uhka-arvio lajin esiintymistä ajatellen.

Uhkataarkastelussa arvioidaan seuraavia seikkoja: maatalous, metsätalous, turvetuotanto, tiet, rakentaminen, lisääntymisaikainen häirintä, vedenlaadun muutokset, vedenpinnan ja pohjaveden korkeuden muutokset, elinympäristöjen pirstoutuminen, vaikutukset paikalliseen ja laajempaan populaatioon, sekä näiden yhteisvaikutukset.

3.2.1 Viitasammakon inventoinnista rataosuudella Espoo-Salo

Inventoinnin yhteydessä viitasammakon elinympäristä on mainittava ja kartalle merkittävä se osa, joka on lisääntymis- ja levähdyspaikkaa. Vain näin on mahdollista arvioida hankkeen vaikutuksia niihin, sekä arvioida hankkeen poikkeuslupien tarvetta oikein. Esiintymisen esittäminen niin, että

paikalla esiintyy lajia, mutta ei määritellä, onko kyseessä lisääntymis- ja/tai levähdyspaikka, on puutteellisesti tehtyä inventointia.

Viitasammakko esiintyy paikoilla, missä on seisovaa vettä pysyvästi vähintään noin 30 sentin syvyydeltä. Ratavälillä tällaisia potentiaalisia kohteita on jäänyt inventoimatta, esimerkiksi:

Nälkөөnlampi (Lohja)

Hossa, Koivulanselän eli Vesvuon kaikki rannat (Lohja, Karnainen)

Hauklampi ja sen laskupuro (Raati)

Tuokkolan lammet (Lohja, Kovala)

Lahnajärven rannat (Lahnajärvi)

YVA-vaiheessa on myös kyettävä arvioimaan niitä vaikutuksia, joita hankkeella on viitasammakkopopulaatioihin (edellä mainittu uhkatarkastelu).

3.2.2 Viitasammakon inventoinnista rataosuudella Turku-Salo

Inventoituja kohteita rataosuudella Salo-Turku oli kuusi kappaletta. Soveltuvia kohteita olisi ollut enemmänkin, esimerkiksi:

Äijälänmäki, lähteet (Hajala)

Metsola, lampi (Palomäki)

Pitkäportaanoja (Pitkäporras)

Paimionjoki (Paimion keskusta)

Viitasammakot levittäytyvät elinpiirien välillä pieniä ja isoja vesistöjä käyttäen, jolloin niitä on mahdollista löytää myös näistä (mukaan lukien ojat).

3.3 Lepakot

Inventoinnissa määritettyjen potentiaalisten lepakkoalueiden pinta-ala (karttojen vihreä) on huomattavasti suurempi kuin se, miltä havainnointia on tehty.

Lepakkoinventoinnissa ei ole pyritty määrittämään lisääntymis- ja levähdyspaikkoja niiltä paikoilta, missä tähän mennessä on havaittu lepakoiden esiintyvän. Näin ollen poikkeuslupien tarvetta ei ole ollut mahdollista arvioida oikein. Myöskään hankkeen vaikutuksia lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin ei näin ollen ole ollut mahdollista arvioida.

Lepakkoinventoinnit ovat siis edelleen pahasti kesken.

- potentiaalisia lepakkoalueita ratalinjauksilta on määritetty liian vähän,
- tähän mennessä potentiaalisiksi lepakkoalueiksi määritettyjä ei ole kokonaan inventoitu,
- lisääntymis- ja levähdyspaikat ovat määrittämättä, sekä
- käytetyt ruokailureitit ovat määrittämättä.

Inventoinnissa on käytettävä huomattavasti suurempaa määrää passiividetektoreita. Näiden tuottamien tietojen käsittely on työlästä, mutta se on ainoa keino lepakoiden esiintymisen selvittämiseksi. Tämän jälkeen on vielä selvitettävä lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sijainnit. Vasta sen jälkeen voidaan arvioida hankkeen vaikutuksia lepakoihin.

Turun Laukkavuoresta ja Jaaninojalta tehtiin havaintoja useasta pohjanlepakosta kesällä 2020. Myös Kaarinan Nunnasta ratalinjausten viereltä tehtiin havaintoja pohjanlepakosta. Havainnot löytyvät laji.fi-tietokannasta.

3.4 Saukko (*Lutra lutra*)

Saukon inventoinnissa on tunnistettu lumijälkihavainnoinnilla lajin elinpiirejä.

Myös tämän lajin kohdalla on oleellista kyetä tunnistamaan lisääntymis- ja levähdyspaikat. Nyt näitä ei ole tiedossa lajin tiedetyiltä esiintymispaikoilta, jolloin ei voida arvioida hankkeen vaikutuksia lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin. Näin ollen ei ole myöskään mahdollista arvioida poikkeuslupien tarvetta.

Lisääntymis- ja levähdyspaikkojen määrittäminen on saukon kohdalla työlästä, mutta mahdollista. Saukko merkitsee käyttämiään kiviä ulosteillaan ja sen käyttämät reitit kulkevat samoja uria pitkin, jolloin ne kuluneina on mahdollista maastossa havainnoida. Saukon elinpiirin käyttö on erilaista talvella ja kesällä. Pesinnät ovat usein metsäkankaalla kaukana kesäaikaan käytettävästä purosta tai joesta, joten pelkän puron tai joen merkitseminen talvihavaintojen perusteella huomioitavaksi ei riitä.

Kaarinassa 4.1.2021

Yhdistyksen hallituksen puolesta

Markus Rantala pj.

Jouni Pusa vpj.

Lähetettä: Luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry <uusimaa@sl.fi>
Lähetetty: maanantai 4. tammikuuta 2021 15.01
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Kopio: SLL Uusimaa; saiija.porramo@gmail.com; Pertti Sundqvist
Aihe: Lausunto Helsinki–Turku nopean junayhteyden YVA-selostuksesta/viite UUDELY/13887/2018
Liitteet: UUS_ELY-tunninjuna-YVA-sel-SLLUP-040121.docx; UUS_ELY-tunninjuna-YVA-sel-SLLUP-040121A.pdf

Luokat: Tiina

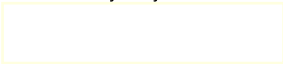
Ohessa
kahden piirin yhteislausunto koskien Helsinki–Turku nopean junayhteyden YVA-selostusta
viite UUDELY/13887/2018

Piirien puolesta toimeksi saaneena
Ursula Immonen

--

Suomen Luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry
Itälahdenkatu 22 b A, 00210 Helsinki
<http://www.sll.fi/uusimaa/>
uusimaa@sl.fi

Ursula Immonen
Toiminnanjohtaja



4.1.2021

UUDENMAAN ELY-KESKUKSELLE

Viitaten kuulutukseenne 6.11.2020 Dnro UUELY/13887/2018

Lausunto Helsinki–Turku nopean junayhteyden YVA-selostuksesta

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ja Varsinais-Suomen luonnonsuojelupiiri kiittävät lausuntomahdollisuudesta ja toteavat Helsinki–Turku nopean junayhteyden YVA-selostuksesta seuraavaa.

Aikataulu

Kuten olemme korostaneet jo YVA-ohjelmaa koskevassa lausunnossamme, hankkeen aikataulu on liian kiireinen sen varmistamiseksi, että luontoselvitykset saadaan kattavasti ja YVA-laissa säädetyllä tavalla otettua huomioon hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa. YVA-selostuksessa ei pyynnöstämme huolimatta ole varattu riittävästi aikaa maastotöihin ja luontoselvitysten tekoon.

Katsomme siten edelleen, että hankkeen todellisten ympäristövaikutusten arvioinnille ei ole varattu tarpeeksi aikaa. Tämä on selkeä puute siitä lähtökohdasta, että ympäristövaikutusten arviointimenettelyllä nimenomaan pyritään vähentämään tai kokonaan estämään hankkeen haitallisia ympäristövaikutuksia. Jos ympäristövaikutuksia ei ole kattavasti selvitetty ajan puutteen vuoksi, miten niitä voidaan vähentää tai kokonaan estää YVA:n tarkoituksen mukaisesti?

Arvioitavat vaihtoehdot

Eroa A- ja B-vaihtoehdolla on vain vaihtoehto B:hen sisältyvä raideosuus Piikkiön kautta. Siten käytännössä ohjelman hankevaihtoehtoihin ei sisälly sellaista todellista vaihtoehtoa, johon vertaamisella saavutettaisiin riittävää hyötyä negatiivisten ympäristövaikutusten minimoinnin kannalta.

Ratayhteys Helsingin ja Turun välillä on jo olemassa ja ollut käytössä jo vuosikymmeniä. Tätä yhteyttä on YVA-arvioinnissa käsitelty vain vertailuvaihtoehtona (Vertailuvaihtoehto 0+). Katsomme, että nykyinen olemassa oleva rantarata olisi tullut sisällyttää YVA-ohjelmaan täysivertaisena hankevaihtoehtona. Noin puolen tunnin teoreettinen lyhennys matka-ajassa ei ole riittävä peruste näin laajamittaisille negatiivisille ympäristövaikutuksille ja yhteiskuntataloudellisille kustannuksille ilman tasapuolista vertailua. Asemien sijainneista ei ole tehty vielä päätöksiä, joten tämä puolen tunnin lyhennys matka-ajassa on todellakin vain hypoteettinen arvio.

Ohjelman mukaan YVA:n kautta “pyritään löytämään hankkeelle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, joka aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa ympäristöarvoille.” Jos vähiten haittaa aiheuttavaa vaihtoehtoa (vertailuvaihtoehto 0+) ei ole edes mahdutettu mukaan ohjelmaan yhtenä päävaihtoehdoista, kuinka tällöin voidaan löytää ympäristön kannalta paras toteuttamiskelpoinen ratkaisu?

Katsomme, että Helsingin ja Turun välillä jo olemassa olevan ratayhteyden kunnostaminen olisi tullut sisällyttää YVA-menettelyn todelliseksi hankevaihtoehdoksi. Tulisi selvittää muun muassa, mitä merkitsi radan kaksiraiteisuus koko matkalla ja miten paljon Rantaradan houkuttelevuutta lisäisi, se että siihen pääsisi kyytiin Espoon keskuksesta ja Kirkkonummeltakin.

Ekologiset yhteydet

YVA-selostuksessa todetaan yksiselitteisesti, että “uusi rata heikentää useita maakunnallisesti tärkeitä yhteyksiä, ja muutos ja vaikutus paikallisesti voivat olla hyvinkin suuria.” Kaksiraiteinen ratalinjaus muodostaa konkreettisen esteen eliöiden liikkumiselle ja keskinäisille sekä alueiden välisille yhteyksille. Jo olemassa oleva moottoritie on heikentänyt ja katkaissut ekologiaa yhteyksiä, jotka ovat lajiston elinvoimaisuuden ja monimuotoisuuden kannalta elintärkeitä. YVA-selostuksessa todetaankin, että “verkoston herkkyyttä vaikutusalueella lisää se, että ratalinjan kanssa samansuuntaisesti sijoittuu moottoritie.”

Kaksiraiteisen ratalinjauksen ja moottoritien yhteisvaikutusta ekologisiin yhteyksiin ei kuitenkaan ole YVA-ohjelmassa tai -selostuksessa selvitetty tarkemmin ollenkaan. Päinvastoin, ekologisten yhteyksien heikentämistä ja katkaisemista perustellaan YVA-ohjelmassa sillä, että “rata sijoittuu myös pitkälti nykyisen liikenneväylän läheisyyteen, missä vastaavia vaikutuksia on jo ennestään.” Tämä on täysin ristiriidassa edellä sanotun kanssa. Siellä, missä ekologiset yhteydet ovat jo heikentyneet, niitä tulee pyrkiä vahvistamaan eikä tietoisesti heikentämään entisestään.

Radan vaikutukset ekologisiin yhteyksiin on YVA-ohjelmassa arvioitu suuriksi välillä Espoo-Salo. Tämä tarkoittaa, että tärkeiden yhteyksien katketessa verkosto pirstoutuu entistä useampaan osaan, joiden välillä eliöt eivät pääse liikkumaan. Herkän lajiston alueelliset populaatiot joutuvat laajalti toistensa ulottumattomiin.

Suojelullisesti huomionarvoinen lajisto

Suojelullisesti huomioitavaan lajistoon kohdistuvien vaikutusten merkittävyys on YVA-selostuksen mukaan kuntakohtaisesti arvioituna suuri välillä Espoo-Salo. Merkittävin epävarmuustekijä suojelullisesti huomionarvoisen lajiston osalta on YVA-selostuksenkin mukaan lajitietojen puutteellisuus. YVA-menettelyn yhteydessä laaditut lajiselvitykset koskevat lintuja, nisäkkäitä ja kasveja eikä niitäkään voi luonnehtia kattaviksi tai ajantasaisiksi. Sen sijaan lajitiedot mm. hyönteis-, sammal-, jäkälä- ja sienilajiston osalta puuttuvat edelleen hankealueelta ja tämän hankeesta vastaava myöntääkin YVA-selostuksessa.

Yhteysviranomaisenkin toteaa YVA-ohjelmaa koskevassa lausunnossaan Natura-alueiden osalta, että ”ohjelmassa ei ole esitetty riittäviä perusteluja sen johtopäätöksen tueksi, ettei alueen luontoarvoja merkittävästi heikentäviä vaikutuksia syntyisi.” Edellä sanotusta voi siis johtaa sen, että Helsinki-Turku nopeaa junayhteyttä koskeva YVA-selostus on tietoisesti laadittu puutteellisten lajitietojen nojalla.

Tämä tiedossa oleva puutteellisuus olisi korjattavissa varaamalla riittävästi lisäaikaa lajistosiselvitysten tekemiselle ja tekemällä ympäristövaikutusten arviointi niiden pohjalta kattavasti ja YVA-laissa säädetyllä tavalla. Tästä tarkemmin tämän lausunnon liitteessä.

Liito-orava

Radan vaikutusalue on valtakunnallisesti tärkeää elinaluetta liito-oravalle. Ekologiset yhteydet ovat erityisen tärkeitä juuri liito-oravalle. YVA-selostuksessa todetaan hankkeen muodostavan liito-oravalle ”koko ratalinjalla kulkuesteen, jolla on vuorostaan laajoja, populaatiotason vaikutuksia.” Lisäksi YVA-selostuksessa todetaan, että ”ilman lieventämistoimia hankkeen vaikutuksia liito-oravaan voi pitää radan estevaikutuksesta johtuen merkittävänä.” Lieventämiskeinona ekologisten yhteyksien katkeamiselle YVA-selostuksessa esitetään liito-oravien osalta, että ”säilytetään puustoa mahdollisimman lähellä rataa siellä, missä liito-oravia lähellä.”

Yhteysviranomaisen painottaa YVA-ohjelmaa koskevassa lausunnossaan, että direktiivilajien poikkeuslupien arvoinnissa ”tulee ottaa huomioon tämänhetkisten esiintymien lisäksi lajin potentiaaliset elinympäristöt, joissa lajia on havaittu muutaman vuoden sisällä. Pesimäreviiri voi etenkin liito-oravilla autioitua väliaikaisesti muutamaksikin vuodeksi ja tulla taas uudelleen käyttöön.” Kattavaa ja ajankohtaista selvitystä liito-oravapopulaatioista radan vaikutusalueella ei kuitenkaan ole tehty YVA-selostusta varten. Näin ollen arvio liito-oravapopulaatioista ja poikkeusluvista niiden suojelusta ei perustu YVA-lain edellyttämiin eivätkä myöskään LSL:n mukaisiin selvityksiin. Nämä olisi YVA-menettelyn aikana riittävällä aikataululla pitänyt tehdä.

On otettava erityisesti huomioon, että suunnitellun radan viereinen moottoritie on jo katkaissut ekologisia yhteyksiä sekä kaventanut liito-oravan elinympäristöä. Ekologiset yhteydet puolestaan ovat elinehto ja edellytys liito-oravan säilymiselle sekä lajien monimuotoisuudelle kokonaisuudessaan. Kaksiraiteisen radan ja jo olemassa olevan moottoritien yhteisvaikutuksia liito-oravan elinympäristöihin ja ekologiin yhteyksiin ei ole YVA-menettelyssä arvioitu kattavasti.

Yhteyksien katkaisemisen lisäksi on selvää, että rata tulee tuhoamaan lukuisia olemassa olevia liito-oravan elinympäristöjä ratakäytävällä ja sen vaikutusalueella. Lisäksi radan seurauksena asemien läheisyyteen rakennettavien asuinalueiden takia useat liito-oraville tärkeät elinympäristöt ovat heikentymässä, vaikkeivät tunnetut pesäpuut jäisikään suoraan rakentamisen alle.

Luontotyyppi- ja muut lajistovaikutukset myös selvitettävä

On ensiarvoisen tärkeää, että ympäristövaikutusten arviointi ulotetaan koskemaan laajemmin myös muuta lajistoa ja luontotyyppejä. Tämä selvitys ei anna lukijalle käsitystä siitä, mitä ollaan menettämässä. Olemme jo YVA-ohjelmaa koskevassa lausunnossamme esittäneet, että hankealueen luonnontilaisen kaltaisten, lahoppuustoisten, tai muuten arvokkaiden metsien osalta toteutetaan lisäselvitykset (METSO-selvitys, lahokaviosammalselvitys, kääpäselvitys, jäkäläselvitys), joiden avulla vähintään paikallisesti erityisen arvokkaat, maakunnallisesti arvokkaat sekä mahdolliset valtakunnallisesti arvokkaat kohteet luotettavasti tunnistetaan ja saadaan osaksi vaikutusarviointeja.

Näitä selvityksiä ei ole otettu vaaditulla tavalla mukaan YVA-selostukseen. Vahva näkemyksemme on, että ratakäytävän ja asemanseutujen rakentamisen alle jäävät metsät ovat luonnoltaan arvokkaampia ja virkistykselle tärkeämpiä kuin Etelä-Suomen metsät keskimäärin. Vaadimme, että YVA-selostusta täydennetään vähintään muuta metsälajistoa ja luontotyyppejä koskevilla selvityksillä ja arvioinneilla.

Yhteenveto

Sen lisäksi, että hankkeen luonto- ja ympäristövaikutuksia ei ole riittävästi selvitetty, on hanke kokonaisuudessaan yhteiskuntataloudellisesti varsin kannattamattomaksi todettu. Koska päästöjä pitäisi ilmastomuutoksen vuoksi vähentää, ei varsinkaan Uudellamaalla tulisi uhrata enempää viherverkostoa rakentamisen alle. Metsiä tarvitaan päästöjen sitomiseen ja luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseen sekä virkistyskäyttöön.

Muun muassa Uudenmaan maakuntaohjelma suosittaa tukeutumaan jo olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Ei ole varmaa, kuinka paljon uusi rata palvelisi toteutuessaan paikallisliikennettä, jos ollenkaan. Siten väitteitä siitä, että hanke vähentäisi yksityisautoilua, ei ole voitu uskottavasti todentaa.

Hankkeella on merkittäviä vaikutuksia myös kauempana ratakäytävästä, koska sen vaatimat maanvaihdot ja muut materiaalit ovat mittavia, puhumattakaan radan ympärille rakennettavista asuin-alueista, joita ei tässä YVA:ssa arvioida ollenkaan. Radan rakentamisen aikaiset kasvihuonekaasupäästöt tulisivat olemaan mittavat. On epävarmaa, tulisivatko radan positiiviset vaikutukset päästöihin koskaan kompensoimaan niitä.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ja Varsinais-Suomen luonnonsuojelupiiri katsovat, että YVA-selostuksen aikataulu, hankevaihtoehdot ja luontoselvitykset ovat riittämättömät. Mikäli ratahanketta jatketaan, tulee luontoselvityksiä ja niiden vaikutusten arviointia täydentää YVA-ohjelmassa ja YVA-selostuksessa esitetystä ja varata niille riittävästi toteuttamisaikaa.

Hankkeessa on vakavasti varauduttava siihen, että YVA:n tavoite “pyritään löytämään hankkeelle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, joka aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa ympäristöarvoille” toteutuu parhaiten olemassa olevan Rantaradan parantamisella.

Luontoselvitysten puutteista tarkemmin alla **liitteessä**.

Kirkkonummella, Helsingissä, Naatalissa ja Turussa 4.1.2021.

SUOMEN LUONNONSUOJELULIITON UUDENMAAN PIIRI RY

Laura Räsänen
puheenjohtaja

Ursula Immonen
toiminnanjohtaja

VARSINAIS-SUOMEN LUONNONSUOJELUPIIRI RY

Saija Porramo
puheenjohtaja

Pertti Sundqvist
varapuheenjohtaja

Lisätietoja:

Lauri Kajander, (luontoasiat Uusimaa) puhelin 045 1140 088, lauri.kajander @ sll.fi
Saija Porramo, (luontoasiat Varsinais-Suomi) 0400 765442 saija.porramo @ gmail.com
Pertti Sundqvist, (ympäristövaikutukset) 050 4328281 pertti.sundqvist @ sll.fi

LIITE

Tunnin radan luontoselvityksistä väleillä Espoo-Salo ja Salo-Turku

1. Johdanto

Tämä lausunto perustuu useiden vuosien liito-oravaseurantaan koko ykköstien osalta, ja ratalinjan osalta erityisesti väliltä Turku-Nunna.

Yleistä LSL 49 §:n lajien inventoinneista

Luonnonsuojelulain 49 §:ssä mainittujen lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. Jotta hankkeen vaikutukset näiden lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin voitaisiin arvioida luotettavasti, on inventoinnit tehtävä riittävän kattavasti, sekä sellaisella tavalla, että hankkeen vaikutusten arviointi on mahdollista.

Tähän mennessä tehdyt inventoinnit ovat edelleen puutteellisia myöhemmin kuvatuilla tavoilla. Lajiesimerkkeinä ovat LSL 49 §:ssä mainitut liito-orava, viitasammakko, lepakot ja saukko.

2. Liito-orava (*Pteromys volans*)

2.1. Liito-oravan inventoinnista

Inventoinnin tuloksena tulee olla puukohtainen tieto liito-oravan esiintymisestä. Kartalle merkitään jokainen puu, jonka juurelta on löytynyt merkkejä (papanat, virtsajäljet, syöntijäljet, varastoinnit) esiintymisestä. Lisäksi kartalle merkitään jokainen potentiaalinen pesäpuu (kolopuut, pöntöt, oravan risupesät, rakennukset) ja asuttu pesäpuu. Myös muut mahdolliset esiintymishavainnot kirjataan (näköhavainto, karvahavainto). Liito-orava käyttää elinpiirillään useita pesäpaikkoja (2-5 kpl) säännönmukaisesti; koiraan elinpiirillä määrä voi olla suurempikin, koska se tarkastaa laajan alueen koloja.

Inventoinnin tuloksena tulee olla myös arvio siitä, onko kyseessä naaraan vai koiraan elinpiiri. Tämä sen vuoksi, että naaras ja koiras käyttävät erikokoisia elinalueita ja merkitsevät niitä eri tavoin.

Inventoinnin tuloksena tulee myös olla tieto siitä, onko kyseessä liito-oravan lisääntymis- ja/tai levähdyspaikka, ja mikä on sen tarkka perusteltu kartalle merkitty sijainti. Tämä tieto on olennainen sen arvioimiseksi, hävitetäänkö ja/tai heikennetäänkö hankkeessa liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkaa, ja jos, niin miten. Tietoa lisääntymis- ja levähdyspaikoista tarvitaan myös kompensatiotoimenpiteiden toimivuuden arviointiin. Inventoinnissa on myös tunnistettava liito-oravan käyttämät kulkureitit, jotta nämä on mahdollista huomioida suunnittelussa. Kulkureittejä ovat yhteydet eri elinpiirien välillä ja yhteydet pesäpuun ja ruokailupaikkojen välillä.

Hankkeen kohdalla täsmällinen tieto liito-oravan elinpiireistä puuttuu, joten hankkeen vaikutuksia liito-oravan esiintymiseen ratalinjalla ja sen läheisyydessä ei ole mahdollista kunnolla arvioida.

2.2. Liito-oravan inventoinnista rataosuudella Espoo-Salo

Liito-oravan aikaisemmin tiedossa olleita havaintopaikkoja ratalinjalta ja sen läheisyydestä tarkastettiin. Tässä toimintatavassa on se huono puoli, että näin on mahdollista jäädä uusien liito-oravan elinpiirejä löytymättä. Liito-oravien asuttujen elinalueiden tilanne muuttuu vuosittain huomattavasti.

Tummanvihreän ydinalueen määrittämisen kriteereitä ei ole annettu.

Todetulla elinalueella on potentiaalisten pesäpaikkojen etsintään käytettävä runsaasti aikaa. Nyt pesäpuiden pienestä määrästä päätellen etsintään ei ole panostettu.

Liito-oravia selvitettiin ykköstien linjauksella ensimmäisen kerran kattavasti vuonna 2001. Siinä ja sitä seuranneissa useissa inventoinneissa tarkasteltiin laajempia alueita tielinjauksen molemmin puolin, ja myös yhteyksiä elinpiirien välillä. Noiden inventointien malliin olisi tälläkin kertaa inventoinnit tulleet tehdä laajemmalla alueella, sillä nyt yksittäisiä elinpiirejä käsitellään ikään kuin elinympäristöverkostosta erillään.

Kuten tehdyistä selvityksistä voidaan huomata, on poikkeuslupien hakemisen tarve huomattavasti nyt esitettyä suurempi. Ratalinjaus halkoo noin sataa liito-oravan elinpiireiksi merkittyä aluetta. Yhteyksiä ympäröiviin elinpiireihin ei ole esitetty, jolloin vaikutuksia niihin ei ole ollut mahdollista arvioida (mahdollinen lisääntyvä pirstoutuminen ja yhteyksien katkeaminen).

2.3. Liito-oravan inventoinnista rataosuudella Salo-Turku

Yhteyksiä ympäröiviin elinpiireihin ei ole esitetty, jolloin vaikutuksia niihin ei ole ollut mahdollista arvioida (mahdollinen lisääntyvä pirstoutuminen ja yhteyksien katkeaminen). Elinpiirit on esitetty irrallaan liito-oravan elinympäristöverkostosta, jolloin ei ole mahdollista arvioida mikä on yksittäisen elinpiirin merkitys.

Liito-oravan tällä hetkellä käyttämiä ylityspaikkoja ei ole esitetty (näitä olemme selvittäneet), eikä myöskään suunniteltuja tulevaisuuden ylityspaikkoja hankkeen toteutumisen jälkeen. Välillä Turku-Nunna ylityspaikkojen tarve on suuri, ja lieventämistoimia tulisi kohdentaa juuri tuolle välille. Joillakin paikoilla tilanne on tällä hetkellä kriittinen; ylitys tapahtuu aina samaa reittiä käyttäen ja harvojen yksittäisten puiden kautta. Tällaisten kriittisten tilanteiden tunnistaminen on oleellista ratalinjan molemmin puolin, jotta yhteydet säilyisivät jatkossakin.

2.4. Liito-oravan ylityspaikoista

Yksityiskohtaisia toteutustarkasteluja kunkin ylityspaikan osalta ei ole esitetty; vain ylityspaikkojen kokonaismäärä sekä niiden erilaiset toteutusmallit on esitetty. Näin ollen ei ole mahdollista arvioida yksittäisten ylityspaikkojen toimivuutta liito-oravan kannalta, ja näin ei myöskään ole mahdollista arvioida ylityspaikkojen todellisia kompensatiohyötyjä. Kompensatiohyötyjen arviointi tulee kyetä tekemään etukäteen, eikä vasta hankkeen toteuduttua.

3. Viitasammakko (*Rana arvalis*)

EU:n komission ympäristöasioiden pääosaston laatimassa ohjeistuksessa lisääntymispaikka on määritelty alueeksi, jonka tietyn lajin yksilö tarvitsee:

kosintamenoihin, paritteluun, pesänrakentamiseen tai synnytys- tai munintapaikan valitsemiseen, synnyttämiseen, munimiseen tai jälkeläisten tuottamiseen aseksuaalisesti, munien kehitykseen ja kuoriutumiseen, tai pesästä tai synnytyspaikasta riippuvaisille poikasille.

Ohjeessa levähdyspaikka on määritelty alueeksi, jolla on yksi tai useampia rakenteita tai elinympäristön piirteitä, joita vaaditaan: lämmönsäätelykäyttäytymiseen, lepäämiseen, nukkumiseen tai toipumiseen, piiloutumiseen, suojautumiseen, pakopaikaksi tai horrostamiseen.

Ruotsissa Naturvårdsverketin lajisuojelun käsikirjassa viitasammakon lisääntymispaikkana pidetään kutulampea, ja levähtämis- ja talvehtimispaikkana populaation elinaluetta kutulammen ympärillä. YVA-vaiheessa on kyettävä esittämään hankkeen uhka-arvio lajin esiintymistä ajatellen. Uhkataarkastelussa arvioidaan seuraavia seikkoja: maatalous, metsätalous, turvetuotanto, tiet, rakentaminen, lisääntymisaikainen häirintä, vedenlaadun muutokset, vedenpinnan ja pohjaveden korkeuden muutokset, elinympäristöjen pirstoutuminen, vaikutukset paikalliseen ja laajempaan populaatioon, sekä näiden yhteisvaikutukset.

3.1. Viitasammakon inventoinnista rataosuudella Espoo-Salo

Inventoinnin yhteydessä viitasammakon elinpiiristä on mainittava ja kartalle merkittävä se osa, joka on lisääntymis- ja levähdyspaikkaa. Vain näin on mahdollista arvioida hankkeen vaikutuksia niihin, sekä arvioida hankkeen poikkeuslupien tarvetta oikein. Esiintymisen esittäminen niin, että paikalla esiintyy lajia, mutta ei määritellä, onko kyseessä lisääntymis- ja/tai levähdyspaikka, on puutteellisesti tehty inventointia.

Viitasammakko esiintyy paikoilla, missä on seisovaa vettä pysyvästi vähintään noin 30 sentin syvyydeltä. Ratavälillä tällaisia potentiaalisia kohteita on jäänyt inventoimatta, esimerkiksi:

Nälköönlampi (Lohja)

Hossa, Koivulanselän eli Vesvuon kaikki rannat (Lohja, Karnainen)

Hauklampi ja sen laskupuro (Raati)

Tuokkolan lammet (Lohja, Kovala)

Lahnajärven rannat (Lahnajärvi)

YVA-vaiheessa on myös kyettävä arvioimaan niitä vaikutuksia, joita hankkeella on viitasammakpopulaatioihin (edellä mainittu uhkatarkastelu).

3.2. Viitasammakon inventoinnista rataosuudella Turku-Salo

Inventoituja kohteita rataosuudella Salo-Turku oli kuusi kappaletta. Soveltuvia kohteita olisi ollut enemmänkin, esimerkiksi:

Äijälänmäki, lähteet (Hajala)

Metsola, lampi (Palomäki)

Pitkäportaanoja (Pitkäporras)

Paimionjoki (Paimion keskusta)

Viitasammakot levittäytyvät elinpiirien välillä pieniä ja isoja vesistöjä käyttäen, jolloin niitä on mahdollista löytää myös näistä (mukaan lukien ojat).

4. Lepakot

Inventoinnissa määritettyjen potentiaalisten lepakkoalueiden pinta-ala (karttojen vihreä) on huomattavasti suurempi kuin se, miltä havainnointia on tehty.

Lepakkoinventoinnissa ei ole pyritty määrittämään lisääntymis- ja levähdyspaikkoja niiltä paikoilta, missä tähän mennessä on havaittu lepakoiden esiintyvän. Näin ollen poikkeuslupien tarvetta ei ole ollut mahdollista arvioida oikein. Myöskään hankkeen vaikutuksia lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin ei näin ollen ole ollut mahdollista arvioida.

Lepakkoinventoinnit ovat siis edelleen pahasti kesken. Potentiaalisia lepakkoalueita ratalinjauksilta on määritetty liian vähän, tähän mennessä potentiaalisiksi lepakkoalueiksi määritettyjä ei ole kokonaan inventoitu, lisääntymis- ja levähdyspaikat ovat määrittämättä, sekä käytetyt ruokailureitit ovat määrittämättä.

Inventoinnissa on käytettävä huomattavasti suurempaa määrää passiividetektoreita. Näiden tuottamien tietojen käsittely on työlästä, mutta se on ainoa keino lepakoiden esiintymisen selvittämiseksi. Tämän jälkeen on vielä selvitettävä lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sijainnit. Vasta sen jälkeen voidaan arvioida hankkeen vaikutuksia lepakoihin.

Turun Laukkavuoresta ja Jaaninojalta tehtiin havaintoja useasta pohjanlepakosta kesällä 2020. Myös Kaarinan Nunnasta ratalinjausten viereltä tehtiin havaintoja pohjanlepakosta. Havainnot löytyvät laji.fi-tietokannasta.

5. Saukko (Lutra lutra)

Saukon inventoinnissa on tunnistettu lumijälkihavainnoinnilla lajin elinpiirejä.

Myös tämän lajin kohdalla on oleellista kyetä tunnistamaan lisääntymis- ja levähdyspaikat. Nyt näitä ei ole tiedossa lajin tiedetyiltä esiintymispaikoilta, jolloin ei voida arvioida hankkeen vaikutuksia lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin. Näin ollen ei ole myöskään mahdollista arvioida poikkeuslupien tarvetta.

Lisääntymis- ja levähdyspaikkojen määrittäminen on saukon kohdalla työlästä, mutta mahdollista. Saukko merkitsee käyttämiään kiviä ulosteillaan ja sen käyttämät reitit kulkevat samoja uria pitkin, jolloin ne kuluneina on mahdollista maastossa havainnoida. Saukon elinpiirin käyttö on erilaista talvella ja kesällä. Pesinnät ovat usein metsäkankaalla kaukana kesäaikaan käytettävästä purosta tai joesta, joten pelkän puron tai joen merkitseminen talvihavaintojen perusteella huomioitavaksi ei riitä.

Lähtettäjä:
Lähetetty: tiistai 22. joulukuuta 2020 11.49
Vastanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: palaute YVA Hki-Turku nopea junayhteys
Liitteet: 20201214_180012.jpg; 20201214_180038.jpg; 20201214_180103.jpg; 20201214_180127.jpg

Luokat: Elina; Ympäristö

Tervehdys

Lähetän Kaarinan Littoisten junaradan varrella asuvien asukkaiden allekirjoituksin olevan palautteen sekä netin välityksellä että postinvälityksellä.

Helsinki- Turku nopea junayhteys hanke

Palaute:

Me Littoisten Verkakylän ja asemaseudun varrella olevat asukkaan olemme sitä mieltä että rantaradan toinen osuus tulee mennä **pohjoispuolelta** nykyistä rataa.

Mikäli tämä ei ole mahdollista **emme kannata** vaihtoehtoja VE A ja VE B vaan nykyinen junarata korjataan hyvään kuntoon eli **vaihtoehto 0+**

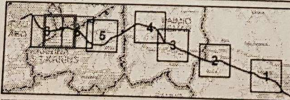
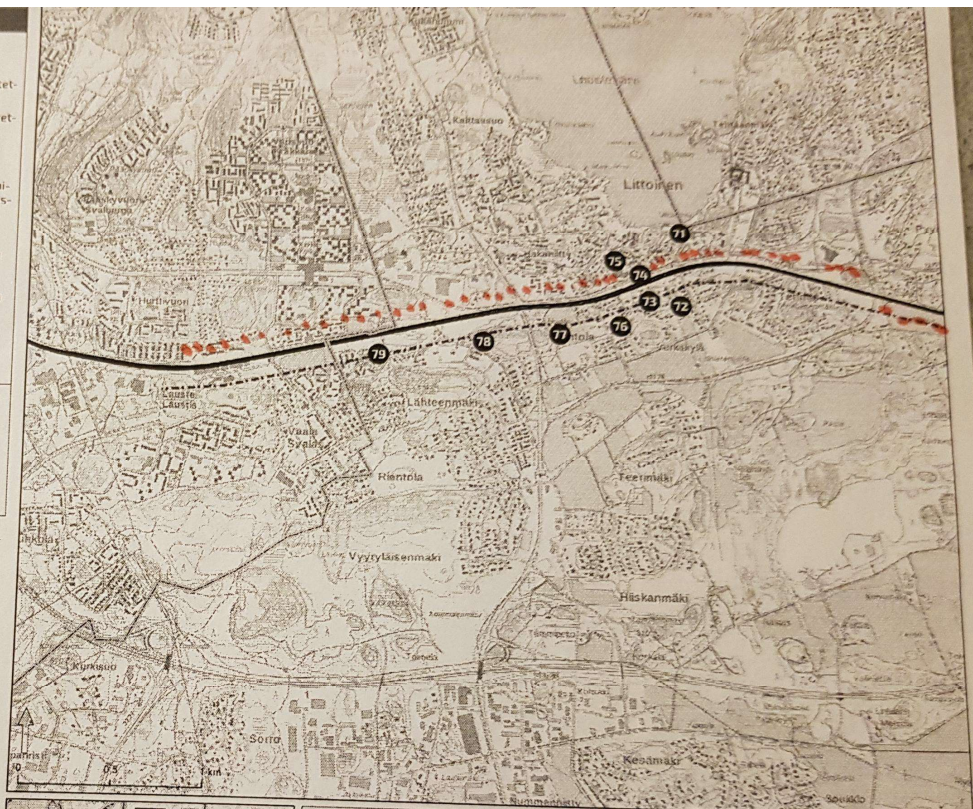
Perustelut:

- Radan eteläpuolella on useita 1900 luvun alussa olevia rakennuksia jotka ovat kylän kulttuuriperintöä ja historiallisesti arvokasta kulttuurimaisemaa. esim: rautatieaseman talo.
- Radan pohjoispuolella on erittäin hyvää tilaa radalle. **Rata tulee Lausteelle asti pohjoispuolelta joten sen pitää jatkua sillä puolella Verkakaaren alikulkuun saakka.** Liite 1. Kiskokujan alikulun ja Verkakadun alikulun välissä **ei ole ainuttakaan** omakotitaloa.
- Pohjoispuolen alueella on laaja kalliopohja huomattavasti lähempänä, joka taas eteläpuolella on savimaata, ja aiheuttaa runsasta tärinää omakotitaloille.
- Eteläpuolen alueeseen kuuluu uhanalainen luontotyyppi kuiva lehto ja liito-oravan elinpiiri.
- Ratavahdintien pohjoispuolelle on tarkoitus laittaa Carunan sähkömaakaapeli joka on vaarassa jäädä radan alle.
- Eteläpuolen uusi rata tulisi haittaamaan runsaasti asumista tällä alueella.
- Melusta tulee haitta, koska tuleva melu ylittää ohjearvot YVA:n mukaan.
- Ratojen VE A ja VE B vaihtoehtoisissa maanlajitus on massaylijäämäinen ja sen vaikutukset on pysyviä.
- Pohjavesien suojelu jää vajaaksi.
- Kokonaiskuvallisesti nopeasta rantaradasta on enempi haittaa kun hyötyä, ja sen kaikkia haittoja ei voida ehkäistä. Käy YVA:n selvityksessä.
- Nopea rata ei tule koskaan saavuttamaan kannattavuutta koska kokouskäytännöt siirtyvät digitaaliseksi ja matkustajien määrä tulee vähenemään.
- Nopeampi aika on täysin tulokseton verrattuna siihen käytettävään panostukseen.

Osaus	Tekninen suunnittelu	Ympäristönäkökohdat
Turun kuntarajan itäpuoliset alueet Littoisen järvelle saakka	Kaksoisraide nykyisen raitteen eteläpuolella. 72) Verkäkylän pientaloalue radan välittömässä läheisyydessä radan eteläpuolella 74) • Muuntajien la- tausrömpö nykyisen raitteen pohjoispuolella 76) -Salmissuontie/ Tennismaentie	Maankäyttö 75) Maakuntakaavassa asemavaraus 77) - Littoisten osayleiskaavassa osoitet- tu täydennysrakentamista 78) - Littoisten osayleiskaavassa osoitet- tu täydennysrakentamista Maisema ja kulttuuriympäristö 73) - Radan eteläpuoliseen Littoisten asemaympäristöön kohdistuu suuria vai- kutuksia mm. asemarakennuksen jäädes- sä ratalinjan alle. Luonto 79) - Radan eteläpuolella noin 15 metrin etäisyydellä radasta uhanalainen luon- totyyppi, kuiva lohto. Samalla alueella myös liito-oravan eliniiri. Pesäpuu noin 100 m radan eteläpuolella. Ihmissiin kohdistuvat vaikutukset 71) • Herkkä kohteita

Yhteenveto Turun kuntarajan itäpuolisista alueista Littoisen järvelle saakka

Suunniteltu kaksoisraiteen sijainti aiheuttaa heikennyksiä Verkäkylän pientaloalueelle ja Littoisten asemaympäristöön. Muun muassa paikallisesti arvokas asemaympäristö jää ratalinjan alle. Maankäytön osalta yleiskaavassa on osoitettu täydennysrakentamista suunnitellun raitteen puolelle. Luontohavaintojen osalta suunniteltu puoleisuus on huonompi. Ihmissiin kohdistuvien vaikutusten näkökulmista puoleisuus on edullisempi, mutta asukkaisiin/asuinalueisiin huonompi.



Helsinki-Turku nopea junayhteys:
Salon ja Turun Kupittaan välisen
kaksoisraiteen puoleisuustarkastelu
4.9.2020
1 : 20 000

Puoleisuus

eteläpuolella
pohjoispuolella

VEA Tiejärjestely
Kuntaraja Silta, aikeiku

Lähettilä:
Lähetetty: maanantai 4. tammikuuta 2021 19.59
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUELY/13887/2018

Mielipide nro 28

Luokat: Tiina

Muistutus Uudenmaan ELY-keskukselle. Viite UUELY/13887/2018. Uudenmaan ELY-keskus Opastinsilta 12 B 5. krs Itä-Pasila Helsinki.

Postiosoite: Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus PL 36 00521 Helsinki

Muistutus YVA

Muistuttaisin suunnitteilla olevan oikoradan olevan kestävämmällä pohjalla niin ekologisesti kuin taloudellisesti.

YVA ei arvioi tämän oikorata-vaihtoehdon haittavaikutuksia luonnolle ja talouselämälle riittävän laajasti ja tokihan ilman laajoja selvityksiä on aivan selvää että vanhan rantaradan korjaaminen on ekologisempaa ja kestävämmällä pohjalla niin taloudellisesti kuin ekologisesti ajateltuna.

YVAsta ei käy selvästi ilmi radan rakentamisen mittavat haitat.

Kunnioittaen

Lähettäjä:
Lähetetty: maanantai 4. tammikuuta 2021 19.51
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Huomioita Tunnin junasta

Luokat: Tiina

Mielipide nro 29

Tähän kirjoitukseen on helppo yhtyä:

Väärää tietoa ja miljardiurakoita

Tunnin juna ja miljardeja euroja joka suuntaan: Turkuun, Tampereelle, Tallinnaan, Itään... En jaksa kauhistella joka suuntaan. Käsittelen Turun Helsingin ratayhteyttä, jota olen itse matkannut tiuhaan viitisenkymmentä vuotta, noin 1000 kertaa. Tekstini toivottavasti kannustaa arvioimaan muitakin mainittuja ratahankkeita.

TUNNIN JUNA -AGITAATIO

Kansalaisten manipulointi on kasattu nettisivustolle tunninjuna.fi:

"Mikä tunnin juna?"

Tunnin juna on nopea junayhteys Turun ja Helsingin välillä.

Yhteyttä varten rakennetaan kokonaan uusi oikorata Espoosta Lohjan kautta Saloon. Lisäksi nopea yhteys sisältää Espoon kaupunkiradan, Salo–Turku-kaksoisraiteen sekä Turun ratapiha-alueet.

Alkuvaiheessa matka-aika lyhenee yli puolella tunnilla.

Kun kalusto saadaan vastaamaan uuden radan mahdollistamaa maksiminopeutta, matka-aikaa lyhenee miltei tunnilla ja on pääteasemien välillä arviolta 75 minuuttia. Turun Kupittaalta Helsingin Pasilaan pääsee tasan tunnissa."

Mitään Tunnin junaa Turku-Helsinki ei ole missään suunnitelmassa. Ratahallintokeskuksen / Liikenneviraston / Väyläviraston tekemiin ja vertailemiin Turku-Helsinki -kehittämisvaihtoehtoihin

- ei kuulu Tunnin junaa
- matka-aika ei missään vaihtoehdossa lyhene alkuvaiheessa yli puolella tunnilla
- kalleimmassakaan kehittämisvaihtoehdossa matka-aika ei lyhene miltei tunnilla.

Paitsi jos agitaatiosivusto suorittaa vertailunsa virallisista vaihtoehdoista poiketen korjaamattomana rappeutuvaan Rantarataan!

Agitaatiosivusto siis myy väärällä nimellä, huijaa ja siksi joutuu selittelemään:

"Mitä Tunnin juna tarkoittaa?"

Tunnin junaksi nimitetään nopeaa junayhteyttä Helsingin ja Turun välillä. Helsingin ja Turun välisen ratayhteyden nopeuttamiseksi toteutetaan kokonaan uusi oikorata Espoosta Lohjan kautta Saloon. Lisäksi nopea yhteys sisältää Espoon kaupunkiradan, Salo–Turku-kaksoisraiteen sekä Turun ratapiha-alueet. Tunnin juna ei siis liikennöisi nykyisellä rantaradalla vaan uudella radalla, joka on noin 40 kilometriä rantarataa lyhyempi. Tunnin juna ei ainoastaan kytke yhteen kahta suurta keskusta, vaan tuo kaikki radan varren paikkakunnat tiiviiksi osaksi pääkaupunkiseutua."

Tuo katekismus-tekstikään ei onnistu ilman lisäsumutusta. Siinä yritetään naamioida Helsinki-Espoo kaupunkirata, Turku-Salo kaksoisraide ja Turun ratapihan – Kupittaan keittämistyöt osaksi Espoo-Lohja-Salo -oikoratahanketta, "Tunnin junan" osaksi. Nämä hankkeet ovat kuitenkin erillisiä junaliikenteen kehittämishankkeita, jotka palvelevat sekä Rantarataa että Helsingin seudun ja Turun seudun lähi- ja kaukoliikennettä oleellisesti sellaisenaan, ilman miljardeja maksavaa, luontoa ja ympäristöä 95 kilometriä hävittävää Oikorataa.

Edellä mainittu katekismusteksti oli agitaatiosivustolla ilmeisesti kesäkuuhun saakka manipuloimassa kansalaisia ja päättäjiä. Se sai jo silloin kirjoittamaan edellä olevan tekstikappaleen. Se on sivuston sisältöön myöhemmin tehtyjen muutosten jälkeenkin yhtä aiheellinen.

Matka kilometreinä

Oikoradan virallisten suunnitelmien mukaan Espoo-Salo -ratapituus olisi noin 95 km, Rantaradan nykyinen Espoo-Salo -pituus noin 121 km. Erotus on siis noin 26 km, ei agitaatiosivuston vielä keväällä ilmoittama 40 km. Turku-Helsinki -ratapituutta 193 km (Väylävirasto, julkaisu 54/2019) Oikorata lyhentäisi siis 13 %.

Pelkän Salo-Espoo -Oikoradan hinnaksi Väylävirasto ilmoitti vuonna 2019 1,4-1,5 miljardia euroa, mutta helmikuussa 2020 jo 2,7 miljardia euroa. Tähän eivät sisälly Espoo-Helsinki -osuuden kustannus 275 miljoonaa euroa, Turku-Salo -kaksoisraide 435 miljoonaa euroa eikä Turun ratapihan

kehittäminen 80 miljoonaa euroa. Lisäksi toteutettaisiin liitännäiset liikennejärjestelyt, kuntien osin tai kokonaan rahoittamat risteys-, yli- ja alikulku-yräkat. Turku-Helsinki- yhteyden Oikorata-vaihtoehto merkitsisi yli 3,5 miljardin euron maa-, rakennus- ja rataurakoita.

"Tunnin juna" -agitaatio yllyttää Oikoradalla veronmaksajia pulittamaan Turku-Helsinki -ratapituuden 26 km / 13% lyhentämisestä 2,7 miljardia euroa, 104 miljoonaa euroa kilometriä kohden eli 208 milj. euroa jokaisesta prosentin lyhenemästä ratapituudessa.

Matka aikana

"Tunnin juna" -agitaatio hämärtää myös paikkoja, Kupittaa Turkuna, Pasila Helsinkinä, Lempoosuon asema Lohjana, jonka keskusta on tosiasiassa kuuden kilometrin päässä. Näin Oikoradan matka-ajat hämartyvät todellista lyhyemmiksi.

Uskottavimmat ajat pitää etsiä Väyläviraston nettisivuilta. Vertailussa olevilla vaihtoehtoilla Turun ja Helsingin asemien väli kestää seuraavasti:

- Nykytila, Rantarata, Pendolino: 1h 47min
- (itse olen matkannut Tku-Hki junassa lähdöstä pysähtymiseen: 1h 44min!)

Virallisesti tutkitut vaihtoehdot ovat:

- VE0+, korjattu Rantarata: 1h 45min
- VE1, Rantaradan parantaminen, mitoitussnopeus 200 km/h: 1h 35min
- VE2A, Oikorata, ELSA -linjaus, mit. 200km/h: 1h 22min
- VE2B, Oikorata, Vihti-Lohja -linjaus, mit.200km/h: 1h 24min
- VE2C, Oikorata, Helsinki-Vantaan lentoasema, mit.200 km/h: 1h 28min
- VE3, Oikorata, ei pysähdy Lohjalla, mit. 300 km/h: 1h 11min

Viimeisimmässä julkaisussa "Helsinki-Turku käytävän junaliikenteen matkustusennusteet ja liikennöintimallien vertailu" (VJ 26/2020, 24.7.2020) Oikoradan nopeus on todettu aiemmin oletettua hitaammaksi: Nopein Express-juna Helsinki-Turku (ei pysähdy Lohjalla) 1h 15min, Intercity-juna 1h 26 min

Jotta "Tunnin junan" lainausmerkit voitaisiin poistaa, olisi siis lisäksi pakko hankkia nykyisten junien tilalle yli 300 km/h mitoitussnopeuteen pystyvä uusi junakalusto ja sen lisäksi olisi pakko tehdä Oikorata-suunnitelmiin vielä 15 minuuttia nopeuttavia kalliita muutoksia, miljardien kustannuksiin miljardilisäys.

Myös vaihtoehtojen virallisissa matka-ajoissa on kummallisuus: VE0+ eli 85-95 miljoonalla eurolla peruskorjatun rantaradan Turku-Helsinki väli kestäisi minuutin kauemmin kuin sitä on jo aiemmin voinut matkustaa!

Joka tapauksessa Väyläviraston lukujen mukaan Turku-Helsinki matkan nopeutuminen Rantaradan parantamisvaihtoehdossa olisi jokaista minuuttia kohti ainakin puolet halvempaa kuin Oikoratavaihtoehdossa.

Matka identiteettinä

"Tunnin juna" -agitaatiolle ei riitä kilometrien ja minuuttien huijaaminen. Tarvitaan myös hengennostatusta, kuvaelmaa syrjässä olost ja mahdollisuudesta nousta osaksi jotain vaikutusvaltaisempaa. Agitaatio nostatti "...*kaikki radan varren paikkakunnat tiiviiksi osaksi pääkaupunkiseutua*".

Espoo lienee jo nykyisinkin riittävän "tiivis osa pääkaupunkiseutua". Väyläviraston Oikorata-vaihtoehtojen nopeimman junan nopeus perustuu siihen, että se ei pysähdy Lohjalla eikä noin kymmenellä muulla halkaisemallaan *paikkakunnalla*, eikä silti kulje Turku-Helsinki -väliä agitaation väittämässä tunnissa. "*Kaikki radanvarren paikkakunnat*" ovat siis identiteetti-agitaattoreille enintään Salo ja Turku. Miksi niitäkään pitäisi siirtää Varsinais-Suomesta osaksi pääkaupunkiseutua ja vielä maksaa siirrosta miljardeja? Varsinkin, kun kymmenesosan lähijunayhteysinvestoinnit toisivat *Salon, Uudenkaupungin, Loimaan, Turun ja kaikki muut kolmen radanvarren paikkakunnat tiiviiksi osaksi Varsinais-Suomea*.

Matka ajankäyttönä

Vaikka valtion ao. viranomaisten asiakirjoissa ei ole "Tunnin juna"-agitaation huijausta/valehtelua samantasoisena esiintynyt, niitä vaivaa yksipuolinen pendelöinnin tarkastelukulma. Vain säännöllistä edestakaista työpaikkaliikennettä käsitellään tutkittujen lukujen ja kehitystrendien perusteella. Lähes käsittelemättä jäävät muut junamatkustajaryhmät, niiden hyvin erilaiset matkatarkoitukset ja ajankäyttötarpeet. Kuitenkin muut matkustajat muodostavat enemmistön useimmilla junavuoroilla. Jatkossa Koronan jälkeisenä aikana pendelöijien osuus matkustajista tulee entisestään vähenemään.

Helsinki-Turku -matkustajien ajankäyttötarpeita on yhtä monia kuin matkustajia ja kukin matkustaja tekee matkojaan monista syistä: Päivittäiset, viikoittaiset tai epäsäännölliset työ-, neuvottelu-, kokous-, koulutus- ja opiskelumatkat, sosiaaliset matkat perheenjäsenten, sukulaisen ja tuttavien kesken ja luo, ostos- ja asiointimatkat, harrastuksien matkat, matkat yhteiskunnallisiin, kulttuuri- ja urheilutapahtumiin, kotimainen ja ulkomainen matkailu jne.

Kaikkiin matkasyihin liittyy sekä yhtäläisiä että toisistaan eroavia ajankäytön tarpeita matkan aikana. Yhtäläinen kaikille matkustajille on tarve maksimoida hyöty/laatuajan osuus ja minimoida hukka-ajan osuus koko matkapäivä huomioon ottaen. Todellisten aikakustannusten kannalta edullisinta on matka-ajan käyttö "välttämättömään", johon muuten joutuisi käyttämään aikaansa ennen tai jälkeen matkan.

Sekä viranomaisten että agitaation asiakirjoissa on kokonaan jätetty käsittelemättä monet junayhteyden kehittämisen kannalta keskeiset asiat, jotka vaikuttavat matkustajien kokonaisajankäyttöön suhteessa ajankäyttöön junassa. Tämä laiminlyönti kohdistuu myös pendelöiviin, mutta kärsijätymmin kaikkiin muihin matkustajaryhmiin.

Turku-Helsinki -junassa voi tehdä työtään, pitää pienen kokouksen, käyttää digitaalisia välineitään hyötyyn tai huviin, lukea, ruokailla, syödä välipalaa, huolehtia henkilökohtaisista tarpeista, katsella mielenkiintonsa mukaan ratavaran maisemia, seurustella muiden matkustajien kanssa, käyttää lasten leikkipaikkaa jne. Juuri tästä ajankäytön hyödyn ja laadun tasosta johtuen junalla matkustaminen on oikeilta aikakustannuksiltaan yliveritaisen halpaa omalla autolla matkaamiseen verrattuna.

Kun matkustamisen aikakustannuslaskenta tehdään oikein, junien ajonopeuden kiihdyttäminen ja kalliit rataoikaisut jäävät taloudellisestikin

muiden junaliikenteen kehittämistarpeiden taakse.

Henkilömainonta

"Tunnin juna" -agitaatiosivusto huipentuu hankkeen tukijoiden kuva- ja lausumakavalkadiin. Potrettinaamoja korostava loiste symboloinee ratapölkkyjen sädekehää, jonka voi toivoa tuovan valaistuneille poliittista, bisnes- ym. menestystä. Kuinkahan moni näistä valokuvallaan agitaation allekirjoittaneista on tietoinen agitaation kuvatusta huijaamisesta/sumutuksesta?

Kuinka moni allekirjoittajista on vertaillut Oikorata-vaihtoehtoa Rantaradan parantamisvaihtoehtoon käyttämällä muita ajanhinnan vaihtoehtoja kuin asiakirjojen esittämää matkustajan ajan arvoa 10 €/h (16,6 senttiä minuutissa)? Kuinka moni heistä on jättänyt huomioimatta asiakirjoista puuttuvat paljon merkittävämmät suuret? Kuinka moni on todella miettinyt kilometrien ja minuuttien sijasta matka-ajankäytön laatua, sisältöhyötyä tai kustannussäästöä eri matkustajaryhmien kokonaisajankäytössä? Kuinka moni on miettinyt, minkä alueen kasvutavoitteiden, kiinteistöjalostuksen ja rakentamisen hyödyksi yli 2,7 miljardin Oikorataurakassa verorahat tosiasiaassa maksetaan? Kuinka moni on miettinyt, paljonko enemmän uuden infrastruktuurin rakentaminen kuluttaa luonnonvaroja ja tuhoaa luontoa ja ympäristöä verrattuna olemassa olevan infrastruktuurin ja aluerakenteen kehittämiseen?

Yhteenveto

"Tunnin juna"-agitaation kannatus on saatu kansalaisilta ja vaikuttajilta sumutuksella ja väärillä tiedoilla.

TURKU-HELSINKI -YHTEYKSIEN HISTORIA

Automatka Helsingin olympialaisiin kesti silloista ykköstiä yli kolme tuntia + ruokailuajan. Kun vanha ykköstie oli 70-luvun alussa kunnossa eikä ollut nopeusrajoituksia, ajoaika läheni kahta tuntia. Helsinki-Lohjanharju -välillä rakennettiin 1962-1971 moottoritie, joka lyhensi sekä tiepituutta että ajoaikaa. Sen jälkeen uudet ajokaistat ym. tienparannukset ja toisaalta nopeusrajoitukset kumosivat toistensa vaikutuksia matka-aikaan. Vasta moottoritien valmistuminen useana osana Lohjanharju-Turku – välillä mahdollisti alle kahden tunnin ajomatkan Turku-Helsinki. Matka Kehä III:n ja Turun välillä säilyi yhtä pitkänä kuin entistä ykköstiä 110, joillakin osuuksilla jopa piteni. Jos haluaa ajaa alle 100 km/t, Turusta pääsee Ohikuku – 110-tietä Lohjanharjulle yhtä nopeasti kuin moottoritietä.

Moottoritietä, sen jokaista osuutta vastustettiin kansanliikkeiden toimesta 70-luvulta alkaen loppuun saakka. Vaihtoehtona vaadittiin silloisen ykköstien kehittämistä vain liikennemäärien edellyttämällä vauhdilla kolmikaistaisena keskikaidetienä, paikoin nelikaistaisena. Rinnalla ajettiin Espoo-Lohja-Salo- eli ELSA-rataa moottoritien vaihtoehtona.

1970-luvulla päättäjät olivat autokeskeisiä ja antoivat rahat moottoritielle. He eivät uskoneet junaliikenteen kehittämiseen eikä heidän mielestään raha riittänyt kalliiseen uuteen rataan. ELSA-ratavaraus poistettiin Länsi-Uudenmaan kaavasta. Lohjakaan ei vastustanut poistamista "koska sieltä kuljetaan töihin Helsinkiin moottoritietä pitkin eivätkä ruuhkat ole pahoja."

Kun moottoritie-hanke eteni, junaliikenteen käyttäjiä ja tukijoita tyydytettiin Rantaradan peruskorjauksesta tehdyillä päätöksillä, joita toteutettiinkin 16 vuotta 1979-1995, tavoitteena huomattava nopeustason nosto. Vielä 2005-2008 tehtiin 8 miljoonan euron parannuksia kunnossapidon lisäksi. Nopeimmillaan Turku-Helsinki junamatka kesti alle 1h45min.

Tällä vuosituhanella hallitukset ovat laiminlyöneet tehdyn Rantaradan kehittämisratkaisun riittävän rahoittamisen. Työt ovat edenneet hitaasti. Turku-Helsinki matka-ajat ovat jopa pidentyneet. Turun, Salon ja Hangon suunnan ihmisten jatkoyhteyksiä Karjaalta Siuntion, Kirkkonummen ja Espoon asemille on oleellisesti vaikeutettu. 2000-luvulla on Rantaradan junaliikennettä hyydyttämällä jarrutettu ihmisten siirtymistä henkilöautoista juniin. Samalla on ruokittu luuloa, että liikemastokriisin, ympäristön ja liikenneturvallisuuden kannalta välttämätön siirtyminen voi toteutua vain kokonaan uudella jättihankkeella Oikoradalla.

Jos 1970-luvulla olisi valittu moottoritien asemasta ELSA-rata ja silloisen ykköstien kehittäminen, paras reitti olisi moottoritien asemasta käytetty ELSA-rataan. Rata olisi aiheuttanut moottoritiehen verrattuna paljon pienemmän luonto-, maaseutu- ja taajamaympäristön tuho-, melu- ja este-
vyöhykkeen. Ykköstien haittavyöhyke olisi kasvanut enintään muutamalla kymmenellä prosentilla.

Nykytilanteessa Oikoradan rakentaminen merkitsisi vanhan ykköstien ja moottoritien kanssa kolmea toistaan leveämpää tuho-, melu- ja estevyöhykettä lähekkäin, luonto- maaseutu- ja taajamaympäristön hävittämisen maksimointia. Ja Rantarata jäisi silti edelleen olemaan neljäs. Oikorata ei siis ole 1970-luvun ELSA-rataan verrattava liikenteen ekologista selkäreppua keventävä hanke.

LIUKUVA VALTIO

Valtion liukuminen pätevien asiantuntijoiden perustelluista kannoista hyödynsaajien poliittiseen saneluun alkaa näkyä vertailtaessa Ratahallintokeskuksen julkaisuja 2006:

- Rautatieliikenne 2030 – suunnitelman lähtökohdat ja vaikutustarkastelut (A7/2006 maaliskuussa)
- Helsinki-Turku -rautatieyhteys, esiselvitys ja vaikutusten arviointi (1/2006 kesäkuussa)
- Rautatieliikenne 2030 – Radanpidon pitkän aikavälin suunnitelma (2/2006 lokakuussa)

2006 maaliskuun julkaisussa todetaan, ministeriön asettaman Turku-Helsinki -junaliikennetyöryhmän selvitysten perusteella, että Oikoradan kustannus on noin kolminkertainen Rantaradan parantamiseen verrattuna. "Selvityksien mukaan parhaaksi vaihtoehdoksi nousi nykyisen ratakäytävän kehittäminen. Ennustetut matkustajamäärät jäävät niin vähäisiksi, etteivät ne tee yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi ottaa käyttöön uusia rataoikaisuja nopeaa ja suurnopeaa junaliikennettä varten."

2006 kesäkuun Helsinki-Turku esiselvitystä ja arviointia valvoi asiantuntija-työryhmän olkapäiden takana, maaliskuun julkaisusta poiketen, valtion ja kuntien poliittisten päälliköiden ja bisnesmaailman 16 hengen "Seuranta- ja ohjausryhmä". Vaikka julkaisun tiedollinen sisältö ei anna perusteita kiistää ensimmäisen julkaisun johtopäätöksiä, epävarmoihin ennusteisiin perustuva teksti, taulukot ja grafiikka hämärtävät sitä tiedollisen sisällön selkeää sanomaa, että Rantaradan kehittämisvaihtoehdon tarkoituksenmukaisuuden ja kustannustehokkuuden yhdistelmä voittaa kaikki Oikoratavaihtoehdot.

Seuraavassa, 2006 lokakuun pitkän aikavälin suunnitelmassa Rantaradan kehittäminen sisältyy vuoden 2015 jälkeen aloitettaviin isoihin kehittämishankkeisiin (1500 M€): "Liikennettä nopeutetaan nykyisellä radalla. Tämä edellyttää palvelutasoa ja välityskykyä nostavia toimenpiteitä." Vastoin tätä hankekuvausta ja julkaisujen aiempaa asiantuntija-argumentaatiota on suunnitelmaosan loppukappaleeseen "Pitkän

aikavälin tavoitteisiin" pulpahtanut "varautuminen uuteen Lohjan kautta kulkevaan linjaukseen, joskaan sen toteuttaminen ei ole ajankohtainen ennen vuotta 2030." Pikkuhiljaa yritysmaailman ja politikkojen vuorovaikutus tiivistyi "Tunnin junaan" / Oikorataan. Asiantuntijat joutuivat antamaan periksi. Rantaradan kehittämistä tukeva argumentaatio tuli vähitellen ylitalatuksi.

Viranomaiselle sopiva pidättyminen "Tunnin juna"-agitaation ulkopuolella rapistuu Väyläviraston keväisessä "Strategiakortissa 2/2020":

Otsakkeella YHTEYSVÄLIN MERKITYS hehketullaan EU:n ydinverkostoa, Suomen kansainvälistä houkuttelevuutta, mahdollisuuksia kilpailukyyn kasvuun ja alueelliseen maankäytön kehittämiseen, työssäkäynti- ja työmarkkina-alueiden kasvamista, Helsingin, Turun ja Tampereen kasvukolmion suurta merkitystä jne. Ikään kuin nämä abstraktit ominaisuudet olisivat kiinnittyneitä Espoo-Salo-Oikoradan rakentamiseen, eivätkä yhtälailla Rantaradan ja sen liikenteen kehittämiseen. Yleisellä hehkutuksella ei ole konkreettista sisältöä todellisille junamatkustajille, joille konkretiaa on heidän kokonaisajankäyttönsä laatu, hyöty ja hinta.

NYKYTILA -otsikolla Strategiakortti lähtee "Tunnin juna" -agitaation tielle. Rantaradan pituudeksi se huijaa 200 km. Rautatieviranomaisten teknisten tietojen mukaan nykyisen Rantaradan mitattu pituus on yhdessä tekstissä 196 km, toisessa tekstissä, "Rantaradan kehittämisselvityksessä" 2019 193 km. "Tunnin juna" -agitaatiossa Oikoradan pääperuste verrattuna Rantaradan kehittämiseen on ratapituuden lyhentäminen: yksi kilometri yli sataa miljoonaa euroa kohti. Strategiakortin neljän kilometrin huijaus Oikoradan puolesta vastaa siis 400-500 miljoonaa euroa, seitsemän kilometrin huijaus (200/193km) olisi vielä suurempi. – Toki "Tunnin juna" -agitaation aiempi huijaus peräti 40 kilometrin lyhenemästä 2,7 miljardilla oli jopa miljardivalhe.

Strategiakortti väittää, että "Rantaradan kaukojunamääriä ei ole mahdollista lisätä, koska se veisi lähiliikenteeltä ratakapasiteettia." Lukijalle jää kertomatta, että väylävirastolla on suunnitelmat ja valtiolla rahoituspäätökset Turun ratapihan uusimiselle ja Espoo-Helsinki -lisäraiteille sekä lisäksi on päättäjien tuki Salo-Turku-kaksoisraiteelle. Juuri nämä Oikoradasta irralliset hankkeet poistavat kapasiteettirajoitteita myös Rantaradan kehittämisvaihtoehdossa. Kirkkonummi-Karjaa -osuudelle saadaan lisäkapasiteettiakin suhteellisen pienin investoinnin.

KEHITTÄMISTARPEET -otsikolla Strategiakortti mittaa vastoin keväistä "Tunnin juna" -sivustoa, että Oikorata lyhentäisi Turku-Helsinki ratapituutta 26 km (196 kilometriin verrattuna). Jää mainitsematta, että Rantaradan kehittämisvaihtoehtokin vähentäisi junien nopeusrajoitteita ja ratageometrian korjaaminen myös lyhentäisi ratapituutta.

Edelleen vastoin "Tunnin juna" -agitaatiota Strategiakortti toteaa, että Oikoradan "nopein Turku-Helsinki matka-aika on 1 tunti 13 minuuttia ja useammilla asemilla pysähtyvän kaukojunan matka-aika on 1 tunti 26 minuuttia". "useammilla asemilla" kortti voi tarkoittaa vain Saloa ja Lohjaa (so. Lempoosuota 6 km Lohjan keskustasta). "Tunnin juna" -agitaation kannatus perustuikin sumutukseen: yli 2,7 miljardin Oikoradan huippunopean, pysähtymättömän junan matka-ajan rinnastamiseen alle 100 miljoonalla peruskorjatun Rantaradan useammalla asemalla pysähtyvän junan matka-aikaan.

Strategiakortti korostaa Oikoradan tuovan Espoo-Lohja välille kaksi lähiliikennejunaa ja toteaa, että "Rantaradalle jää nykyisen kaltainen lähijunaliikenne." Unohtuu mainita, että Oikoradasta aiheutuva "nykyisen kaltainen" tarkoittaa Rantaradalle selvästi rajoitetumpaa lähiliikennettä kuin Rantaradan kehittäminen mahdollistaa.

Kehittämistarpeina ei mainita matkustajien ajankäytön hyödyn ja laadun lisäämistä junassa olon aikana eikä ajanhukan vähentämistä sitä ennen ja sen jälkeen.

Strategiakortin VAIKUTUKSET -laatikon plus -vaikutukset ovat:

- yleistä hehkutusta ilman konkretiaa:
- konkreettisia plus -vaikutuksia, jotka sisältyvät myös Rantaradan kehittämisvaihtoehtoon,
- konkreettisilta osin jo edellä pääosin mitätöityjä vaikutuksia ja
- paikkansapitäviä vain yhden plus-vaikutuksen osalta: Todellakin "Rantaradan lähiliikenteelle jää enemmän raidekapasiteettia", kun suuri osa Rantaradalla nykyisin kulkevista junista jäisi pois. Tämän Strategiakortti esittää Oikoradan plussana!

Laatikon kolme miinus -vaikutusta Oikoradalle sen sijaan pitävät paikkansa:

- Kehittämisen kustannukset ovat korkeat.
- Rakennustyöt kestävät useita vuosia ja aiheuttavat häiriötä liikenteelle.
- Helsinki-Espoo rataosuus on ruuhkainen.

Kooltaan A4 suuruiseen strategiakorttiin ei edes sen pienellä kirjaskoolla ole mahtunut pidempää miinusluetteloa. Ei varsinkaan 95 kilometrin pituista luonnon-, maaseutu- ja taajamaympäristön uutta tuho- melu- ja estevyöhykettä.

Strategiakortin virheiden, puutteiden ja mielenmuokkauksen kokonaisuus ei sovi viranomaisen asiakirjalle. Siinä heijastuu, että riittävä määrä yritysjohtajia, poliitikkoja, tutkijoita, taiteilijoita, virkamiehiä, urheilijoita ja heidän johtajiaan on "Tunnin juna" -sivuston potrettikuvillaan ja iskulauseillaan valjastettu hengennostatukseen ja viranomainen on alkanut myönteillä tätä joukkopsykoosia.

Strategiakortissa on kursiviilla viitattu valtion ja kuntien helmikuiseen yhteisymmärrykseen "Turun tunnin junan suunnittelua edistävän hankeyhtiön perustamisesta". Väylävirasto ei kuitenkaan itse valehtele hankkeen nimeä. Sen omassa otsikossa ja tekstissä hankkeen nimi on "Helsinki-Turku nopea junayhteys" eikä nimivalhe Tunnin juna, jonka käyttö olisikin kiusallista strategiakortissa, jossa nopeimmaksi Turku-Helsinki matka-ajaksi ilmoitetaan 73 minuuttia ja useammalla asemalla pysähtyvän junan matka-ajaksi 86 minuuttia.

Strategiakortin julkaisuajankohdaksi oli Eduskunnan Raha-asiainvaliokunnassa 20.2.2020 käsitellyssä liikenne- ja viestintäministeriön esitys puoltaa EU-tuen hakemista viidelle liikenneverkkohankkeelle. Nimettyjä hankkeita olivat "Raideliikenteen kehittäminen yhteysväillä Helsinki-Turku" ja "Helsinki-Turku 1.vaihe: Espoon radan rakennussuunnittelu". Tekstissäkään esittelijä ei sorru valehtelemaan hankkeita "Tunnin juna"-hankkeeksi eikä sen osiksi, vaikka joutuikin mainitsemaan valtion tarkoituksesta rahoittaa "Turun tunnin juna -hankeyhtiötä". Sen sijaan esittelijää voi moittia esittelytekstinsä harhaanjohtavista adjektiiveista ja menettelystä vertailla Oikoradan kilometrimäärää, junanopeutta ja liikennöintimahdollisuuksia nykyisen Rantaradan vastaaviin, eikä Rantaradan kehittämisvaihtoehtoon.

Samana päivänä liikenneministeriö tiedotti, että Suomen valtio hakee EU:n rahoitustukea Turun tunnin junaan, ilman lainausmerkkejä. Kun väyläviraston ja liikenneministeriön virkamiehet ovat vältäneet sortumista "Tunnin juna" -agitaation nimi-, nopeus- ja kilometrivalehteluun, samalla virkavastuulla toimiva ministeri ajautui nyt populistiseen nimivalhe-agitaatioon. Jos EU:ta haettiin ja saatiin Tunnin juna -nimellä 37,5 milj.euroa suunnitteluun, ja hakemuksen perusteluissa on samaa kilometri-, nopeus- ja hyöty/haitta/kustannusvääristelyä kuin Suomessa käytetyssä

agitaatiossa, on Suomi syyllistynyt samaan, mihin täällä on kerrottu Välimeren jäsenmaiden syyllistyneen EU-tukien kanssa.

25.6. valtioneuvosto valtuutti liikenneministeriön perustamaan Turun tunnin juna hankeyhtiön. Hallituskin siis näytti virallisesti päättäneen joko

- a) osallistua nimi-, nopeus ja kilometrivalehteluun "Tunnin juna"; tai
- b) ryhtyä suunnittelemaan paljon nopeampaa ja kalliimpaa junayhteyttä kuin tähänastisissa asiakirjoissa, viimeksi Väyläviraston Strategiakortissa 02/2020 on tiedetty.

Valtion budjeteissa osoittamat määrärahat Espoon kaupunkiradan rakentamiseen ja Turun ratapihan kunnostukseen on julkisuudessa valheellisesti omittu "Tunnin juna" -hankkeen aloitusrahoitukseksi, vaikka nämä ovat itsenäisiä hankkeita, jotka palvelevat junaliikennettä laajemminkin, merkittävästi myös Turku-Helsinki Rantaradan parantamisvaihtoehtoa. Ministerin tiedotteessa "Tunnin junan" kustannuksina on 2,7 miljardia, vaikka erillishankkeiden omimisen myötä pitäisi siis "Tunnin junan" kustannuksina ilmoittaa vähintään 3,5 miljardia. Se voisi kuitenkin olla Suomen veronmaksajille mainostettavaksi aika raju hinta Turku-Helsinki junamatkan 13 prosentin lyhenemästä.

MIKSI ?

Miksi aikanaan Turku-Helsinki-moottoritieellä ELSA -radan yli ajaneet voimat ovat kääntyneet sen henkiin herättäjäksi Oikoradan muodossa ja ryhtyneet vastustamaan Rantaradan kehittämistä? Sitä ei ehkä ensisijaisesti selitä Oikoradan miljardiurakoiden houkutus.

Miksi asteittainen, paljon nopeammin toteutettava ja paljon halvempi, nykyiseen infrastruktuuriin ja aluerakenteeseen perustuva Rantaradan kehittäminen halutaan torjua ja korvata se heittäytymällä "Turun tunnin junan" nimissä kokonaan uuden infrastruktuurin ja aluerakenteen toteuttamiseen valtavan kalliin Oikoradan rakentamisella?

Siksi, että Oikoradan valtionrahoitukselle ei saataisi poliittista eikä kansan hyväksyntää, jos sitä markkinoitaisiin Espoon keskustan ja Lohjanharjun välisen alueen rakentamisen ja kiinteistöjalostuksen infrastruktuurina.

Strategiakortin mukaan Oikoradalle Espoon ja Lempoosuon (Lohja) asemien välille rakennettaisiin asemat Histaan, Veikkolaan ja Vihti-Nummelaan ja varaukset väliasemille Myntinmäkeen ja Huhmariin. Kysyttäessä 2050 mukaan Oikoradalla olisi Salo-Lohja -osuudella 2,57 miljoonaa matkaa/vuosi, Lohja-(Vihti-Veikkola)-Hista -osuudella 5,51 miljoonaa matkaa/vuosi ja Hista-Espoo -osuudella 9,24 miljoonaa matkaa/vuosi.

Siis "Turun tunnin junan" matkoista Oikorataa pitkin Helsinkiin vain pieni vähemmistö olisi Turusta tai ylipäätään Varsinais-Suomesta. Ensi sijassa Oikorata palvelisi Helsingin seudun kasvattamista useilla kymmenillä tuhansilla uusilla asukkailla erityisesti Luoteis-Espooseen, mutta myös Vihdin ja Kirkkonummen nurkkiin Oikoratalinjalla.

Espoon yhdyskuntarakenne on kokonaissuunnittelun ja rationaalisen maankäytön ohjauksen puutteessa rakentunut kaoottiseksi ja autoilua maksimoivaksi. Hajanaisuutta on Etelä-Espoon osalta parsittu kokoon Länsimetrolla. Maakuntakaavassa esitetäänkin Länsimetron/Etelä-Espoon ja Rantaradan/Keski-Espoon muodostama yhtenäinen "Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke". Siitä kaukana irrallaan Espoon luoteiskulmassa esitetään "Uutena raideliikenteeseen tukeutuvana taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä" erillinen saareke, jonne ennakoidaan 60 000 asukkaan alueen rakentamista. Myös Kirkkonummelle hamutaan Oikoradasta kiinteistöjalostusrahoja kaavoittamalla kunnan pohjoiskärkeen Veikkolaan erillistä asutus- ja liikekeskusta-alueita. Uusissa kaavoissa myös Vihdin Nummelaan ja Lempoosuolle Lohjalle kaupitellaan osaansa "Turun tunnin junalle" osoitetuista miljardeista – kiinteistöjalostusarvoina Helsingin aluerakennetta hajotettaessa.

Valtio on liukumassa verovaroin rahoittamaan Helsingin seudun rakenteen edelleen hajoamista, kiinteistöjalostusta Espoossa, Vihdin ja Lohjan uusia nukkumalähiöitä, niiden edellyttämää uutta infrastruktuuria olemassa olevan yhdyskuntarakenteen kehittämisen kustannuksella. Oikoratahanketta ei ole olemassa ilman Espoon luoteisosien kiinteistöjalostusodotuksia, miljardien asunto- ja infrastruktuurin rakennusurakoita. Noinin Lohja-Espoo Oikorataosuudelle rakennettaviin uusiin lähiöasuntoihin epäilemättä toivottaisiin Varsinais-Suomesta tervetulleiksi, agitaation sanoin *"kaikkia radan varren paikkakuntalaisia tiiviiksi osaksi pääkaupunkiseutua"*. "Tunnin junalla" vedetään Varsinais-Suomea kuin pussia lieassa, rahoittamaan kuntien ja valtion veromiljardeilla lähinnä espoolaisen kiinteistöjalostamisen infra-edellytyksiä.

Espoon nykyisen kaupunkirakenteen tiivistäminen on tärkeä tavoite. Sen mukaiset joukkoliikennesuunnitelmat ovat oma tehtävänsä, jolla ei pidä hapertaa nykyistä yhdyskuntarakennetta ja valtakunnallista rataverkkoa, vaan tukea sitä. Espoon tiivistämiseen sopivia lähiliikennetkaisuja voitaisiin tuki valtion toimesta tukea tasapuolisesti muun muassa Turun ja Tampereen lähijuna- ja raitiotiehankeiden kanssa.

RANTARADAN KEHITTÄMINEN VAIHTOEHTO OIKORADAN MILJARDEILLE

Turku-Helsinki -junamatkustajien määrää ja ajankäyttöä voidaan parhaalla hyöty/laatu/haitta/kustannus -suhteella parantaa nykyistä ratayhteyttä ja kalustoa kehittämällä. Saloon ja Espoon välillä Rantaradan kehittäminen merkitsee Oikorataan verrattuna murto-osan investointeja, samalla kohenisivat Kirkkonummi-Karjaa-Tammisaari-Hanko -suunnan junayhteydet oleellisesti.

Salon ja Espoon välillä Rantaradan jo aloitetut parannustoimenpiteet kohentavat yhteyttä välittömästi. Nopeimmin lisäparannuksia Turku-Helsinki -välille saadaan toteuttamalla Turun ratapihan, Salo-Turku kaksoisraideosuuden ja Espoo-Helsinki -osuuksien kehittämishankkeet, joiden suunnittelusta ja rahoittamisesta on jo päätöksiä.

Näiden rinnalla Turku-Helsinki junamatkustajien kokonaisajankäyttöä voidaan tehostaa Oikorataan verrattuna nopeammalla aikataululla ja paljon halvemmalla:

- Uudistamalla ainakin Turun ja Kupittaa asemien autopaikoitus.
- Toteuttamalla Turun linja-autoaseman ja rautatieaseman välinen sähköinen nonstop-yhteys kiskoilla tai kumipyörillä.
- Yhdistämällä junalipun, autopaikoituksen ja junien ravitsemuspalvelujen maksaminen samaan lipunhankintaan.
- Kohentamalla matkustajien etätymämahdollisuuksia ja toteuttamalla muita matkustamisen laadun parannuksia.
- Jatkamalla Rantaradan kaksoisraideosuus Kirkkonummelta Karjaalle.

Lohjan henkilöliikenne Varsinais-Suomeen on pientä, Espoon – Helsingin alueelle suurta. Lohjan taajamavyöhyke Kirkniemestä keskustan kautta Nummelaan sijoittuu ainakin 30 km:n pitkänä nauhana tiiviisti Karjaa-Lohja-Hyvinkää radanvarteen. Rakentamalla 12-13 km:n yhdysraide Kirkniemen suunnalta Siuntion aseman länsipuolelle suurin osa lohjalaisista saisi hyödyn Rantaradan kehittämisestä vauhdikkaana yhteytenä naapurikuntaan ja Kirkkonummen ja Espoon nykyisille painopistealueille sekä suoraan Helsinkiin. Lempoosuota lohjalaiset tuskin jäisivät

kaipaamaan.

Em. toimet edistävät luonnollisesti myös Salon, Karjaan ja kaikkien Rantaradan varren taajamien junamatkustajien yhteyksiä. Liikennetaloudellisesti ehkä merkityksellisintä olisi paikallisjunaliikenteen aloittaminen rataosuuksilla Uusikaupunki-Turku, Loimaa-Turku ja Turku-Salo kytkettyinä junanvaihtoihin Helsinkiin.

YLI KAIKEN

Vielä yli kaiken edellä sanotun: Infrastruktuurin, aluerakenteen, rakentamisen, tuotannon ja kulutuksen kaikkia ratkaisuja koskien, hallitsevaksi valintakriteeriksi on tässäkin asiassa nostettava ekologinen kestävyys. Maapallon kuumentamisen, luonnonvarojen riistämisen ja elonkehän näivettämisen pysäyttäminen vaativat nopeasti suuren määrän toimenpiteitä. Monet ympäristön nimissä markkinoidut suuntaukset vievät kuitenkin ojasta allikkoon:

- Fossiilisia ilmastopäästöjä on vaadittu korvattavaksi sähköllä ydinvoimaloista, joiden energiantuotannosta 2/3 kuluu vesistöjen lämmittämiseen. Olkiluoto 3:en on syötetty ne taloudelliset resurssit, jotka Suomessa ovat jääneet käyttämättä pohjoismaisen vesi-, tuuli-, maalämpö-, jäte-, bio- ja aurinkosähkön/energian hajautettuihin investointeihin, älykkäisiin sähköjakeluverkkoihin ja ennen kaikkea sähkön ja muun energian säästöä tuoviin toimiin. Olkiluoto 3 on kymmenen vuoden ajan ollut suurin Suomen hiilijalanjälkeä kasvattanut hanke.
- Autokantamme on vaadittu nuorennettavaksi, käyttökelpoiset autot romutettavaksi ja korvattavaksi pääasiassa sähköautoilla. Tuloksena olisi autotuotannon nopeutettu suuri kasvu.
- Metsiemme hiilivarastojen ja hiilensitomiskyvyn lisäämiseksi esitetään olemassa olevan metsän yhä nopeampaa poistamista ja uusien puuntaimien istuttamista tilalle.
- Euroopan nuorimman rakennuskantamme puutteiden, terveyshaittojen ja energiankulutuksen korjaamiseksi esitetään rakennuskannan purkamista ja uuden rakentamista tilalle, uudisrakennusteollisuuden suurta lisäystä.
- Euroopan nuorimman infrastruktuurimme "vanhentuneisuuden" ja olemassa olevan aluerakenteemme "hajanaisuuden" poistamiseksi esitetään nykyisen infrastruktuurin ja aluerakenteen korvaamista uudella infrastruktuurilla ja aluerakenteella.

Yleisesti:

Nämä toimintalinjat merkitsisivät kasvavaa energiankulutusta, lisääntyvää kaivostoimintaa, teräs- ja muuta metalliteollisuutta, sementintuotantoa, louhintaa, kaivamista, lisää järeitä työkoneita ja kuljetuskalustoa, kasvavaa henkilö- ja kuorma-autoliikennettä, kaiken käyttökelpoisen maksimaalista hylkäämistä ja hävittämistä ja jättemäärien rajua kasvua. Nämä toimintalinjat tekisivät kierrätystaloudesta irvikuvansa ja merkitsisivät maapallon kuumentamisen, luonnonvarojen riistämisen ja elonkehän näivettämisen vauhdittamista.

Erityisesti:

Oikorata kuuluu em. tuhoisien profetioden luettelon viimeiseen kohtaan. Ympäristötekona mainostetun Oikoradan miljardeilla ei vain haitattaisi, vaan poistettaisiin luonto, metsä, viljelysalue ja asuttuakin aluetta 95 kilometrin pituiselta ja monta kymmentä metriä leveältä vyöhykkeeltä. Ympäristötuhoalueeseen olisi luettava myös laajat uudet läjitysalueet, varastoalueet, rakennusaikainen ja pysyvä kunnallistekniikka ja tieverkko. Vielä laajemmalle ulottuisivat melualue ja uuden väylävyöhykkeen estevaikutusalue.

Vaikutukset ilmaston kuumentamiseen, luonnonvarojen riistämiseen ja elonkehän näivettämiseen olisivat Oikoradan rakentamisessa Rantaradan kehittämiseen verrattuna vähintään investointikustannusten tasoeron verran suuremmat, siis monikertaiset. Oikoradan ekologisen selkärepu olkaimet eivät kestä sen kuormaa.

Rantaradan kehittäminen (Rautatieviranomaisten vaihtoehto VE1) hiukan levenevällä rata-alueella, pääasiassa nykyisiä kunnossapitoteita, varasto- ja läjitysalueita käyttäen, ei toisi suurta lisäystä nykyisen radan luonto- ja ympäristöhaittoihin. Varsinais-Suomen, läntisen Uudenmaan ja Helsingin seudun yhteyksien oleellinen parantaminen on Rantaradalla toteutettavissa Oikorataan verrattuna murto-osan kustannuksin ja ympäristövaikutuksin.



4.1.2021

Uudenmaan ely-keskus
Kirjasto

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland

07-01-2021

Vuote: UUDELY/13887/2018

Hei!

Oheissa on jo emaililla ilmoit-
tamani paperiprintti tekemästän
EVA-selostuksen kannanotoista.

Yst.terv.

Liite, 2 sivua

Uudenmaan ELY-keskus
PL 36, 00521 Helsinki

4.1.2021

Asia: kannanotto Helsinki-Turku nopean junayhteyden YVA-selostuksesta

Viite: UDELY/13887/2018

Kannanoton esittäjä:

YVA-selostuksen ja sen käsittelyn osalta esitän kannanottoina seuraavat tärkeät, periaatteelliset asiat:

Virheellinen YVA-menettely

YVA:n idea on siinä, että vireillä olevien isojen hankkeiden vaikutuspiirissä - ja laajemmaltikin - olevilla kansalaisilla ja yhteisöillä on suora, virallinen kontaktiyhteys hanketta toteuttaviin suunnittelija- ja viranomaistahoihin. YVA:n keskeisiä tapahtumia ovat hanketietojen yleisöesittelyt niin ohjelman laadinnan kuin eritoten valmistuneen YVA-selostuksen osalta.

Nyt valmistuneen Helsinki-Turku junayhteyden YVA-selostuksen yleisöesittelyt on tarkoitus hoitaa kuulutusten mukaisesti koronatilanteesta johtuen vain kahdena webinaarina. Tämä menettely ei täytä kansalaisten oikeusturvan kannalta YVA-säädösten sisältöä saatikka henkeä. Jo YVA-ohjelman esittelyssä pari vuotta sitten oli esimerkiksi Salossa lukion auditoriossa salintäyteinen yleisömäärä, ja hanketietojen lisäksi saatiin kontakteja sekä hanketta toteuttaviin tahoihin että erittäin tärkeällä tavalla myös yleisöosallistujien kesken. Tilaisuudessa myös luvattiin konkreettisesti, että aikanaan YVA-selostuksen valmistuttua asiasta järjestään radanvarren kunnissa yleisölle selostuksen esittelytilaisuudet.

Nyt nämä esittelyt aiotaan siis hoitaa pelkästään webinaareina koronatilanteeseen vedoten. On selvää, että tällä menettelyllä jää keskeinen osa YVA-prosessin ideasta ja kansalaisten oikeusturvasta toteutumatta. Live-tapahtumat hanketta toteuttavien tahojen ja yleisön kesken ovat YVA:n ydinosaa. Webinaareihin osallistuminen on ollut suurelle osalle yleisöstä teknisesti ja/tai tiedollisesti mahdotonta, ja samalla on merkittävässä määrin suljettu pois myös tapahtumien yleisöosallistujien keskinäiset tiedonvälityksen ja yhteistyön annit. Näin ollen webinaarit eivät mitenkään täytä YVA-selostuksen yleisöesittelyjen periaatteita ja säädöstenmukaisia vaatimuksia.

Ongelmallinen koronatilanne jatkunee vielä muutaman kuukauden ajan. Tähän vetoaminen YVA-selostuksen yleisöesittelyjen järjestämättä jättämisestä tällaisessa "ikuisuushankkeessa" ei ole millään tavoin hyväksyttävää. Hankekiire ei tällä erää edes ole lainkaan akuutti jo pelkästään koronakriisistä johtuvien valtion tulevien budjettiongelmiensa takia.

Tämän vuoksi on perusteltua vaatia, että

Helsinki-Turku nopean junayhteyden YVA-selostuksen esittelyn yleisötilaisuudet järjestetään myöhemmin tänä vuonna jo YVA-ohjelman esittelyn yhteydessä luvatussa tavalla.

Mikäli kaikesta huolimatta selostuksen yleisöesittelyt jätetään järjestämättä, pitää tälle - käsittäkseni virheelliselle - menettelylle saada maamme johtavan YVA-säädösten asiantuntijan (eduskunnan oikeusasiamies tai oikeuskansleri?) virallinen, kirjallinen arvio menettelyn oikeudenmukaisuudesta kansalaisten oikeusturvan kannalta.

Koronapandemian aiheuttamat muutokset

Helsinki-Turku nopean junayhteyden keskeisin tavoite on tarjota paremmat edellytykset kaupunkivälin työmatkaliikenteelle. Nyt koronapandemia näyttää merkittäväällä tavalla mullistavan työmatkaliikenteen tarpeen. Laajamittainen etätyö on opettanut kansalaisille, että tiedot kulkevat nopeasti ja neuvotteluymp. yhteydet toimivat sujuvasti eikä siten työmatkustamista usein lainkaan tarvita.

Useiden asiantuntijoiden esittämien arvioiden mukaan työmatkaliikenteen muutoksesta koronaprosessin seurauksena tulee pysyvä ilmiö. Tämä vaikuttaa myös Helsinki-Turku nopean junayhteyden hanketarpeeseen. Niinpä sekä hankkeen yleissuunnitelmassa että myös YVA-selostuksessa olevat arviot junayhteyden tulevista matkustajamääristä perustuvat vanhentuneisiin tietoihin, ja ovat siten nykynäkymien mukaan virheelliset.

Tästä johtuen, kun ko. junahanke ei jo edellä todetun mukaisesti ole akuutisti kiireellinen, on perusteltua vaatia, että

junahankkeen tarve tulevaisuuden matkustajamäärien näkökulmasta arvioidaan kokonaan uudelleen.

Tämän arvioinnin tulee tehdä sellainen puolueeton asiantuntija- tai konsulttitaho, jolla ei ole mitään odotuksia saada mahdollisesti etenevän junahankkeen suunnittelusta myöhempiä lisätöiden toimeksiantoja.

Salossa, tammikuun 4. päivänä 2021



Lähettäjä: [REDACTED]
Lähetetty: sunnuntai 10. tammikuuta 2021 21.05
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa; sari.ojanen@elisanet.fi
Aihe: Fwd: VS: Yva-selostus tunninjuna
Liitteet: Yva-selostus_tunninjuna_MUISTUTUS_09012021 (1).docx

Luokat: Tiina; Ympäristö

Hei, kiitos lisäajasta; ohessa mielipiteemme.

Terveisin

----- Alkuperäinen viesti -----

Aihe: VS: Yva-selostus tunninjuna

Päiväys: 8.1.2021 16:26

Lähettäjä: Nyrölä Liisa (ELY) <liisa.nyrola@ely-keskus.fi>

Vastaanottaja: "Kirjaamo Uusimaa" <sari.ojanen@elisanet.fi>

Kopio: ELY Kirj: [REDACTED]

Hei,

kuulemisaika on päättynyt 4.1. mutta voin antaa teille lisää aikaa 10.1.

saakka. Toimittakaa mielipiteenne siihen mennessä Uudenmaan ELY-keskuksen kirjaamoon, osoite kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi.

yst. terv. Liisa Nyrölä

[REDACTED]

Hei, omistan mieheni kanssa kesämökin [REDACTED] ja haluaisimme antaa kommenttimme Yvasta, mutta huomasimme asian vasta liian myöhään. Onko mahdollista antaa lausunto asiasta vielä?

Terveisin

[REDACTED]

[REDACTED]

MIELIPIDE

9.1.2021

Uudenmaan ELY-keskus

PL 36

00521 Helsinki

Viite UDELY/13887/2018

HUOMIOT YVA-SELOSTUKSEEN LOHJAN RAATIN KYLÄN KOHDALLA

Omistamme yhdessä Lohjan kaupungin [REDACTED] kylässä osoitteessa [REDACTED] kiinteistöt [REDACTED]. Niillä sijaitsevat kesämökkimme [REDACTED] rannalla. Kiinteistöt ovat olleet sukumme omistuksessa jo 1970-luvulta. Tänä aikana on mökkiämme ympäröivään [REDACTED] korpimaisemaan rakennettu uusi Valtatie 1-linjaus. Sen suurin vaikutus ympäristöömme on ollut liikennemelun lisääntyminen, ajoittain jopa sietämättömiin mittoihin. Vuosien varrella melu on ollut vain lisääntymään päin. Annoimme mielipiteemme Lohjan Y 7 osayleiskaavamuutoksen takia viime syksynä. Yleiskaavan yhteydessä otettiin kantaa myös osittain tulevan raideliikenteen aiheuttamaan lisämeluun alueellamme; osittain osayleiskaavasta lausumaamme.

Lähialueen liikennemelutilanteen huomioiminen ja meluntorjunnan parantaminen myös Helsinki-Turku nopean junayhteyden toteutuksessa

Nummi-Pusulan eteläosien osayleiskaavan Y7 muutoksen kuulemisen yhteydessä vuonna 2020 Sitowisen laatiman teknisen raportin (ELSA-radan yleissuunnitelma, Liikennemeluselvityksen menetelmän kuvaus – Lohja, tekninen raportti. 30.3.2020) mukaan ”Meluntorjunnan tavoitteena oli, että raideliikenne ei aiheuta valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisten ohjearvojen ylityksiä. ... Melusteiden avulla on pyritty varmistamaan asuin- ja lomarakennuksille melulta suojattu ulko-oleskelualue.”

Esillä olleen osayleiskaavamuutoksen mukaan laskennallinen melutaso [REDACTED] loma-asuntoalueella ylittää kuitenkin suositusten enimmäistason, 45 dB. Käytännössä melua syntyy moottoritieltä erityisesti Tervakorven tunnelin länsipuolelta Halarin suunnasta, ollen jo nykyisellään, ilman junarataakin, ajoittain häiritsevällä tasolla. Tervakorven tunnelin länsipuolella ja Tavolantien (Sammatti-Saukkolan) liittymässä ei ole meluaitoja tai -esteitä, ja moottoritien melu kantautuuakin länsisuunnasta [REDACTED]. Siis jo nykyisellään ei saavuteta tavoitetta melulta suojatuista ulko-oleskelualueista [REDACTED] loma-asuntoalueella. Junaradan toteutuessa ja liikennemäärien edelleen kasvaessa moottoritiellä melu kasvaisi vielä huomattavasti nykyisestä, vaikuttaen olennaisesti loma-alueen viihtyisyyteen ja alueen käytettävyyteen loma-asuntoina.

Melusuojasta onkin lisättävä nyt suunnitellusta [REDACTED] loma-asuntoalueelle aiheutettujen haittavaikutusten hillitsemiseksi siten, että moottoritieltä Halarin suunnasta tulevaa melua vähennetään esim. moottoritien suuntaisilla, Tavolantien



(Sammatti-Saukkolantien) suuntaisilla, sekä junaradan ja moottoritien välisillä melusteilla. Melutaso on saatava koko [] alueella alle 45 dB:n enimmäistason suositusarvon, ottaen huomioon tuleva junaliikenne sekä moottoritien kasvava liikenne. Melusuojauksen mitoituksessa on otettava huomioon mahdolliset rata-alueen vaatimat metsän hakkuut [] melulähteen suuntaan.

Junayhteyden rakentaminen lähialueemme elinympäristön, luontoarvojen, sosiaalisen ulottuvuuden ja virkistykseen kannalta

Nopea junayhteys Helsinki-Turku ei nyky suunnitelmien mukaan hyödytä lähialuettamme ja sen asukkaita millään tavalla ja sen tarjoamat hyödyt ovat määriteltävissä vain melko abstraktilla valtakunnallisella tasolla.

Nopea junayhteys lisää entisestään Raatin ainutlaatuisen luontoympäristön kuormitusta ja lisää meluhaittoja. Valtatie 1 linjaus tuhosi pitkälti Raatin kulttuuri- ja korpimaiseman ja nyt suunnitteilla oleva nopea junayhteys viimeistelee alueen tuhon. Raatin kohdalla juuri ennen Tervakorven tunnelia Helsingin suunnasta tullessa on alueemme liito-oravayhdyskunnan turvalliseen moottoritien ylitykseen tarkoitettu kohta Pakkasmaan suojelualueen kohdalla. Tämä osaltaan oikeutti aikoinaan rakentamaan Valtatie 1:n juuri nykyiseen kohtaan kolmesta eri vaihtoehdosta. Junaradan sijoittaminen tuohon samaan kohtaan moottoritien rinnalle tekee mahdottomaksi liito-oravien liikkumisen alueella. Vai onko ajateltavissa, että liito-orava ylittää ensin nelikaistaisen moottoritien ja sen jälkeen vielä junaradan? Valtatie 1 uudelleen linjauksen yhteydessä tehtiin perusteellinen YVA-selvitys ja olisi aiheellista, että junayhteyden valmistelussa myös sitä tarkasteltaisiin uudelleen.

Lisäksi lähiympäristön hyödyntäminen virkistykseen ja ulkoiluun heikentyy radan rakentamisen myötä, koska rata pirstoo Raatinjoen laaksoa entisestään ja vaikeuttaa siellä liikkumista. [] alue ja yhteisö kuuluvat kiinteästi Raatin kylään ja yhteydet sinne tulee säilyttää sekä ulkoilun että virkistykseen ja liikenneyhteyksien kannalta. Uusia liikenneyhteyksiä ei tule avata alueellemme esimerkiksi Halarin alueen suunnalta.

Mikäli aikaisemmissa suunnitelmissa mainittu rautatien seisake rakennettaisiin Halarin kohdalle parantamaan kulkuyhteyksiä, radasta olisi edes jotain hyötyä Raatin-Halarin alueen asukkaille.

Olemme mielellämme mukana suunnittelussa ja pyydämme, että pidätte meitä mukana alueen suunnittelun edetessä. Espoossa asuvina emme saa Lohjan alueen tapahtumista tietoa.

Espoossa 9.1.2021



Lähettilä: Nyrölä Liisa (ELY)
Lähetetty: perjantai 22. tammikuuta 2021 10.55
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Kopio: Laine Leila (ELY)
Aihe: VL:
Liitteet: DSC_5010.JPG; DSC_5006.JPG

Luokat: Tiina

Hei,
pyytäisin, että kirjaisitte tämän mielipiteeksi Hki-Tku junayhteyden YVA-hankkeelle. Keskustelirakennuksen kanssa myös puhelimitse ja hän pyysi mielipiteeseensä täydennettävän selkeän kannan, että vaihtoehto B on heidän näkökulmastaan toteuttamiskelvoton Toikkalan oikaisun osalta ja vaihtoehdossa A kaksoisraiteen tulisi ehdottomasti sijoittua radan pohjoispuolelle puolisuuustarkastelussa esitetetyn eteläpuolen sijaan Kasvalan tilan kohdalla.
yt. Liisa

Lähettilä:
Lähetetty: torstai 21. tammikuuta 2021 16.43
Vastaanottaja: Nyrölä Liisa (ELY) <liisa.nyrola@ely-keskus.fi>
Aihe:

Helsinki-Turku nopea junarata. Suunnittelu ja ympäristövaikutus. Hei olen iänkäinen maanviljelijä. Ja olen ollut maiden läpi kulkee Helsinki-Turku rautatie. Rataa on suunniteltu oikaista jo vuodesta 1970 lähtien ja oikaisu toteutui lopulta niin että viimeiset lunastukset maista maksettiin 2017. Junarata tuli oikaisun myötä, aivan navetta rakennuksen nurkalle. Siis Haitta liian lähelle kulttuuri historiallisia rakennuksia. Tie järjestelyjen myötä pellolle meno on todella hankalampaa. Kaikkien näiden vuosikymmenien ajan se tressi jonka se rata hanke on aiheuttanut. sitä ei voi sanoilla kuvata, eikä mitkään rahat ei voi korvata. Mutta luulimme kun rata oikaisu oli tehty, että saamme nyt olla rauhassa. Mutta ei voi olla Totta!!!!. Taas on suunniteltu uusi olematon oikaisu Helsinki - Turku nopealle juna radalle. Ja oikaisu Toikkalaan ja Kasvalan tilalle. Haitat Täysi katastrofi!!!! .. Maanviljelylle, ja kulttuuri maisemalle rakennuksille, pellolle, ja sille työlle jota minä olemme tehneet yli 50 vuotta. Pelto ei synny itsestään jos ne tuhotaan ja kalliit ei kasva uudestaan kun ne murskataan. Tästä nopeasta junarata hankkeesta, ei ole mitään hyötyä ei muuta kuin todella Haittaa. Kun nyt on hyvä rata jo täytetään sitä olevaa rataa hyväksi tehokkaasti. Paimio laiset ei ole voineet käyttää juna 50 vuoteen ja melkein kaikissa perheissä on 1 tai useampi auto. Juna kulkee vain rataa pitkin, mutta autolla pääsee perille. Haluan antaa lisää tietoja ja vaikuttaa että maalaismaisema säilyy myös tuleville viljeliöille joita mekin odottamme tilalle. Liitän mukaan kuvia jotka ovat tilasta. Odotan vastauksia.



Lunastettava omaisuus ja korvaukset
Toimitusnro 2017-560537
2019-04-09

MMLr



1 (<)

Kunta: Paimio

Omistajat

Lainhuuto 2017-04-06 / 197003 , omistusosuusluku (1/1)

Kohde

Rantaradan rautatiealueen määrittäminen, Paimio. Paimion ra
577-871-2-1 Liikenneviraston yleishakemus 1800/110/2014

Toimituksen hakija
Korvausten maksaja
Haltuunottopäivä

Liikennevirasto
Varsinais-Suomen Ely-keskus
2019-03-26

Korvaukset

