



Ratahallintokeskus
PL 185
00101 HELSINKI

Viite / Hänvisning
Arviointiohjelma 2009

Asia / Ärende
LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOH-
JELMASTA, ESPOO-SALO -OIKORATA

1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Ratahallintokeskus on 8.9.2009 saattanut vireille Espoo-Salo -oikorataa koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman.

Arviointiohjelma ja arviointiselostus

Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma niistä selvityksistä, joita ympäristövaikutusten arvioimiseksi on tarpeen tehdä sekä siitä, miten arviointimenettely järjestetään.

Hankkeesta vastaava laatii arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella arviointiselostuksen.

Hankkeesta vastaava ja yhteysviranomainen

Hankkeesta vastaava on Ratahallintokeskus, josta hankkeen yhteyshenkilönä on Jussi Lindberg ja Anna Vainio. Konsulttina arviointiohjelman laadinnassa on WSP Finland Oy, josta yhteyshenkilönä on Veli-Markku Uski.

Arviointimenettelyssä toimii yhteysviranomaisena Uudenmaan ympäristökeskus yhteyshenkilönään Tuomas Autere.

Hanketausta ja hankkeen kuvaus

Ratahallintokeskus suunnittelee Espoon, Kirkkonummen, Vihdin, Lohjan, Karjalohjan, Nummi-Pusulan ja Salon kautta kulkevaa oikorataa, niin sanottua ESA-rataa, Helsinki-Turku -rautatieyhteyden nopeuttamiseksi. Suunnittelualueen pituus on noin 95 kilometriä ja rata suunnitellaan kaksiraiteisena sekaliikennerratana.

Maksu
hankkeesta vastaavalle 11 330 € (A23-531-AT3), maksuperusteet ovat lausunnon liitteenä

Uusia asemia on suunniteltu Espoon Histaan, Kirkkonummen Veikko-laan, Vihtiin Nummelan eteläpuolelle ja Lohjan taajaman pohjoisosaan. Lohjan ja Salon välillä tutkitaan 3-5 aseman sijoittamismahdollisuutta. Hankkeen vaikutusalueeseen kuuluvat kunnat, joiden kautta ESA-rata kulkisi, Rantaradan varrella Siuntio, Inkoo ja Raasepori sekä välillisesti Hanko. Espoon ja Lohjan välillä rata kulkisi Turunväylän tuntumassa. Hankkeen toteuttaminen alkaa aikaisintaan vuonna 2030.

Hankkeen vaihtoehdot

Vaihtoehto 0+: Nykyisen Rantaradan Espoo-Karjaa-Salo parantaminen pienin toimenpitein.

Vaihtoehto M: Ratalinjaus noudattaa ratageometrian puitteissa E18-moottoritien maastokäytävää.

Alavaihtoehto Mp: Ylisjärven pohjoispuolella kulkeva linjaus.

Alavaihtoehto Mk: Lahnajärven ja Aneriojärven eteläpuolitse kulkeva linjaus.

Vaihtoehto E: Ratalinjaus noudattaa ratageometrian puitteissa vanhaa ELSA-linjausta, kuitenkin niin, että Karnaisten ja Lohjanharjun välissä se kulkee moottoritien maastokäytävässä.

Alavaihtoehto Ee: Lohjan Paloniemen kautta kulkeva linjaus.

Hankkeen YVA – menettelyn tarve

Hankkeen YVA-menettelyn tarve määräytyy YVA-asetuksen 6 § hanke-luettelon kohdan 9 d perusteella. Sen mukaan YVA-menettelyä sovelletaan kaukoliikenteen rautateiden rakentamiseen.

Asiaan liittyvät muut hankkeet

Espoo-Kauklahti –kaupunkiradan alustavan yleissuunnitelman ja yleissuunnitelman laadinta on käynnistynyt elokuun 2009 alussa. Selvityksessä tullaan saamaan lähtötiedot Espoo-Salo ratalinjan erkanemiselle Rantaradasta.

Ratahallintokeskus on käynnistämässä vuoden 2009 aikana yhdessä Helsingin kaupungin kanssa Pisara-radan yleissuunnittelun. Pisara-rata yhdistää pääradan ja rantaradan kaupunkiradan raiteet Helsingin kantakaupungin alla kiertävällä tunneliradalla.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmatyö (HLJ 2011) on käynnissä. HLJ 2011:stä tehdään SOVA-lain mukainen arviointi.

Uudenmaan ja Varsinais-Suomen maakunnan liitot työstävät maakunta-kaavoja, joissa päätetään maankäytön ratkaisusta radan ja muun yhdyskuntarakenteen suhteen. Erityisesti Uudenmaan maakuntakaavaprosessissa rakennemallityö nousee merkittävään asemaan esim. hankkeen vaiheittain toteuttamista tutkittaessa.

2. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiohjelman vireilläolosta on ilmoitettu seuraavissa lehdissä:

- Karkkilalainen (9.9.)
- Ykkössanomat (10.9)
- Luoteis-Uusimaa (11.9)
- Länsi-Uusimaa (12.9.)
- Länsiväylä (12.-13.9.)
- Vihdin uutiset (13.9.)
- Kirkkonummen sanomat (13.9.)
- Salon seudun sanomat (13.9.)
- Etelä-Uusimaa (13.9.)
- Hufvudstadsbladet (13.9.)
- Västra Nyland (13.9.)

Arviointiohjelma on kuulutettu 14.9.-13.11.2009 välisenä aikana Espoon, Hangon, Lohjan, Raaseporin ja Salon kaupunkien sekä Inkoon, Karjalohjan, Kirkkonummen, Nummi-Pusulan, Siuntion ja Vihdin kuntien ilmoitustauluilla. Lisäksi kuulutus on ollut nähtävillä Uudenmaan ympäristökeskuksen verkkosivuilla.

Arviointiohjelma on ollut nähtävillä 14.9.-13.11.2009 Espoon Entressen, Hangon, Inkoon, Karjalohjan, Kirkkonummen, Lohjan, Nummi-Pusulan, Tammisaaren, Salon, Siuntion, Veikkolan ja Vihdin kirjastoissa.

Arviointiohjelmasta järjestettiin esittelytilaisuudet yleisölle 14.9. Veikkolan koululla, 16.9. Salon lukiolla, 17.9. Nummelan Kuoppaanummen koulukeskuksella, 21.9. Suomensjärven koululla, 29.9. Lagstadin koululla ja 30.9. Lohjan kaupungintalolla.

3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Uudenmaan ympäristökeskus on pyytänyt arviointiohjelmasta lausunnot Espoon, Hangon, Lohjan, Raaseporin ja Salon kaupungeilta, Inkoon, Karjalohjan, Kirkkonummen, Nummi-Pusulan, Siuntion ja Vihdin kunnilta, Etelä-Suomen lääninhallitukselta, Tiehallinnon Uudenmaan ja Turun tiepiireiltä, Uudenmaan liitolta, Varsinais-Suomen liitolta, Museovirastolta, Helsingin kaupunginmuseolta, Espoon kaupunginmuseolta, Länsi-Uudenmaan maakuntamuseolta, Turun museokeskukselta, Lounais-Suomen ympäristökeskukselta, YTV:ltä ja VR-yhtymä Oy:ltä.

Hanko, Turun tiepiiri ja Helsingin kaupunginmuseo eivät antaneet arviointiohjelmasta lausuntoa.

Ohjelmasta toimitettiin 154 mielipidettä ja 21 lausuntoa Uudenmaan ympäristökeskukselle.

Lausunnot

Espoon kaupunginhallitus katsoo, että arviointityön pohjana tulee huomioida myös muihin maankäyttösuunnitelmiin liittyvät vaikutusten arvioinnit (mm. Länsiradan maankäytön kehityskuva, Histan osayleiska-

voituksen Natura-arvio). Radan rakentamisen vaiheistuksessa on syytä huomioida ainakin Espoon keskus-Mynttilä, Espoon keskus-Hista ja Espoon keskus-Lohja osuuden toteutuminen ennen Espoo-Salo-oikorataa. YVA:ssa tulee huomioida kalliopuhdistamon vaikutustenarviointi ja sijoituspaikkapäätös. Espoon alueella Länsiradan maankäytön kehityskuva on otettu yhdeksi lähtökohdaksi yleiskaavasunnitelmien ja muiden maankäytön suunnitelmien pohjaksi ja se tulee huomioida YVA:a laadittaessa. Luvussa 4.9 Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin on eräitä puutteita, joita on syytä täydentää ennen kuin arviointi suoritetaan. YVA-ohjelmassa esitetty luontoinventointien täydentäminen tapahtuu keväällä, samoin YVA-selostuksen valmistuminen. Espoon kaupunginhallituksen mielestä arviointia on vaikeaa suorittaa YVA-asetuksen 10 § edellyttämällä tavalla annetussa aikataulussa. Kiireellinen aikataulu ei ole perusteltu myöskään hankkeen aikataulusyistä, sillä RHK:n mukaan radan rakentaminen ei tule ajankohtaiseksi ennen vuotta 2030.

Hangon kaupunginhallitus ei ole antanut lausuntoa.

Inkoon rakennus- ja ympäristölautakunta katsoo, että YVA-ohjelmassa ei ole todellisia vaihtoehtoja esitetty tarkasteltavaksi lainkaan. Uuden linjauksen nykyisen rantaradan 0+ vaihtoehdon lisäksi tulisi tarkastella realistisena vaihtoehtona myös rantaradan nykyistä maastokäytävää myötäilevää vaihtoehtoa, jolla rantaradasta tulisi käytännössä kaksiraiteinen. Maakuntakaavojen ja kuntien yleiskaavojen tarpeisiin tarvitaan myös rantaradan osalta tietoja mahdollisesti tarvittavista uusista aluevarauksista. Myös vaihteittain toteutettavat hankkeen osat tulee esittää selkeästi omina alavaihtoehtoina YVA-tarkastelussa. Inkoon kannalta rantaradan parantaminen on ensisijaista ja se tulee suorittaa ennen oikoradan toteuttamista. Yleisesti YVA-menettelyn roolia maankäytön suunnittelussa on kyseenalaistettu, koska se on tarkoitettu lähitulevaisuudessa toteuttamisvaiheessa oleville konkreettisille hankkeille. Uusi YVA-kierros jouduttaneen tekemään lähempänä vuotta 2030.

Karjalohjan kunnanhallitus katsoo, ettei vanhaan ELSA-ratalinjaukseen perustuvaa linjausta tule olla mukana arviointimenetelyssä, koska se rasittaa kohtuuttomasti Karjalohjan Mustlahden kylää ja sen kulttuurimaisemaa. Rata kulkisi Enäjärven yli kolmesta kohtaa ja sivuaisi kahta sen lahtea. Enäjärvi on maa- ja metsätalousministeriön suojeluvesityöryhmässä (49/1977) sekä ympäristöministeriön asettaman vesistöjen erityissuojelutyöryhmän komiteamietinnössä 63/1992 nimetty erityistä suojelua vaativan vesistön osaksi. Lisäksi ratalinjaus on haitannut kunnan maankäytönsuunnittelua.

Kirkkonummen kunnanhallitus katsoo, että oikoradan mahdollisesta toteutumisesta aiheutuu kunnalle erittäin merkittäviä vaikutuksia. Myös radan toteuttamatta jättäminen (0+) aiheuttaa niitä. Todennäköisesti kuntaan kohdistuu yksittäisten ympäristövaikutusten sijaan enemmän vaikutuksia maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen. Maankäytön mitoituksen osalta on otettava huomioon Länsiradan maankäytön kehityskuvasta lausuttu. VE 0+ tulee sisältää "Helsinki-Turku –rautatieyhteys"-esiselvityksessä todetut parantamisen toimenpiteet. Arvioinnin tulee antaa riittävät vertailukelpoiset tiedot tehtävien päätösten pohjaksi. YVA-

ohjelma on sisältönsä puolesta riittävän laaja ja käytettävät menetelmät ovat asianmukaiset.

Lohjan kaupunginhallitus katsoo, että YVA-selvityksen tulee ratkaista Lohjaa jo vuosia haitanneet useat eri ratavaihtoehdot niin, että jatkossa on vain yksi ratavaihtoehto tulevia maankäytön suunnitelmia ja tavoitteita varten. Aiempien selvitysten perusteella Paloniemen kautta kulkeva vaihtoehto (Ee) ei käytännössä ole mahdollinen. Lohjan kaupunki esittää tämän vaihtoehdon poistamista epärealistisena. Aseman sijoittuminen keskustan ulkopuolelle on huomioitu sekä Länsiradan maankäytön kehityskuvaselvityksessä että Lohjan kaupungin taajamaosayleiskaavan vaihtoehtotarkastelussa. Espoosta tulevan radan yhdistämisen tutkiminen Hanko-Hyvinkää rataa Nummenkylässä pidetään myönteisenä. Ympäristövaikutukset tulee selvittää linjausvaihtoehtokäytävässä niin pitkälle kuin ne arvioidaan voivan ulottuvan eikä vain 1,5 km leveydeltä. VE E:n kohdalla tulisi selvittää pohjoisempaa linjausta Karstun osayleiskaava-alueen ulkopuolella. Kuulutuksessa VE E:n kuvauksen ei olla koettu antavan riittävää kuvaa linjauksen sijainnista.

Nummi-Pusulan kunnanhallitus huomauttaa, että Yleiskaavat kohdassa ei ole mainittu 2009 aloitettua kunnan strategista yleiskaavaa. Mikäli linjaus kulkee kunnan alueella, tulee varautua aseman paikkaan. Myös muiden kuin nopeaa liikennettä palvelevien asemien tutkiminen prosessin yhteydessä on tärkeää. Vaihtoehto M sivuaa Raatin kylää. Yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvat vaikutukset tulee arvioida myös kylärakenteen huomioiden. Melulaskenta tulee suorittaa riittävän yksityiskohtaisen maastomallin pohjalta. Moottoritie ja VE M aiheuttavat yhteisvaikutuksia meluun. Maisemaan sekä pinta- ja pohjavesiin aiheutuvat vaikutukset tulee tarkastella rata- ja maastoprofiili huomioiden koko linjausten alueelta.

Raaseporin kaupunginhallitus katsoo, että ELSA-rataa selvittänyt työryhmä hyväksyi tarpeen selvittää linjausvaihtoehdot nopealle Espoo-Salo –ratayhteydelle. Oikoradan rakentamisen tärkeys tulisi punnita rantarataa ja linja-autoyhteyden kehittämistä vasten. Raaseporin kaupunki painottaa vuoden 2006 selvityksen tulosta, jossa Rantarata todettiin kansantaloudellisesti kannattavimmaksi nopean rataliikenteen yhteydeksi Helsingin ja Turun välille. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti tulee hyödyntää olemassa olevaa infrastruktuuria. Raaseporin kaupunki katsoo aiheelliseksi kartoittaa Espoo-Salo –oikoradan mahdolliset linjaukset, mutta korostaa, että tosiasiat puhuvat Rantaradan kehittämisen puolesta.

Salon kaupunki katsoo, että arviointiohjelma sisältää yleisesti liikenneväylien ympäristövaikutuksia arvioitaessa käytettäviä parametrejä. Yhdeksi tarkastelunäkökulmaksi pitäisi harkita jo olemassa olevan infrastruktuurin ja nyt arvioitavan hankkeen kumuloitava vaikutus ympäristöönsä ja välttää nykyisen hankkeen irrallista tarkastelua. Esim. ajallinen tarkastelu siten, että arvioidaan sitä miten usein tarkastelualue on muutoksen kohteena liittyy kumuloituviin vaikutuksiin. Arviointiohjelma ei sisällä varsinaisesti toimivan 0-vaihtoehdon arvioimista, mikä on valitettavaa.

Siuntion kunnanhallitus katsoo, että YVA-ohjelmassa ei ole todellisia vaihtoehtoja esitetty tarkasteltavaksi lainkaan. Uuden linjauksen nykyisen rantaradan 0+ vaihtoehdon lisäksi tulisi tarkastella realistisena vaihtoehtona myös rantaradan nykyistä maastokäytävää myötäilevää vaihtoehtoa, jolla rantaradasta tulisi käytännössä kaksiraiteinen. Maakuntakaavojen ja kuntien yleiskaavojen tarpeisiin tarvitaan myös rantaradan osalta tietoja mahdollisesti tarvittavista uusista aluevarauksista. Myös vaiheittain toteutettavat hankkeen osat tulee esittää selkeästi omina alavaihtoehtoina YVA-tarkastelussa. Siuntion kannalta rantaradan parantaminen on ensisijaista ja se tulee suorittaa ennen oikoradan toteuttamista.

Vihdin kunnanhallitus huomauttaa, että YVA-ohjelmassa hankkeen kuvauksessa viitataan Vihdin osalta maastokäytävään, joka on esitetty ohjeellisena maakuntakaavassa. Maastokäytävä on kartalla oleellisesti erilainen, sanallinen kuvaus tulee korjata. Vihdin ajankohtaiset merkittävät kaupan ja työpaikkarakentamisen asemakaavahankkeet tulee huomioida. YVA-selostuksen lausuntoaikaa ei saa sijoittaa kesälomakaudelle. Jotta varsinainen ratasuunnittelu pääsisi alkamaan mahdollisimman nopeasti, tulisi YVA-menettely pyrkiä saamaan valmiiksi jo ennen kesäloimia.

Etelä-Suomen lääninhallituksen sosiaali- ja terveysosasto pitää tarpeellisena, että kartalla esitetään vaikutusalueella sijaitsevat terveydensuojelullisesti herkätkä kohteet kuten päiväkodit, koulut sairaalat, vanhainkodit jne. Elinympäristöön aiheutuvia haittoja arvioitaessa on näihin kohteisiin aiheutuviin haittoihin tarpeen kiinnittää erityistä huomioita. Pintavesiin kohdistuvien vaikutusten lisäksi alueen käytössä olevat talousvesikaivot ja yleiset uimarannat huomioidaan arvioinnissa. Radanpidon riskien hallintaa koskevassa osiossa tulee ottaa huomioon mahdolliset kemikaalionnettomuuksista aiheutuvat riskit. Rakentamisen aikaisen pölyhaittojen vaikutukset on syytä arvioida YVA-menettelyn yhteydessä. Lääninhallitus pitää tärkeänä, että kuntien terveydensuojeluviranomaiset ovat mukana arviointimenettelyssä, koska heillä on paikallinen asiantuntemus terveydensuojelullisesti herkkien kohteiden ja vaikutusalueen elinympäristön terveydellisistä olosuhteista.

Tiehallinnon Uudenmaan tiepiirin näkemyksen mukaan radan toteuttaminen aiheuttaa merkittävää maankäytön kasvua vaikutusalueellaan, joka lisää myös tie- ja katuverkon kuormitusta ja niiden kehittämistarpeita. Erityisesti välittömästi raideliikennejärjestelmän toimivuuteen liittyvät tie- ja katuverkon toimenpiteet on hyvä ottaa esille jo tässä vaiheessa (esim. liityntäpysäköintialueet ja yhteydet niille). Vaihtoehdon M yhteydessä on otettava huomioon yhteiset meluntorjuntatarpeet sekä mahdolliset häikäisykysymykset raide- ja tieliikenteen välillä. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon ELVI-selvityksessä todettu tarve valtatie 1 lisäkaistoille välillä Palojärvi – Kehä III. Pilaantuneiden maiden kohteita ei ole esitetty arviointiohjelmassa.

Tiehallinnon Turun tiepiiri ei ole antanut lausuntoa.

Uudenmaan liitto pitää oikoradan YVA-menettelyä tärkeänä, koska päätökset valittavasta linjauksesta tehdään maakuntakaavaprosessissa pitkälti YVA-menettelystä saatavien tulosten pohjalta. Menettelyn ete-

neminen tulee kuitenkin yhteen sovittaa Uudenmaan maakuntakaavan uudistamisen aikataulun kanssa. Maakuntakaavoituksessa ratkaistaan alueen tuleva rakenne ja keskeiset mitoitustekijät, joita on tarkoituksenmukaista käyttää YVA:n pohjana. Maakuntakaavan rakennemalleista saatava aineisto on käytettävissä maaliskuussa 2010. Vaiheittain toteuttamisen vaikutuksia tulee vertailla tilanteissa, joissa toteutetaan vain nopea yhteys, lähiliikenteen rata tai näiden yhdistelmä. Toteuttamisajankohdan vaikutuksia tulee tarkastella muutamien eri toteuttamisajankohtien näkökulmasta. On mahdollista, ettei uutta ratayhteyttä toteuteta. Rantarata eli VE 0+ on todellinen vaihtoehto ja se tulisi tutkia YVA:ssa tarkemmin. Vaikutusalueen laajuutta tulee tarkastaa vesistöihin rajoittuvilla alueilla (melu). Liiton teettämiä selvityksiä on käytettävissä vuoden 2010 alusta. YVA-selostuksen lausuntoaikaa ei ole syytä osoittaa kesälomakuukausille.

Varsinais-Suomen liitolla ei ole huomauttamista YVA-ohjelmasta. Liitto on osallistunut radan alustavan yleissuunnittelun ja ympäristövaikutusten arviointityön ohjaukseen ohjaus- ja hankeryhmissä. Liitto odottaa YVA-menettelyn tuloksia, joiden pohjalta se jatkaa maakuntakaavatyötään tavoitteena osoittaa yksi uusi ratalinjaus välillä Salo-Lohja.

Museovirasto toteaa, että arviointiohjelmassa käsitellään monipuolisesti ja kokonaisvaltaisesti hankkeen vaikutuksia kulttuuriympäristöön, -maisemaan, ja -perintöön. Museoviraston ylläpitämää valtakunnallista muinaisjäännösrekisteriä tulee käyttää lähdeaineistona. Ratalinjausten vaihtoehdot on erityisesti muinaisjäännösten osalta aiheellista käydä läpi maastossa. Museovirasto, Varsinais-Suomen maakuntamuseo ja Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo ovat laatineet yhteistyössä kirjeen RHK:lle lisäselvitystarpeista. Täydennysinventoinnit ja lisäselvitykset on esitetty tehtäväksi kevään 2010 aikana. Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen inventoinnin päivitys on huomioitava. Museovirasto ottaa kantaa lähtötietojen riittävyyteen YVA-selostusvaiheessa. Museovirasto ei tässä yhteydessä ota kantaa Espoo-Lohja ratayhteyteen. Sitä ja muita vaihtoehtoja muutoinkin tullaan käsittelemään YVA-selostuksesta annettavassa lausunnossa.

Helsingin kaupunginmuseo ei ole antanut lausuntoa.

Espoon kaupunginmuseo on tarkastellut arviointiohjelmaa oman perustehtävänsä mukaisesti (kohta 4.8 Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön). Museolla ei ole arviointiohjelmasta huomautettavaa.

Länsi-Uudenmaan maakuntamuseon näkemyksen mukaan arviointiohjelmassa maisemaa ja kulttuuriympäristöä koskevien vaikutusten osalta valtakunnallisesti merkittävät alueet ja kohteet on listattu. Maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaiden maisema-alueiden, kulttuuriympäristöjen ja -kohteiden osalta on mainittu, että selvitykset ovat tällä hetkellä puutteellisia mutta että kyseiset asiat tullaan huomioimaan. Suunnitellut arviointimenetelmät vaikuttavatkin monipuolisilta ja kattavilta, joskin tehtävä on laaja ja haastava. Selvityksiä tulee täydentää ennen kuin arviointi on mahdollista. Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo on pyynnöstä ja osana Museoviraston lausuntoa antanut RHK:lle arvion rakennetun kulttuuriympäristön inventointitarpeista eri maastokäytävä-

vaihtoehtojen osalta Länsi-Uudenmaan alueella. Tämänhetkisen tietämyksen valossa esitetyistä vaihtoehtoista E18 –moottoritietä myötäilevä vaihtoehto VE M vaikuttaa kulttuuriympäristön kannalta esitetyistä uusista ratalinjausvaihtoehtoista parhaalta.

Turun museokeskus (Varsinais-Suomen maakuntamuseo) toteaa, että se ei pidä hyvänä, että arviointiohjelmassa esitetään jo arvioita ympäristövaikutuksista. Arviointiohjelmassa tulee keskittyä miettimään, mitä asioita on arvioitava ja mitä materiaalia on olemassa ja mitä puuttuu. Etukäteen tehdyt arviot saattavat viedä arvioinnin väärille urille.

Lounais-Suomen ympäristökeskus toteaa, että keskeistä arviointimenettelyssä on löytää tasapaino vaihtoehtoisten ratalinjausten alustavan yleissuunnitelman vaikutusarvioinnin ja vaihemaakuntakaavan vaikutusarvioinnin kesken. YVA-ohjelma täyttää laajuudeltaan melko hyvin YVA-lain ja –asetuksen vaatimukset. Luvat ja maankäytön tilanne tulee tarkentaa ja huomioida riittävän laajasti. Kulttuuriympäristöjen suhteen on hyvä huomioida päivitettävät VAT-rajaukset. Erityisesti yhdyskuntien vedenhankinnan kannalta tärkeiden ja vedenhankintaan soveltuvien pohjavesialueiden osalta on tärkeää selvittää linjausvaihtoehtojen vaikutukset. Natura-alueet tulee huomioida.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV) katsoo, että vaikka Espoo-Salo –oikorata ei tällä hetkellä ole ajankohtainen on hyvä nostaa hankkeen suunnitteluvalmiutta kaavoitusta varten. Arvioinnissa on syytä kiinnittää huomiota maankäytön ja liikenteen toteuttamisaikataulujen yhteensovittamiseen ja nostaa havainnollisesti esiin niitä vaikutuksia, jotka syntyvät toteuttamisaikataulujen mahdollisesta eriaikaisuudesta. Vaikutukset ympäristöön osio tulisi määritellä kattamaan myös vaikutusarviot kasvihuonekaasupäästöihin. Muilta osin YTV katsoo, että Espoo-Salo –oikoradan YVA-ohjelma sisältää riittävän laajasti tarvittavat vaikutusarviot ja käytettävät menetelmät ovat asianmukaisia.

VR-Yhtymä Oy:llä ei ole huomautettavaa YVA-ohjelman suhteen. Ratalinjavaihtoehtojen vertailussa lyhin vaihtoehto on energiankulutuksen ja ympäristön kannalta edullisin huomioiden tulevan radan pitkä käyttöikä. Nopeusmitoitus on tärkeässä asemassa. Lohjan aseman etäisyyteen on paneuduttava liikennejärjestelmän ja liityntäliikenteen suunnittelussa. Uuden radan valmistuttua kokonaisjunamäärän kasvu edellyttää Pisara-radnan toteuttamista Helsingissä. Tavaraliikenteen junapituudet ja riittävät kohtaamispaikat tulee huomioida suunnittelussa. Rata tulee suunnitella siten, ettei tavaraliikenteelle aiheudu rajoituksia.

Mielipiteet

Muistuttaja M1 toteaa linjauksien Ee ja E olevan erittäin huonoja. Linjauksen E alle jää korvaamattomia muinaishistoriallisia arvoja. Vaihtoehto M on luonnon kannalta paras vaihtoehto, myös VE 0+ on hyvä.

Muistuttaja M2 vastustaa jyrkästi koko hanketta. Vaihtoehdot E ja M kulkevat 1998 rakennetun omakotitontin ja –talon läpi.

M3 toteaa, että ympäristön pirstoutuminen on ongelma, joka on pienin VE 0+:ssa. Vanha ELSA-radan linjaus kulkee Enäjärven yli kolmesta kohdasta sekä sivuaa neljää sen lahdenperukkaa. Enäjärvellä on valtioneuvoston päätöksellä erityistä suojelua vaativan vesistön status, jota ilmeisesti ei ole tähänastisissa selvityksissä huomioitu. Enäjärven yli kulkeva vaihtoehto aiheuttaisi ennen kaikkea meluhaittoja, mutta myös pirstoisi Mustlahden arvokkaan kylämaiseman.

Muistuttajan M4 mielestä moottoritien kanssa samaan maastokäytävään osoitettavalle raideyhteydelle ei välttämättä löydy käyttäjäkuntaa. Linjauksen kulkiessa irti moottoritiestä se mahdollistaisi uusien yhdyskuntien syntymisen ja palvelisi paremmin ja laajemmin tulevaisuudessa.

Muistuttaja M5 mielestä raidevarauksen tulee myötäillä mahdollisimman tiiviisti Turunväylää. Vuonna 2001 peruskorjattu talo jää kokonaisuudessaan maastokäytävän sisälle (Kolmiranta). Meluvallit ovat tarpeen.

Muistuttaja M6 on ostanut vuonna 2006 Kolmirannasta ja saanut Uudenmaan ympäristökeskuksesta poikkeamispäätöksen. Nyt esitetty maastokäytävä kulkee suoraan talon päältä. Linjaus pitäisi toteuttaa mahdollisimman etelässä mukaillen 1-tietä, paras vaihtoehto olisi linjata rata kokonaan 1-tien ja vanhan Turuntien (110) väliin. Ratalinjaus on esitetty Kolmirannan kolmen järven kannakselle. Kolmirannan asukkaiden kannalta tunneli aiheuttaisi vähiten haittaa. Nuuksion kansallispuisto on n. 700 metrin päässä. Histan aseman sijainti voisi sijaita 1-tien eteläpuolella.

Muistuttaja M7 toteaa mielipiteessään, että alun perin uusi rata olisi pitänyt miettiä kokonaisuutena moottoritien rakentamisen yhteydessä. Liikennekäytävän haitat olisi voitu minimoida, nyt esitetyt ratalinjaukset ovat luonnon ja ihmisten asumisen kannalta erittäin haastavia (hintaa ja pysyvät haitat).

Muistuttaja M8 vastustaa vaihtoehtoa Ee, koska se tuhoaa liikaa asuinpaikkoja, luonto- ja kulttuuriarvoja sekä historiaa. Muistuttaja kannattaa vaihtoehtoa E, koska se palvelee paremmin koko Lohjaa ja on luontoystävällisempi. Lisäksi meluhaitat ovat pienemmät. Rata itsessään on tervetullut, koska alueella on ihmisiä, joilla on liikkumistarve.

Muistuttaja M9 mielestä tulee pyrkiä nopeaan (300 km/h tai yli) yhteyteen. VE Ee rikkoisi Karstun kylän kulttuurimaiseman, jolla on paljon erilaisia arvoja. Koviannokan niemessä Kartunlahdella on useita lomiasuntoja.

Muistuttaja M10 vastustaa Karstun kylän läpi menevää linjausta. Alue on merkittävä maisema- ja kulttuurihistoriallinen alue, jota pitäisi suojella ja jättää tuleville sukupolville. Myös Karkalin ja Lohjan järvimaisemat tulisi säästää.

Muistuttaja M11 esittää, että mikäli rataa ei voi sijoittaa moottoritien ja Turuntien väliin, niin Kolmirannan kohdalla rata vietäisiin mahdollisimman lähelle moottoritietä. Radan nopeutta voitaisiin myös alentaa

Espoo-Lohja välillä. Radan korkeus on hyvin oleellinen asia melun ja maiseman kannalta, Kolmirannan kohdalla rata olisi vietävä mahdollisimman alhaalla.

Muistuttaja M12 vastustaa vaihtoehtoa Mk, koska muistuttajan talo sijaitsee linjauksen alla Ylisjärven kirkon puoleisella linjalla. Internetissä oleva karttapalautejärjestelmä ei toiminut selaimen päivittämisestä huolimatta. Jokaiselle linjauksella olevalle pitäisi lähettää oma kutsu tilaisuuksiin. Moottoritie-vaihtoehto on paras, koska luonto on jo kärsinyt valmiiksi.

Muistuttajan M13 mielestä ratalinja olisi pitänyt suunnitella samaan aikaan uuden moottoritien kanssa. Tarkoitus oli perustaa asemia työmatkaliikennettä varten. Nopea junayhteys (200-300 km/h) Turun ja Helsingin välillä ei palvele myöskään tavarajunaliikennettä. Salon Kiikalassa Pyymäellä on liito-oravapopulaatio.

Muistuttaja M14 mielestä YVA-ohjelmassa ei ole riittävästi painotettu tai lainkaan esitetty hiljaisia alueita (vesi- ja maa-alueet). Seuraavat toimenpiteet ehdotetaan liitettäväksi YVA-ohjelmaan: käytännöt vesialueiden meluntorjuntaan, hiljaisten alueiden kartoitus, erityisesti Ee, E ja EM vaihtoehtojen tunnelointi mm. Lohjanjärven ja Enäjärven alueilla.

Muistuttaja M15 huomauttaa, että Suomusjärvellä eteläinen vaihtoehto kulkee muistuttajan tilan halki. Tilalla on luonnonsuojelualue, joka on perustettu 1959 ja myöhemmin laajennettu. Aluetta ei ole merkitty karttaan. Muistuttaja pyytää luonnonsuojelualueen merkitsemistä suunnitelukarttaan ja sen ottamista huomioon jatkosuunnittelussa.

Muistuttaja M16 mielestä Rantaradalla on suuri merkitys Länsi-Uudellemaalle. Mikäli kilpaileva raideyhteys rakennetaan kulkemaan Lohjan kautta, se heikentää Rantaradan palvelutasoa. Uuden radan rakentaminen vaikuttaa liikenteellisen infrastruktuuriin Rantaradan ympäristössä. Junaliikenteen vähetessä korvaavaa linja-autoliikennettä ei välttämättä synny. ELSA/Lohjan rataa vastaan puhuu myös alueen asukkaiden vastustus. Uudella ratalinjalla voitetaan 10 minuuttia ajallisesti samalla vaarantaen toimivan ratalinjan palvelutaso. Rantaradan kakkosraiteen mahdollisuus tulisi tutkia/esittää. Muistuttaja kiittää mahdollisuudesta osallistua prosessiin sekä osallistumismahdollisuuden ilmoittamisesta paikallislehdessä.

Muistuttaja M17 (Vesistöklänikka Salon vesistöjen hoitoyhdistys ry.) esittää ratavaihtoehtoista ehdottomasti poissuljettavaksi sen vaihtoehdon, joka kulkee Lahnajärven ja Anerion pohjoispuolitse. Ratalinjaus koskee Lahnajärvellä aluetta, jonka alle jäisi osa yhdestä Etelä-Suomen suurimmista yhteneväisistä pohjavesialueista.

Muistuttaja M18 kertoo linjauksen kulkevan kotinsa ja piharakennuksien yli Valkjärvellä (Kruusila-Kisko). Jo 150 metriä Valkjärveä lähempänä kulkeva linjaus säästäisi kiinteistön ja useamman naapurikiinteistön rakennukset. Paras vaihtoehto on noudattaa valmista moottoritien maastokäytävää niin läheltä Saloa kuin mahdollista (VE MP). Salon uusi

asema voisi sijaita myös kehittyvällä Piuhovin alueella, minne Salo laajenee ja minne ohjautuu myös suunniteltu uusi Salon ohikulkutie.

Muistuttaja M19 (56 allekirjoittajaa) esittää kritiikkiä hankkeen tiedottamisesta. Lohjan Karstun kylän asukkaiden tiedotus on muistuttajan mukaan jäänyt yhden valveutuneen kyläläisen ansioksi. Muistuttaja ihmettelee, miksei alueen asukkaita ja maanomistajia ole lähestytty henkilökohtaisesti. Linjauksien alle jäävien kiinteistöjen arvo alenee, vaikka radan rakentamisesta ei vielä olekaan tietoa. Alueella Heikkiläntie-Hauklampi-Karstuntie ja näiden teiden välittömässä läheisyydessä radan alle ja sen välittömään läheisyyteen jäisi ainakin 20-30 taloutta. TE-keskuksen avustaman kylän elävöittämisprojektin (vuonna 2002) jälkeen alueelle on muuttanut 11 uutta lapsiperhettä. Linja E aiheuttaisi Karstun alueelle mittavia meluhaittoja.

Muistuttajan M20 mukaan eteläisin linjaus tuhoaa Karstun kyläkokoaisuuden. Linjaus peittää alleen alueen, jolla kylä sijaitsee ennen isoja-koja. Kylä on valittu Vuoden kyläksi Uudellamaalla.

Muistuttaja M21 vastustaa jyrkästi vaihtoehtoja M ja/tai Mp, joka kulkee Kruusilassa E18 linjasta seuraten. Moottoritien toteuttaminen on huonontanut vapaa-ajan käyttöä (melu). Ratayhteydestä aiheutuva melu tekisi alueen käytön mahdottomaksi. Ratayhteys vaikeuttaisi entisestään elämää alueella. Mikäli ratalinjaus toteutuu vastustuksesta huolimatta, aikoo muistuttaja vaatia korvauksia.

Muistuttajan M22 vapaa-ajanasunto sijaitsee Lohjanjärven Koivulanse-
län rannalla. Uusi moottoritie menee vierestä, linjaus M tulisi menemään mökin toiselta puolelta. Muistuttaja kysyy, lunastetaanko mökki.

Muistuttaja M23 esittää, että yhteysviranomaisen tulee vaatia riittäviä täydennyksiä hankkeesta vastaavan esittämiin tarvittaviin selvityksiin. Toteuttamisaikataulu ja laaja suunnittelualue ei oikeuta riittämättömien selvitysten tekemiseen. Suunnittelualueella elää EU:n luontodirektiivin lajeja, jotka vaativat tiukkaa suojelua. Tämän vuoksi yhteysviranomaisen tulisi harkita mahdollisuutta, että ennen lopullisen linjauksen valintaa, hankkeesta vastaavan tulee hakea kaikki tarvittavat poikkeusluvat ns. päävaihtoehtolle. Mikäli luvat myönnetään, vaihtoehto valitaan jatkoon. Yhteysviranomaisen tulee huolehtia, että arviointimenettely toteutetaan tavalla, joka mahdollistaa hakkeen kaikkien vaikutusten arviointia kaikkien reittivaihtoehtojen valossa, myöskin nykyisen Rantaradan parantaminen mukaan lukien.

Muistuttaja M24 kysyy suunnitteilla olevan rautatien tarvetta. Uuden linjauksen puhkominen maastoon on pahasti luonto- ja ympäristöarvojen kanssa ristiriidassa. Vaihtoehto E pirstoisi toteutuessaan muistuttajan maatilaa ja haittaisi merkittävästi maa- ja metsätalouden harjoittamista. Mukana tulevat myös maisema ja meluhaitat. Muistutuksen kohde sijaitsee Suomenselällä kohdalla Koorla-Lemola. Muistuttaja vastustaa jyrkästi vaihtoehtoa E. Mikäli rata on pakko rakentaa, tulisi se tehdä kokonaisuudessaan uuden moottoritien vierelle.

Muistuttaja M25 huomauttaa, että RHK antaa YVA-menettelystä harhaanjohtavaa tietoa. Verkkosivuilla ei esitetä lainkaan Salmijärven ylittävää linjausvaihtoehtoa (löytyy ainoastaan karttapalautejärjestelmästä). Karttapalautejärjestelmä on toiminut satunnaisesti. Salmijärven ylittävää vaihtoehtoa ei tule käsitellä, koska sitä ei ole YVA-asiakirjoissa kuvattu. Kartalla esitetty 200 metrin melualue ei ole riittävä radan ylittäessä järveä sen keskeltä. Vaikutusalueutta tulee laajentaa. Lahnajärven pohjoispuoliset linjausvaihtoehdot ovat maakuntakaavan, oikeusvaikutteisen osayleiskaavan ja Kaituri-Tyystiän ranta-asemakaavan vastaisia. Nykyinen Rantaradan yhteys on nopea ja toimiva. Oikoratahankkeelle ei ole taloudellisia tai ympäristön kannalta kestäviä perusteita.

Muistuttaja M26 huomauttaa, että radan eteläinen linjaus kulkee hänen vapaa-ajan asuntonsa ja vanhempiensa kodin päältä. Mikäli rata pitää toteuttaa sen tulisi kulkea moottoritien linjausta pitkin.

Muistuttaja M27 huomauttaa, että Sammatissa moottoritien läheisyyteen sijoitettu rata lisää huomattavasti ympäristön rasisusta (mm. melu). Moottoritiestä on jo ilmennyt vakavia meluhaittoja.

Muistuttaja M28 huomauttaa, että E-linjaus veisi mennessään valtavan määrän tuottavaa maata. Lisäksi linjaus pirstoisi entisestään Etelä-Suomen maisemaa. Hiljaiset alueet tulee ottaa huomioon. Ympäristön kannalta ainoa hyväksyttävissä oleva vaihtoehto olisi E18 tien keskialue. Koko hanke on täysin tuomittava.

Muistuttajan M29 (Syväjärven tiekunta) mielestä rataverkon uudet linjaukset ja vanhan parantaminen pitää toteuttaa Helsingistä pohjoiseen. Itä-Länsi suunnassa korkeilla junanopeuksilla ei saavuteta merkittäviä hyötyjä matkojen lyhyiden takia. Alueen vapaa-ajan käyttö on kärsinyt jo moottoritien rakentamisen myötä. Muistuttaja vastustaa ehdottomasti vaihtoehtoa Mp. Vaihtoehdot E+M (Valkjärvi-Linnunpelto-Salo) on rakenteellisesti helppo ja taloudellisesti halpa vaihtoehto toteuttaa. Muistuttaja suosittelee E+M ja E-eteläisempää päävaihtoehtoa. Tutkittavaksi vaihtoehdoksi esitetään uutta linjausta Kruusilasta moottoritien ja mt 110 välisestä maastosta Lakiamäen kohdalla edelleen kohti Saloa.

Muistuttajat M30 ja M31 esittävät, että YVA:ssa tulee asettaa vahva paino sille, että hankkeella on mahdollisimman vähän haittavaikutusta olemassa olevalle toiminnalle. Rantaradan väylää on tutkittava ennakkoluulottomasti (toinen raidepari). Mikäli Rantaradasta poikkeava linjaus tulee lopulliseksi kannaksi, on hyödynnettävä nykyistä E18 linjausta kuten on tehty Lahden oikoradassa (VE Mp). Muistuttaja kysyvät, miksi VE M vaihtoehtoa nimitetään moottoritietä myötäileväksi. Moottoritietelinjaukseen vaihtoehto siirtyy vasta Pirilän ja Kruusilan kylien kohdalla aiheuttaen alueelle kohtuutonta haittaa.

Muistuttaja M32 mielestä Suomen rataverkon tärkein rakennettava uusi yhteys on Helsinki-Tallinna –rata. Tämän yhteyden rinnalla uuden Helsinki-Turku –radan kansantaloudellinen ja ympäristöhyöty on olematon. Kahden kilpailevan liikenneväylän (moottoritie ja ESA-rata) sijoittaminen rinnakkain herättää kysymyksiä. Nykyisen rantaradan parantaminen (kaksi raidetta) ja uusi moottoritie palvelevat kumpikin omien väyliensä

lähistöä, asukkaita ja elinkeinoelämää. Onko tarvetta suunnitella näin lyhyt rataosuus geometrialtaan 300 km/h nopeutta varten? Pienempi suunnittelunopeus helpottaisi ratavarauksen sovittamista maastoon. Lohjan ja Salon linjaus pitäisi sijoittaa niin, että se palvelee myös välillä olevia seutuja. Tieto siitä, kulkeeko rata tunnelissa vai sillalla on oleellinen asia arvioitaessa radan vaikutuksia. Kaikkia linjausvaihtoehtoja ei ole voinut nähdä ilman nettiyhteyttä (esim. vaihtoehtojen Mk ja M paikalliset, Suomusjärvelle suunnitellut alavaihtoehdot). Tarpeeksi suuret kartat olisivat olleet tarpeen.

Muistuttaja M33 vastustaa vaihtoehtoa Ee, Lohjan Paloniemen kautta kulkevaa alavaihtoehtoa, jonka toteuttaminen vahingoittaisi merkittävästi muistuttajan asuinympäristöä. Asialle toivotaan mahdollisimman nopeaa ratkaisua. Hankkeen karttapalautejärjestelmää ei saatu toimimaan.

Muistuttajan M34 mukaan Suomusjärven ja Arpalahden alue on luonnonarvoiltaan merkittävää. Moottoritiehanke on jo vaatinut muutoksia luontoon. Ratalinjaa ei saa toteuttaa vanhan ELSA-radan mukaisesti, mikä rikkoisi Arpalahden metsäalueet. Kasvillisuuden ja eläimistön kannalta on tärkeää, että alue säilyisi ennallaan eikä rata-linjauksia tehtäisi tälle alueelle. Muistuttaja vastustaa ratalinjausta VE E –eteläisemmän päävaihtoehdon, eli ns. vanhan ELSA-radan kohdalle.

Muistuttajan M35 mielestä on lyhytnäköisyyttä valtion toimijoiden taholta, että moottoritien Salo-Lohja –välisen osuuden rakentamisessa ei mitenkään huomioitu junaradan sijoittamismahdollisuutta samaan käytävään. Mikä tahansa uusi linjaus häiritäisi ihmisten asuinoloja, luontoarvoja sekä vaikuttaisi kiinteistöjen arvoon.

Muistuttajan M36 mukaan työskentely pellolla käy mahdottomaksi ja vaarallisemmaksi (radan ylitys). Ratalinjaus keskellä peltoja rikkoo tilan parhaat pellot ja peltojen vesitalouden. Aneriojokilaakson kulttuurimaisema ja kyläyhteisö hajoavat. Valtakunnallisena alueidenkäyttötavoitteena on huolehtia lähi- ja taajamaliikenteen toimintaedellytyksistä sekä turvata paikallisliikenteen edellytykset. Varsinais-Suomen liitto on suosittelut asemapaikoiksi Muurlaa ja Kitulaa. Muistuttajan mukaan tälläkin perusteella on järkevää noudattaa uuden moottoritien linjausta.

Muistuttajan M37 mukaan Lahnajärven eteläpuolinen vaihtoehto tarkoittaa, että muistuttajan tilanpito uhkaisi loppua ja samalla menisi elinkeino (Ahtiala, Suomusjärvi). Kyläyhteisö särkyisi, vanhat ja arvokkaat kulttuurimaisemat tuhoutuisivat ja kiinteistöjen arvot romahtaisivat. Alue on suosittua muuttolintujen levähdysaluetta. Moottoritietä myötäilevä vaihtoehto on parempi (saman maastokäytävän hyödyntäminen).

Muistuttajan M38 mielestä uuden radan rakentamisen sijaan tulee korjata nykyistä Rantarataa. Uuden radan voisi rakentaa pistona Lohjalle asti ruuhkaa helpottamaan. Lohjalla linjauksen pitäisi noudattaa moottoritietä, jolloin maasto rikkoontuisi mahdollisimman vähän. Radan tulee palvella mahdollisimman laajaa asiakaskuntaa. Muistuttaja kannattaa pohjoista vaihtoehtoa. ELSA-radan paikkaa on muutettu niin, että se kulkee Suomusjärven Lemula-Koorla kylien läpi. Nyt esitetty linja kulkee muistuttajan metsän halki, jossa on luonnonvaraisia saarnia.

Muistuttajan M39 mielestä Muurlan kohdalla ratalinjaus rikkoo kylän toimivuutta. Lisäksi on kiinnitetty huomiota tärinään ja meluun. Linjauksen pitäisi mennä moottoritien kanssa samassa maastokäytävässä. Salon ratapiha on jo ahdas. Linjaus vähentää kiinteistöjen arvoa.

Muistuttaja M40 vastustaa Lahnajärven eteläpuolista alavaihtoehtoa, joka vaikuttaisi maatalousyrittäjän elinkeinoon haitallisesti. Esitetty linjaus tuhoaisi tai aiheuttaisi vakavaa haittaa oleville ja perustetuille arvokkaille metsiköille. Linjauksen vaikutukset alueen luontoarvoihin olisi merkittävä. Meluhaitta vaikuttaa asumiseen sekä loma-asumiseen. Parempi vaihtoehto on tehdä rata moottoritielinjauksen viereen.

Muistuttajan M41 mukaan oikoradan eteläinen linjaus on suunniteltu jo 70-luvun alkupuolella ja on selvästi oman aikansa tuotos. Eteläinen linjaus runnoo luonto- ja ympäristöarvoista piittaamatta läpi Länsi-Uudenmaan ja Itäisen Varsinais-Suomen kauneimman järviolueen. Muistuttaja ihmettelee, miksi rataa ei suunniteltu samaan aikaan uuden moottoritien kanssa samaan linjaukseen. Eteläinen linjaus on ehdottomasti toteuttamiskelvoton.

Muistuttaja M42 huomauttaa, että yksi linjauksista kulkee muistuttajan kakkoskodin nurkalta (Kruusila). Tonttia hankittaessa paikallisesta kaavoitustoimistosta todettu ELSA-linjauksen olevan kuopattu hanke (n. 10 vuotta sitten). Ratalinjaus järven yli turmelee järven erityiset luontoarvot.

Muistuttajan M43 mukaan VE M-E+m tai M-mk-EM olisivat parhaat vaihtoehdot kulttuurimaiseman ja jäteasema Rouskiksen kannalta. Reitin varrella on myös Muurlan mahdollinen pysäkki lähiliikennettä varten.

Muistuttaja M44 (Lehtisen tilayhtymä) vastustaa Lahnajärven eteläpuolista alavaihtoehtoa. Maastolinjaus vaikuttaisi haitallisesti muistuttajan elinkeinoon metsätalousyrittäjänä. Ratahanke pirstoisi metsäalueet ja uhkaisi alueen luontoarvoja. Linjaus aiheuttaa meluhaittaa kesämökeille sekä rikkoisi museotien statuksen omaavan Kekkosen tien maiseman. Parempi vaihtoehto on moottoritien linjausta noudattava vaihtoehto, joka palvelisi paremmin liittymäliikennettä.

Muistuttajan M45 mielestä vaikuttaa siltä, että pohjoiset vaihtoehdot on suunniteltu kiireessä moottoritien vierellä miettimättä oikeasti selvästi pohjoisempaa vaihtoehtoa. Moottoritietä seuraileva linjaus ei ole järkevä, vaan suunnitelma pitäisi tehdä eteläisen vaihtoehdon mukaan. Moottoritien kanssa samassa maastokäytävässä väylien yhteismeluvaiikutus on merkittävä. Erityistä huomiota tulisi kiinnittää Ruotsalan kylän kulttuurihistorialliseen maalaismaisemaan. Radan suunniteltu toteutus (2030) mahdollistaa uusienkin vaihtoehtojen tutkimisen.

Muistuttaja M46 ei kannata ELSA-radan vaihtoehtoa, joka kulkisi Salmen kylässä pariin kertaan Enäjärven yli ja ylittäisi kaikkiaan paljon vesiä. Muistuttaja kannattaa vanhan Rantaradan parantamista tai uuden radan tekemistä uuden moottoritien vieritse.

Muistuttajan M47 mukaan oikoradan erkaantumiskohta jättää alleen noin 10 kiinteistöä ja vaihtoehtoiseksi paikaksi esitetään Pellon pysäkkiä. Maaperäolosuhteet tekevät joen ylittämisen haasteelliseksi ja edellyttää selvityksiä.

Muistuttajan M48 (Salmijärvi-Tyystiö-Kaituri Seura ry.) mielestä vaihtoehto E on paras, mikäli 0+ on suljettu pois. Jos VE E:n mukaiseen ratkaisuun ei päästä kannatetaan vaihtoehtoa E+M, M, Mk, joka Suomensjärvellä kulkee Lahnajärven eteläpuolitse moottoritieuraan noudattaen ja yhtyen sitten vaihtoehtoon E. Vaihtoehdon M Lahnajärven kylän yli ja Salmijärven eteläpuolitse tai suoraan Salmijärven ylitse tulee hylätä.

Muistuttaja M49 (Salon Golfkeskus Oy) esittää, että raidelinjauksesta päätettäessä tulee ottaa huomioon se, ettei golfkeskuksen maa-alueesta eikä tien nro 186 varrella olevasta äänivallista voi lohkaista maata rata-alueita varten. Golfkenttä on rakennettu alueelle tiiviisti, eikä kentän väyliä voida sijoittaa uudelleen, jos alue pienenee. Muistuttajan kannalta linjauksen selviäminen mahdollisimman nopeasti on erityisen tärkeää toiminnan kannalta. Ratalinjauksen ja kentän läheisyyteen kaavaillun tunnelin rakentaminen eivät saa vaikuttaa pohjaveden saatavuuteen golfkentällä.

Muistuttajan M50 mukaan vaihtoehto M kulkee merkittävän pohjavesialueen ja asuintarkoitukseen kaavoitetun alueen halki Suomensjärvellä. Moottoritien ja raideliikenteen melun yhteisvaikutus tulee häiritsemään asumista. Muistuttaja on vaihtoehdon E kannalla.

Muistuttajan M51 talo sijaitsee maastokäytävällä Varemäen läheisyydessä Muurlassa. Pihapiiristä kissa on saalistanut liito-oravan. Fiulmaakarlin myllyn läheisyydessä olevaa liito-orava-alueita ei ole merkitty karttoihin.

Muistuttajan M52 (Pohjois-Karjalohjan kyläyhdistys) mukaan suunnitelman ratavaihtoehto E halkaisisi kylän kahtia eikä ole huomionnut Karjalohjan Mustlahden ja Enäjärven kulttuurimaisemaa. Muistuttajan mielestä paras ratavaihtoehto on nykyinen Rantarata.

Muistuttaja M53 vastustaa vaihtoehtoa M, joka on suunniteltu kulkemaan Lahnajärven pohjoispuolella. Paras vaihtoehto on korjata nykyistä Rantarataa.

Muistuttajan M54 mukaan ratalinjaus tuhoaisi Kolmirannan alueen idyllin. Ratalinjausta tulisi tutkia myös moottoritien eteläpuolelta. Rakentamatonta tontin vapaata osaa ei voida hyödyntää, josta seuraa suoraan taloudellista menetystä.

Muistuttajan M55 mukaan vaihtoehdolla E on lukuisia haitallisia vaikutuksia Ruokslammin eteläpuolella olevaan suoalueeseen ja sen vaikutusalueeseen. Parempi vaihtoehto on moottoritien linjausta noudattava ratkaisu.

Muistuttajan M56 mukaan ratahanke on kaikilta osin tarpeeton. Kaikki uudet ratavaihtoehdot kulkevat valtakunnallisesti merkittävien alueiden halki. Erityisesti VE E koskee muistuttajaa (Suomusjärvi).

Muistuttajan M57 mukaan vaihtoehto E on paras, koska siinä ei jouduta turhiin moottoritien alituksiin tai ylityksiin. Linjaus Mp rikkoo Ruotsalan kylän kulttuurimaiseman.

Muistuttajan M58 mukaan vaihtoehto M kulkee luontorikkaan kallioisen metsätontin halki. Lahnajärveen viettävältä pellolta on löytynyt kivikautinen yksipuinen haapio, josta ilmoitetaan Museovirastolle. Suomusjärven kulttuurin kivikautisia asuinpaikkoja jää vaihtoehdon M alle.

Muistuttaja M59 vastustaa kolmea pohjoista ratavaihtoehtoa, joista pohjoisin menee Pernjärven yli ja kaksi alempaa Kruusilan kylän läpi.

Muistuttaja M60 esittää, että Espoon ja Lohjan välille rakennetaan paikallisjunayhteys moottoritien varteen kaksiraiteisena. Lohjanharjulla uusi rata liittyy Hanko-Hyvinkää-rataan. Mahdollisia uusia ratainvestointeja suunniteltaessa tulee ehdottomasti pysyä olemassa olevissa maastokäytävissä.

Muistuttajan M61 (23 allekirjoittajaa) mukaan vaihtoehto M on huomattavasti Mk-linjausta parempi. Mk-linjauksista eteläinen on pohjoista parempi, kumpikaan vaihtoehto ei ole kuitenkaan hyvä.

Muistuttajien M62, M63 ja M64 mielestä YVA:ssa tulee asettaa vahva paino sille, että hankkeella on mahdollisimman vähän haittavaikutuksia olemassa olevalle toiminnalle. Rantaradan mahdollisuudet tulee tutkia ennakkoluulottomasti. Rantaradasta poikkeavista linjauksista paras on VE Mp - Ylisjärven pohjoispuolinen alavaihtoehto.

Muistuttajan M65 mielestä ratahanke rikkoo Suomusjärven Sallittu nimisen kylän kulttuuri- ja maatalousmaiseman. Ratalinjaus uhkaa tilakeskuksen läheisyyteen sijoittuessaan elinkeinon harjoittamista.

Muistuttajan M66 mielestä Rantarata on esitetyistä vaihtoehtoista paras. Kitulan kylän osalta esitetyt linjaukset tuhoavat ympäristöä ja aiheuttavat meluhaittoja.

Muistuttajan M67 mielestä vaihtoehto E lisättynä Ee-linjauksella on paras. Moottoritietä myötäilevä linjaus ei ole toivottava (Suomusjärvi).

Muistuttaja M68 vastustaa Nahvonjärven yli tai sen läheltä kulkevaa Mp-ratalinjausvaihtoehtoa. Järven rannalla tai sen välittömässä läheisyydessä olevat mökit jäisivät moottoritien ja radan väliin.

Muistuttaja M69 vastustaa oikorataa. Moottoritien rakentamisesta kärsineet maanomistajat eivät saa joutua toistamiseen kärsijöiksi. Luonto- ja kulttuuriarvot joutuvat uhatuiksi (Nummi-Pusula).

Muistuttaja M70 (113 allekirjoittajaa) vastustaa vaihtoehtoja E+M. Oikorata olisi pitänyt rakentaa yhdessä moottoritien kanssa samaan liikenneväylään (Valkjärven kylä).

Muistuttajan M71 mielestä paras vaihtoehto on Rantaradan kunnostus tai ELSA-ratavaihtoehto. VE M menee kulttuurihistoriallisesti merkittävän vanhan tilakeskuksen päältä ja pirstoo Lahnajärven kylän.

Muistuttajan M72 mielestä paras vaihtoehto on Rantaradan kunnostus. Nummenkylä Lohjalla ei saa olla pelkkä yli- ja läpimenopaikka ratalinjauksille.

Muistuttaja M73 huomauttaa, että mikäli uuteen linjaukseen päädytään, pitää sen seurata nykyisen moottoritien maastokäytävää, ettei pirstota arvokasta luontoa ja asuinalueita. Lemulan kylässä linjaus rikkoisi Natura-alueen.

Muistuttaja M74 huomauttaa, että karttapalautejärjestelmä ei toiminut muistuttajan koneelta. Lohjan Kaukolan kylään esitetyt vaihtoehdot E ja Ee eivät voi tulla kysymykseen luonto- ja kulttuuriarvojen takia. Paras vaihtoehto on moottoritien linjaa seuraava.

Muistuttajan M75 mielestä tiedottaminen ei ole Länsi-Lohjan osalta ollut sitä mitä YVA:lta edellytetään. Verkossa oleva kartta-aineisto eroaa ohjelmassa olevasta. Karstun kylän osayleiskaavaa ei ole huomioitu. Vaihtoehdot E ja Ee tuhoavat kylän. Paras vaihtoehto on Rantaradan kunnostus ja mikäli uusi linjaus tarvitaan, tulee se sijoittaa moottoritien maastokäytävään.

Muistuttajan M76 mielestä Paloniemi-Rajaportin kaavoitus asuinalueeksi vaikeutuu. Linjauksen alle jää kivi- tai rautakauden asuinpaikkoja.

Muistuttajan M77 mielestä linjaus Ee aiheuttaa runsaasti maisema- ja äänihaittoja. Lohjan kaupungin tavoitteet Rajaportin osalta ovat ristiriidassa linjausten kanssa. Linjausta Ee esitetään poistettavaksi.

Muistuttajan M78 mielestä on parasta olla avaamatta uusia maastokäytäviä. Rantaradan mahdollisuudet on tutkittava ennakkoluulottomasti. Radan vetäminen Kruusilan kautta vaikeuttaisi elinkeinotoiminnan harjoittamista.

Muistuttaja M79 (Suomusjärven Maataloustuottajain Yhdistys) vastustaa junaradan tuomista vanhan Suomusjärven kunnan alueelle. Paras vaihtoehto on parantaa olemassa olevaa rataa.

Muistuttajan M80 mielestä paras vaihtoehto on 0+. Mikäli uusi linja on avattava, parhaat ovat E+M, E, E+M. Moottoritien pohjoispuolella olevat vaihtoehdot tulisi sulkea kokonaan pois.

Muistuttajan M81 (Veikkolan kyläyhdistys) mielestä aseman pitää sijaita lähellä Veikkolan kyläkeskusta. Vaikutukset tulee arvioida laajasti ja perusteellisesti. Erityisesti meluun tulee kiinnittää huomiota.

Muistuttajan M82 mielestä ratahankkeen uudelleen esiin nostamisella itsessään on jo nyt raskaita vaikutuksia alueen asukkaiden turvallisuuden tunteeseen. Erityisesti Muurlan kohdalla paine on suuri. Linjausten kulttuurihistorialliset arvot tulee kartoittaa tarkasti.

Muistuttaja M83 (Espoon Golfseura ry.) pyytää ottamaan huomioon, että vaihtoehdossa E+M linjaus on osoitettu kulkemaan Mynttilässä sijaitsevan golfkentän läpi. VE 0+ on paras vaihtoehto. Mikäli VE E+M toteutuu, suunnittelussa tulisi huomioida tunnelivaihtoehto.

Muistuttaja M84 (Suomusjärven Niemen tiekunta) vastustaa maastokäytävää E ja esittävät linjausta kulkemaan moottoritietä myötäilevän pohjoisen päävaihtoehdon mukaisesti.

Muistuttajan M85 mielestä moottoritietä seuraava Mp-linjaus on paras. Vanha ELSA-linjaus (VE E) aiheuttaa uutena käytävänä merkittäviä haittoja. Mp-vaihtoehdon jälkeen seuraavaksi suotavin on VE M.

Muistuttajan M86 mielestä ELSA-linjauksessa tulee pysyä. Uudet linjat rikkovat maisemia ja vaikuttavat elinkeinotoimintaan. Rantaradan kunnostus olisi paras vaihtoehto.

Muistuttajan M87 mielestä moottoritien vaikutus välillä Lohja-Salo ei näy millään tavalla. Nykyisen Rantaradan parantaminen on paras vaihtoehto.

Muistuttaja M88 hämmästelee aikataulun kiirettä. Rantaradan parantaminen ja tulevaisuudessa Hanko-Hyvinkää radan hyväksikäyttö Vihdissä olisivat hyviä vaihtoehtoja.

Muistuttajan M89 mielestä alavaihtoehto Mp Rouskis Oy:n ja muistuttajan talon välissä on huono. Läheisyydessä on riittävästi ympäristöhaittoja.

Muistuttajan M90 mielestä radan ei tulisi kulkea Salon keskustassa kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Lukkarinmäen kaupunginosan läpi vaan muistutuksessa esitettyä reittiä pitkin. Muistuttajan kiinteistöllä 150 metriä syvä lämpökaivo Lukkarinmäellä.

Muistuttaja M91 (Muurlan kotiseutuyhdistys ry.) huomauttaa vanhan ELSA (VE E) linjauksesta sekä vaihtoehdosta Mp. Molemmilla linjauksilla on laajat vaikutukset entisen Muurlan kunnan alueella.

Muistuttaja M92 kritisoi karttojen yleispiirteisyyttä. Aineistosta ei selviä geometriatietoja. Vaikutukset viihtyvyyteen, meluun ja tärinään tulee arvioida ja esittää torjuntakeinoja. Vaikutuksia varten laadittavien selvitysten tulee olla riittävät.

Muistuttajan M93 mielestä on perusteltua osoittaa uusi ratayhteys moottoritien maastokäytävään. M-linjaus on esitetyistä vaihtoehdoista paras. Muiden vaihtoehtojen vaikutukset luonnon- ja kulttuuriympäristöön ovat merkittävät.

Muistuttajan M94 mielestä paras vaihtoehto on moottoritien kanssa samassa maastokäytävässä kulkeva linjaus.

Muistuttajan M95 mielestä ratalinjaus ei saa tulla samaan maastokäytävään moottoritien kanssa. Rantaradan kunnostus on paras vaihtoehto.

Muistuttaja M96 (Muurlan kirkonkylän ja Kistolan kylän asukas-toimikunta) on jättänyt perusteellisen 30-sivuisen selvityksen, jonka on allekirjoittanut lähes 200 asukasta. Muistuttaja esittää ehdottoman ja jyrkän kielteisen kannanoton Muurlan taajama-alueen halkaisevasta raidekäytävästä E+M.

Muistuttajan M97 (Suomusjärvi-Seura ry.) mielestä on ihmisten fyysisen ja psyykkisen hyvinvoinnin takia ratalinjausvaihtoehdot mahdollisimman pikaisesti karsittava yhteen. Linjauksen alueella on tehtävä arkeologinen inventointi.

Muistuttajan M98 (Salon kaupungin Helsingintien aluetoimikunta) mielestä alueen oikoratalinjaukset vaikuttavat erittäin merkittävästi ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen ja koko alueen suunnitelmalliseen maankäyttöön. Jos kokonaan uusi oikoratalinjaus katsotaan tarpeelliseksi, on vaihtoehdot pikaisesti karsittava yhteen.

Muistuttajan M99 (Enäjärven suojeluyhdistys) mielestä Enäjärvi pitää nostaa paremmin esiin. Muistuttaja vastustaa E-vaihtoehdon rakentamista. Parhaan vaihtoehtona pidetään Rantaradan kehittämistä.

Muistuttaja M100 ei ole saanut karttapalautejärjestelmää toimimaan. VE M Lahnajärven Pohjoispään itäpuolella (Vähänummi) menevät pohjavesialueen kautta.

Muistuttaja M101 huomauttaa, että myöhemmin tehtävällä arviointiselostuksen sisällöllä on huomattava merkitys hankkeen toteuttamisedellytysten kannalta. Maankäyttötarve sekä vaihtoehtotarkastelu tulee esittää riittävän selvillä kartoilla arviointiselostuksessa. VE 0+ tulee arvioida samalla tarkkuudella kuin muutkin vaihtoehdot. Hankkeen edellyttämiä lupia ei ole listattu. Minkään esitetyn kartta-aineiston avulla ei saa kunnollista kokonaiskäsitystä hankkeesta. Uuden radan aiheuttamaa yhdyskuntarakennetta hajottavaa vaikutusta ei ole kuvattu selkeästi. Arviointiselostuksessa on riittävän tarkasti kuvattava eri vaihtoehdot maisemakuvallisesti. Vertailumenetelmien kuvaus on epäselvä. Arviointiohjelmaa leimaa liiallinen yleispiirteisyys. Hankkeen suuruus ei saa johtaa aineiston yleispiirteisyyteen.

Muistuttajan M102 mielestä paras vaihtoehto on Rantaradan kunnostus. Hankkeen tiedottaminen on ollut täysin ala-arvoista. Muistuttaja edellyttää, että jatkossa tiedottaminen toimitetaan henkilökohtaisesti joko postitse tai sähköpostitse.

Muistuttaja M103 kannattaa moottoritien ratalinjausta.

Muistuttajan M104 mielestä Rantaradan parantamista on tutkittava enakkoluulottomasti. Mikäli uusi linjaus tulee, paras on VE Mp.

Muistuttajan M105 mielestä radan tarkasta linjauksesta pitää päättää mahdollisimman pian sekä tarkentaa sen vaatimaa tilaa Kolmirannassa. Tuoreimmat selvitykset on huomioitava arvioinnissa.

Muistuttajat M106, M107 ja M108 vastustavat kolmea pohjoista rata-vaihtoehtoa (Pernjärven ylitys ja Kruusilan kylä), jotka rikkoisivat kylän.

Muistuttaja M109 (34 allekirjoittajaa) vastustaa vanhan ELSA-radon (VE E) linjausta. Suomensjärven alueen jakaa jo uusi moottoritie, ratalinjaus muuttaisi ennestään koskemattomaa ja arvokasta maisema- ja kulttuurialuetta.

Muistuttajan M110 mielestä Lahnajärven kohdalla huonoin vaihtoehto on linjaus M, joka pitäisi hylätä kokonaan ja käyttää linjausta Mk. Moottoritien linjausta tulisi käyttää mahdollisimman tehokkaasti.

Muistuttaja M111 pyytää, että YVA-ohjelmaan lisätään muistuttajan omistamien kiinteistöjen osalta vaihtoehtojen M ja Mp tarkemmat vaikutukset (esim. omaisuudensuoja, kiinteistöjen viihtyvyys sekä virkistys-, ulkoilu- ja liikuntamahdollisuudet). Vaihtoehdon 0+ kunnostamismahdollisuutta olisi tarpeen selvittää YVA:ssa nyt esitettyä tarkemmin.

Muistuttaja M112 huomauttaa maakuntakaavassa Espoonjokilaaksoon osoitetusta linjauksesta. Espoonjokilaakson kohdalla ei ole mainintaa kulttuurimaisemallisista tai kulttuuriarvoista. Muistuttaja kysyy, miksei uuden ELSA-radon erkaneminen voi alkaa vasta siellä, missä nykyinen rantarata on jo ylittänyt Espoonjoen.

Muistuttaja M113 vastustaa Lahnajärveä sivuavia vaihtoehtoja. Moottoritie on jo aiheuttanut riittävästi haittaa.

Muistuttaja M114 vastustaa Lahnajärven läheisyyteen sijoitettuja linjauksia. Moottoritien aiheuttama melu on jo itsessään häiritsevää. Muistuttajan mielestä alueen arvoja ei saa vaarantaa uusilla hankkeilla.

Muistuttajan M115 mielestä tiedottaminen hankkeesta on ollut vaatimatonta. 0+ vaihtoehto tulee tarkastella aitona vaihtoehtona YVA:ssa.

Muistuttaja M116 (Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri) on antanut yksityiskohtaisen lausunnon YVA-ohjelmasta. Hankkeen kuvaus ei ole riittävä ja 0+ vaihtoehdon tulee olla todellinen. Vaihtoehtotarkastelua tulee täydentää. Aikataulu on epärealistinen eikä sen tiukkuus ole perusteltua. Erillisselvitysten aikataulujen vuoksi YVA-selostus voidaan kirjoittaa aikaisintaan vuoden 2010 loppupuolella. Loma-aikaan sijoitettu kuuleminen ei käy. Vaikutuksien kuvausta on tarkennettava kaikilla osaluilla.

Muistuttaja M117 ei ole voinut antaa palautetta karttasivujen kautta. Muistuttaja vastustaa Ee-vaihtoehtoa, joka rikkoo asutun alueen ja arvokkaan kulttuuriympäristön Hilden kartanon mailla. Moottoritietä seuraava linjaus M on mielekkäämpi.

Muistuttaja M118 huomauttaa, että linjaus Mk pirstoisi moottoritien lisäksi ennestään metsätilaa ja hankaloittaisi alueen metsätaloudellista käyttöä. Radan tulisi kulkea ylempiä moottoritietä mukailevia reittejä tai hankkeesta pitää luopua kokonaan.

Muistuttajan M119 mielestä kansantaloudellisesti järkevin vaihtoehto on parantaa nykyistä Rantarataa. VE M voisi hyödyntää moottoritien suoja-alueita ja seisakkeita. Muistuttaja vastustaa linjausta E.

Muistuttajan M120 mielestä Aneriojärven eteläpuolelle osoitetut linjat pirstovat yhtenäiset metsäalueet. Moottoritietä myötäilevä vaihtoehto on parempi.

Muistuttaja M121 huomauttaa, että Kirkkonummessa sijaitseva linjaus pienentää muistuttajalla myynnissä olevan kahden rakennuspaikan kokoa. Ratahanke on siirtänyt kauppojen syntymistä ja aiheuttanut taloudellista haittaa.

Muistuttajan M122 mielestä hankkeella saa olla mahdollisimman vähän haittaa olemassa olevalle toiminnalle. Rantaradan mahdollisuudet on ennakkoluulottomasti tutkittava. Uusista linjauksista Mp vastaa parhaiten tarkoitustaan.

Muistuttaja M123 vastustaa Suomensjärven kohdalla Lahnajärven eteläpuolelta kulkevaa linjausta. Rantaradan kunnostaminen tai moottoritietä seuraavat linjat ovat mielekkäämpiä.

Muistuttaja M124 huomauttaa, että Espooseen osoitettu linjaus leikkaa kaksi riistan kulkuväylää. Jokien ylityksiä ei ole missään selvityksissä kuvattu. YVA-ohjelmassa esitettyjen linjausten ylimalkaisuus ei mahdollista vaikutusten arviointia. Menettelyssä tulee huomioida Mynttilän asema.

Muistuttajan M125 (Karstu-Karkali Seura ry.) mielestä julkinen kuu-lutus oli toisen päävaihtoehdon (E) osalta harhaanjohtava eivätkä alueen asukkaat ole saaneet virallista tietoa hankkeesta ja sen vaikutuksista. Paras vaihtoehto on 0+. Mikäli uuteen linjaukseen päädytään, sen tulee myötäillä moottoritietä. Vaihtoehdot E ja Ee eivät tule kysymykseen ja ne tulee poistaa suunnitelmasta.

Muistuttaja M126 huomauttaa, että VE M pirstoo muistuttajan tilan ja vaikeuttaa metsän hyödyntämistä. Muistuttaja vastustaa vaihtoehtoa M.

Muistuttaja M127 (Lahna- ja Suomensjärvi –järvien hoitoyhdistys ry.) kyseenalaistaa hankkeen kannattavuuden. Muistuttaja kannattaa 0+ vaihtoehtoa. Muistuttaja vastustaa vaihtoehtoja M ja Mk Suomens- ja Lahnajärvien kohdalle esitettyine alavaihtoehtoineen.

Muistuttajan M128 mielestä yleisötilaisuudet ovat olleet onnistuneita, mutta kirjastoissa esillä olleet kartat ovat olleet liian yleispiirteisiä. Linjausvaihtoehtopäätöksen odottamisella on suuret vaikutukset ihmisten elämään. Uuden radan taloudellinen kannattavuus ei ole todennäköistä. VE 0+ on kannatettava.

Muistuttaja M129 huomauttaa, että moottoritie kulkee n. 400 metrin päässä asuinrakennuksesta Nummi-Pusulassa. Moottoritietä myötäilevä eteläisin vaihtoehto mahdollistaisi vielä jossain määrin tilan jatkumiseen. Paras vaihtoehto on 0+.

Muistuttaja M130 (36 allekirjoittajaa) vastustaa kaikkia Espoo-Salo – oikorata hankkeita.

Muistuttajan M131 mielestä vaihtoehdot E ja Ee Sammatissa ovat ihmisten elinolojen ja viihtyvyyden sekä luonnonympäristön kannalta huonoin mahdollinen vaihtoehto.

Muistuttajan M132 mielestä VE M Nummi-Pusulassa vaikeuttaisi huomattavasti eläintenpidon ja maatalouden pitkäjänteistä kehittämistä. Voimavarat kannattaa suunnata Rantaradan kehittämiseen.

Muistuttajan M133 mielestä hankkeella saa olla mahdollisimman vähän haittaa olemassa olevalle toiminnalle. Rantaradan mahdollisuudet on ennakkoluulottomasti tutkittava. Uusista linjauksista Mp vastaa parhaiten tarkoitustaan.

Muistuttaja M134 on rakentanut omakotitalon vuonna 2007 Lohjan Karstulle. Linjaus kulkee talon päältä. Muistuttaja kyseenalaistaa hankkeen kannattavuuden. Muistuttaja huomauttaa hankkeen heikosta tiedottamisen tasosta.

Muistuttajan M135 mielestä Karstu, Karkali ja Sammatti ovat säilyttämisen arvoisia alueita. Moottoritietä myötäilevä vaihtoehto pilaa vähiten luontoa.

Muistuttajan M136 mielestä hankkeella on sosiaalisia vaikutuksia viihtyvyyteen, se turmelee kulttuuriperintöä ja tuo ympäristöhäiriöitä. Muistuttaja kieltää Nummi-Pusulassa sijaitsevan kiinteistönsä ikihongikon läpi vedettyä linjausta.

Muistuttaja M137 vastustaa hanketta, erityisesti Ylisjärven pohjoispuolelta alavaihtoehtoa. Oikorata lisäisi moottoritien aiheuttamia haittoja.

Muistuttaja M138 huomauttaa, että vanha ELSA-linjaus menee muistuttajan maatalon maiden läpi ja uusi linjaus vie koko maatalon alueen. Kulttuurihistorialliset arvot (Vilikkala) ovat vaarassa, samoin elinkeinon harjoittaminen. Meluhaitat ovat ilmeiset. Salon aseman sijoittuminen on mielekkäämpää osoittaa Piihoviin.

Muistuttajan M139 mielestä Kolmirannan kohdalla VE E+M osalta ei ole otettu huomioon vaihtoehtoa ratalinjauksen siirtämiseksi tien 110 eteläpuolelle.

Muistuttajien M140-M145 mielestä Rantaradan parantamista on tutkittava ennakkoluulottomasti. Mikäli uusi linjaus tulee, paras on VE Mp.

Muistuttaja M146 kiinnittää huomiota Kolmirannan runsaaseen eläimistöön ja kasvistoon sekä kulttuuriarvoihin. Moottoritien ja Ämmäsuon liikennekuormitus rikkoo jo nyt rauhaa. Radan suuntaaminen Histan suuntaan on mielekkäämpää.

Muistuttaja M147 (Nahvonjärven suojeluseura) huomauttaa, että arviointiohjelmasta ei käy ilmi, miten rata eri maastokohteissa rakennettaisiin. Nahvonjärvi ei kestä ulkoisen kuorman lisäystä. Rata vaikuttaa kiinteistöjen arvoon ja aiheuttaa melua. Nahvonjärvellä on luontoarvoja. Molemmat ratalinjaukset Nahvonjärven kohdalla tulee hylätä.

Muistuttaja M148 vastustaa oikoradan yleissuunnitelman pohjoista vaihtoehtoa (rikkoo useamman lammen virkistyskäytön). Radan tulisi kulkea ehdottomasti Sammatin puolella.

Muistuttajan M149 mielestä hankkeessa tulee kunnioittaa olemassa olevia luonnon- ja kulttuuriarvoja sekä asutusta. Rantaradan parantaminen mielekkäin on vaihtoehto.

Muistuttajan M150 mielestä oikorataa ei pitäisi rakentaa lainkaan. Rantaradan parantaminen on mielekkäin vaihtoehto. Ihmisiä ei saa pitää vuosikymmeniä epätietoisuudessa hankkeen osalta.

Muistuttaja M151 vastustaa Karstun kylän läpi kulkevaa vaihtoehtoa E. Alueella on merkittäviä luonto- ja kulttuurihistoriallisia arvoja.

Muistuttaja M152 vastustaa tilansa läpi kulkevaa ratalinjausta. Päärakennuksella on kulttuurihistoriallista arvoa. Karstun kylän halkaiseva linjaus rikkoo kylän.

Muistuttaja M153 on huolissaan Kruusilan kylää pirstovista linjauksista. Linjaukset uhkaavat elinkeinon harjoittamista. Muistuttaja kannattaa rantaradan vahvistamista.

Muistuttajan M154 (Ystävyysmajatalo) mielestä Kruusilan kylän pirstovat linjaukset tuovat ainoastaan haittaa kylän asukkaille ja asiakkaille.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Arviointiohjelma kattaa rakenteen puolesta YVA-asetuksen 9 §:ssä mainitut arviointiohjelman sisältövaatimukset. Arviointiohjelma on käsitelty YVA -lainsäädännön vaatimalla tavalla. Seuraaviin seikkoihin on kuitenkin syytä kiinnittää huomiota selvitysten tekemisessä ja arviointiselostuksen laadinnassa.

Hankkeen kuvaus

Hankkeen tarkoitus, kuvaus ja perustelut on esitetty arviointiohjelmassa melko yleispiirteisesti. Erityisesti hankkeeseen liittyvien suunnittelutasojen selventäminen (YVA, alustava yleissuunnitelma, yleissuunnitelma, maakuntakaava jne.) tulee tarkentaa arviointiselostuksessa. Ohjel-

massa olisi tullut esittää radasta alustavia pituus- ja poikkileikkauksia, jotta hankkeen mittasuhteet hahmottuisivat paremmin.

Hankkeella on pitkä historia. Päätösten ja erilaisten selvitysten historiaa on avattu hankekuvauksessa, mutta aikajanalle sijoitettuna hankkeen eri vaiheet avautuisivat paremmin asiaan vihkiytymättömälle. Hankkeen on koettu noustessa esille vasta moottoritien valmistumisen jälkeen ja tiedottamisen olleen jälkijättöistä.

Hankkeen raja-alue on esitetty yleispiirteisellä rajauksella ohjelman kuvassa 1. Tarkasteltavat vaihtoehdot ja alivaihtoehdot sijoittuvat 0+ vaihtoehtoa lukuun ottamatta tämän rajauksen piiriin. Saadussa palautteessa on hanketta arvosteltu mm. sen vuoksi, että siinä on esitetty neitseelliseen maastoon uusia maastokäytäviä ja että oikorata olisi pitänyt tutkia uuden moottoritien suunnittelun yhteydessä. Rantaradan mahdollisuuksien tarkempi selvittäminen on myös noussut esiin, samoin Lohjalle asti ulottuvan lähiliikennettä palvelevan ratavaihtoehdon tutkiminen.

0+ vaihtoehtona esitetty Rantarata on olennainen osa hanketta ja suunnittelualuetta ja se tulee ottaa tasavertaiseksi vaihtoehdoksi muiden vaihtoehtojen rinnalle arviointiselostuksessa. Tämä tarkoittaa vertailukelpoisten suunnitelmien esittämistä selostusvaiheessa.

Arviointiohjelmassa on lueteltu erilaisiin lupiin sovellettavia lakeja, mutta tarvittavia lupia ei ole selitetty. Tältä osin arviointiohjelma on puutteellinen, vaadittavien lupien ja päätösten osalta kappaletta on täydennettävä arviointiselostuksessa.

Arviointiselostuksessa nykyistä maankäyttöä suunnittelualueen (sisältäen Rantaradan) ympäristössä tulee kuvata tarkemmin, samoin karttojen esitystarkkuutta tulee lisätä.

Vaihtoehtojen käsittely

Vanhan ELSA-varauksen tulee olla yksi tutkittavista vaihtoehdoista mahdollisimman nopealla rataprofiililla, mikäli tavoitteelliseen 300 km/h nopeuteen ei päästä. Myös Rantarata (0+) on tutkittava aitona vaihtoehtona.

Maakuntakaavan yleispiirteisyys Espoon osalla mahdollistaa erilaisten alavaihtoehtojen tarkemman tutkimisen alustavassa yleissuunnittelussa. Arviointiselostuksessa on esitettävä myös Espoon ja Lohjan väliselle linjaukselle alavaihtoehtoja.

Vaiheittain toteutettavat hankkeen osat tulee esittää selkeästi omina alavaihtoehtoina selostusvaiheessa. Vaiheittain toteuttamisen vaikutuksia tulee vertailla tilanteissa, joissa toteutetaan vain nopea yhteys, lähiliikenteen rata tai näiden yhdistelmä.

Arviointiselostuksessa on osoitettava, mitkä esitetyt linjausvaihtoehtojen yhdistelmät ovat mahdollisia. Muodostuvien vaihtoehtojen erot tulee esittää arvioinnissa.

Vaikutusten selvittäminen ja merkittävyyden arviointi

Ohjelman mukaan arviointimenettelyssä arvioidaan hankkeen vaikutukset YVA-lain ja -asetuksen edellyttämässä laajuudessa. Arviointia on vaikeaa suorittaa YVA-asetuksen 10 § edellyttämällä tavalla annetussa aikataulussa. Kiireellinen aikataulu ei ole perusteltu myöskään hankkeen aikataulusyistä, sillä RHK:n mukaan radan rakentaminen ei tule ajankoh- taiseksi ennen vuotta 2030.

Ympäristövaikutukset tulee selvittää linjausvaihtoehtokäytävissä niin pit- källe kuin ne arvioidaan voivan ulottuvan eikä vain 1,5 km leveydeltä. Arviointiselostuksessa on esitettävä ajallinen tarkastelu jossa arvioidaan useiden alueelle suunniteltavien muutosten aiheuttamaa yhteisvaikutusta (vanha ELSA-rata, uusi moottoritie, Espoo-Salo –oikorata jne.). Usein samalle alueelle osuvat muutospaineet aiheuttavat erityisesti henkisiä paineita asukkaille.

Keskeistä arviointimenettelyssä on löytää tasapaino vaihtoehtoisten rata- linjausten alustavan yleissuunnitelman vaikutusarvioinnin ja vaihema- kuntakaavan vaikutusarvioinnin kesken.

Vaikutusten seuranta on kuvattu erittäin yleisellä tasolla. Arviointiselos- tuksessa tulee olla riittävän selkeä kuvaus seurannan periaatteista ja eh- dotus seurannan toteutuksesta.

Arviointiohjelman varsinaisesta kartta-aineistosta ei saa kunnollista ko- konaiskäsitystä hankkeesta ja siitä ympäristöstä, johon hanketta suunni- tellaan. Karttapalautejärjestelmän kartta on yksityiskohtaisempi, mutta sen kokonaistarkastelu ei onnistu. Vaikutusten merkittävyyden arvioinnin kannalta on tärkeää, että selostusvaiheessa on mahdollista tutkia koko aluetta riittävän isolta karttakokonaisuudelta.

Ympäristökeskus katsoo, että selostusvaiheessa tulee tehdä lisäselvityk- siä, jos olemassa olevan aineiston perusteella arviointia ei voida tehdä tai se jää epävarmaksi.

Aineiston tarkkuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota, koska arvioin- timenettelyllä on huomattava merkitys hankkeen toteuttamisen kannalta. Arviointiohjelmassa on esitetty erittäin tiivis aikataulu, jossa osa selvi- tyksistä valmistuu vasta yhtä aikaa arviointiselostuksen kanssa. Hank- keen eteenpäin viemisen kannalta arviointiselostuksen sisällön tulee si- sältää viimeisimmät selvitykset.

Ympäristövaikutukset ja vaikutusalueen raja

Vaikutusalueen yksiselitteinen tarkka rajaaminen hankkeelle on vaikeaa, koska vaikutukset heijastuvat sekä uusien ratakäytävien lähiympäristöön että Rantaradan läheisyyteen.

Yleispiirteinen esitystapa vaikeuttaa yksittäisten linjausten vaikutusalu- een hahmottamista ja ympäristövaikutusten leviämisen arviointia.

Vaikutukset ympäristöön osio tulisi määritellä kattamaan myös vaiku- tusarviot kasvihuonekaasupäästöihin.

Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

Rataan tukeutuvien kuntien maankäyttöä on esitetty YVA-ohjelmassa muutamien yleiskaavaotteiden ja Uudenmaan maakuntakaavan kautta sekä avattu tekstissä. Sekä uusien vaihtoehtojen että Rantaradan ympäristön maankäytön strategista maankäyttöä on käsitelty liian vähän.

Uudenmaan maakuntakaavan rakennemallien alustava aikataulu on keväällä 2010. Rakennemallit tulee huomioida arviointiselostuksen laadinnassa. Maakuntakaavoituksessa ratkaistaan alueen tuleva rakenne ja keskeiset mitoitustekijät, joita on tarkoituksenmukaista käyttää YVA:n pohjana. Varsinais-Suomen maakuntaliiton vaihemaakuntakaavan ja Uudenmaan maakuntaliiton maakuntakaavojen varausten tulee olla yhtenevät.

Arviointiohjelmassa esitetty Lohjan suunniteltu asema sijoittuu olemassa olevan keskustan ulkopuolelle ilman toteuttamiskelpoista osoitettua maankäyttöä. Uusi aseman paikka on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastainen hajauttaen yhdyskuntarakennetta.

Kuntien yleiskaavat tulee esittää järjestelmällisesti kaikkien kuntien osalta mahdollisimman vertailukelpoisella tavalla linjausvaihtoehtojen ympäristössä.

Oikoradan yhdyskuntarakennetta hajottava vaikutusta tulee kuvata arviointiselostuksessa riittävällä tarkkuudella. Uusien asemien yhteyteen syntyvän yhdyskuntarakenteen vaikutusta ja merkittävyyttä olemassa olevaan rakenteeseen tulee tarkastella. Erityisesti uuden radan vaikutukset rantaradan vaikutuspiirissä olevien yhdyskuntien kehittymiseen tulee arvioida.

Raideliikennetarjonnan muuttumisen vaikutukset hiilidioksidipäästöihin tulee arvioida.

Ihmisten elinolot ja viihtyvyys

Arviointiohjelman karttojen yleispiirteisyys tulee korjata arviointiselostuksessa. Kartalla tulee esittää vaikutusalueella sijaitsevat terveydensuojelullisesti herkätkä kohteet (päiväkodit, koulut sairaalat vanhainkodit jne.).

Vaihtoehtoilla on viher- ja virkistysyhteyksiä pirstovia vaikutuksia, jotka tulee arvioida. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti yhtenäiset peltoalueet tulee huomioida.

Sosiaalisten vaikutusten arviointi on erityisen tärkeää erityisesti mm. niiden vaihtoehtojen osalta, jotka vaikuttavat rantaradan aseman heikkeneeseen. Vaikkakaan YVA-prosessissa ei tehdä päätöksiä eri linjausten väliltä, ihmisten psyykkisen hyvinvoinnin takia ratalinjausvaihtoehdot tulisi maankäytön suunnittelussa karsia mahdollisimman pikaisesti yhteen.

Melu ja runkoäänet

Melun huomioimisen kuvaus on esitetty arviointiohjelmassa kattavasti. Hiljaisia alueita on tutkittu osana Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava-prosessia.

Tärinä

Tärinän ja runkomelun vaikutukset on kuvattava alueilla, missä radan läheisyyteen sijoittuu asutusta tai muuta herkkää toimintaa. Näiden haitallisten vaikutusten rajoittamistoimenpiteet tulee myös esittää.

Pohja- ja pintavedet

Pintavesivaikutusten arviointi on yleisellä tasolla asiallisesti esitetty. On tärkeää arvioida sekä rakentamisen että käytön aikaiset vaikutukset vesistöittäin ja selvittää myös pintavesien puhdistustarve- ja tarvittavien toimenpiteiden toteuttamismahdollisuudet kohdevesistä huomioon ottaen riittävän tarkasti. Nykytilaa on kuvattu melko suppeasti ja arviointiselostuksessa on syytä kuvata nykytila tarkemmin.

Arviointiselostusta varten pitää tuottaa tarkempaa karttamateriaalia vaikutusten arvioinnin helpottamiseksi. Arviointiohjelman kartoista on hyvin vaikeaa katsoa mitä joki- ja purouomia, lampia ja järvien lahtia rata- vaihtoehdot ylittävät ja millä kohdalla ylitys tapahtuu.

Arvioinnissa tulee ottaa huomioon, että rata saattaa vaikuttaa kala- ja rapukantoihin sekä muuhun vesiluontoon sekä rakennusvaiheessa että käytön aikana. Vesialueen ylittävän radan rakentamisesta penkereelle tai sillalle aiheutuu työnaikaista samennusta ja työnaikaiset rakenteet haittaavat kalojen vaelluksia. Penkereiden rumpurakenteet voivat haitata tai estää kalojen ja mm. saukkojen kulkua. Siltojen ja rumpujen rakentamisessa saattaa myös tuhoutua saukkojen lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Rata- kuljetuksissa tapahtuvat onnettomuudet ja niistä johtuvat päästöt voivat aiheuttaa kala- ja rapukuolemia. Sekä rakennusvaiheen että käytön aikaiset vaikutukset voivat aiheuttaa haittaa kaikenkokoisissa järvissä, lammissa, joki- ja purouomissa. Myös puroja pienemmät uomat voivat olla kalojen ja saukkojen elinalueita.

Mikä tahansa virtavesiuoma, järvi tai lampi voi olla vesiluonnon kannalta arvokas, mikä on otettava huomioon vaikutusten arvioinnissa. Erityisen tarkkaan on arvioitava eri ratavaihtoehtojen vaikutukset saukon ohella uhanalaisiin meritaimenkantoihin. Vaihtoehto E+M näyttää ylittävän Gumbölenjoen, vaihtoehto 0+ Ingarskilanjoen ja sen sivupuroja sekä Siuntionjoen. Nämä ovat kaikki uhanalaisten meritaimenkantojen esiintymisalueita. Siuntionjoen ylityksessä on otettava huomioon myös se, että joessa esiintyy tiukasti suojeltua vuollejokisimpukkaa.

Pintavesistä on suositeltavaa hankkia tietoja ympäristöhallinnon tietojärjestelmien ja velvoitetarkkailujen lisäksi suunnittelualan kalastusalueiden käyttö- ja hoitosuunnitelmista, kalatalousviranomaisilta ja mm. Virtavesien hoitoyhdistykseltä. Vuollejokisimpukan esiintymisestä suunnittelualueella on tietoja mm. Helsingin yliopiston luonnontieteellisessä keskusmuseossa. Vuollejokisimpukka on liitteen IV (a) eliölaji, joiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen tai heikentäminen on kielletty. Myös saukko on luontodirektiivin liitteen IV (a) eliölaji. Suunnittelualueella tulisi selvittää uomien ylityskohdissa mahdollisesti olevat saukon lisääntymis- ja levähdyspaikat. Näitä ovat pesäluolat ja ns. hajupos- tipaikat.

Koska ratalinjalla tullaan tekemään tunneleita ja syviä kallioleikkauksia, joista osa ulottuu pohjavedenpinnan alapuolelle, pitää kalliooperän heikkousvyöhykkeet ja niiden yhteydet pohjavesialueisiin ja pintavesiin sekä yksityisiin kaivoihin arvioida jo selostusvaiheessa. Erityisesti pohjavesialueiden ja kalliooperän heikkousvyöhykkeiden kohdalla ulotetaan tarkastelualue reilusti pohjavesialueiden ulkopuolelle, koska radan rakentamisen ja käytön aikaiset vaikutukset voivat ulottua laajalle alueelle mm. savenalaisten vettä johtavien maakerrosten ja paineellisen pohjaveden takia sekä pohjaveden hallitsemattoman purkautumisen takia.

Pohjaveden laatumuutosten arvioinnissa huomioidaan luonnonolosuhteiden lisäksi pilaantuneet maaperä- ja pohjavesikohteet sekä radan rakentamisen ja käytön aikana käytettävät pohjavedelle vaaralliset aineet.

Selostusvaiheessa on arvioitava, joudutaanko pohjavettä alentamaan rakentamisen tai kuivatuksen takia väliaikaisesti tai pysyvästi. Myös mahdolliset maaperän painuma-alueet tulee arvioida. Pohjavesialueiden osalta vaikutusten arviointi ja haitallisten vaikutusten ehkäisemistoimenpiteet tulee esittää alueittain.

Maa- ja kalliooperä sekä luonnonvarojen käyttö

Kuljetuksien ja läjitysalueiden vaikutukset tulee arvioida. Pilaantuneiden maiden kohteet tulee esittää arviointiselostuksessa. Maa- ja kalliooperästä on lausuttu myös kohdassa Pohja- ja pintavedet.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Maisemalliselta kannalta ongelmat liittyvät erityisesti linjausvaihtoehtoihin E ja Ee sen jälkeen kun ne erkaantuvat linjausvaihtoehdosta M. Myös M-linjauksen alkupää tuottaa ongelmia ainakin Veikkolassa ennen Lohjanharjua ja Lohjanharjun alueella. Erityisesti VE Ee sijoittuu Lohjan Moisionpellon ja pappilan kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti tärkeiden alueiden tuntumaan sekä Hiiden kartanon alueelle. Paloniemen kannasalue on ongelmallinen tiheän asutuksen johdosta, kuten ohjelmassa on todettu. Maisemallisesti herkistä alueista tulee esittää arviointiselostuksessa esittää tarkemmat kartat. Samoin Karstun kylän alue tulee selvittää tarkemmin.

Perusongelmana on alueen topografian poikittaisuus ratalinjaukseen nähden eli sama mikä on jo toteutunut moottoritien osalta. Arviointiselostuksessa tulee korostaa silta-arkkitehtuurin merkitystä maisemassa. Myös meluntorjunnalla ja tunneleilla on maisemallisia vaikutuksia, jotka tulee arvioida ja esittää. Arviointiselostuksessa on kuvattava riittävän tarkasti ratavaihtoehtojen osalta maaston nykykorkeus, radan ja sen rakenteiden sijoittuminen eri maisematiloihin sekä miten haitallisia maisemavaikutuksia pyritään vähentämään.

Suunnitellut arviointimenetelmät vaikuttavatkin monipuolisilta ja kattavilta, joskin tehtävä on laaja ja haastava (runsaasti VAT-alueita). Selvityksiä tulee täydentää ennen kuin arviointi on mahdollista. Ratalinjausten vaihtoehdot on erityisesti muinaisjäännösten osalta aiheellista käydä läpi maastossa. Museovirasto, Varsinais-Suomen maakuntamuseo ja Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo ovat laatineet yhteistyössä kirjeen RHK:lle lisäselvitystarpeista arviointiselostusta varten.

Luonto ja luonnonvarat

Vaikutuksia luontoon on kuvattu jo kohdassa Pohja- ja pintavedet. Arviointiselostuksessa on kiinnitettävä erityistä huomiota ekologisen verkoston kannalta tärkeisiin yhteyksiin sekä arvioitava yhteyksien katkeamisen vaikutukset. Luontohaittojen lieventämiseksi tarvitaan siltoja ja tunneleita. Natura-arviointi tulee tehdä hankkeen suunnitteluvaihe huomioiden. Luontodirektiivin liitteen IV (a) lajit on selvitettävä sekä vaikutukset Nuuksion järviylänköön esitettävä.

Liikennejärjestelmä ja yhteiskuntatalous

Oikoradan liittyminen liikennejärjestelmäkokonaisuuteen on kuvattava arviointiselostuksessa. Erityisesti välittömästi raideliikennejärjestelmän toimivuuteen liittyvät tie- ja katuverkon toimenpiteet on hyvä ottaa esille jo tässä vaiheessa (esim. liityntäpysäköintialueet ja yhteydet niille). Suunnittelussa tulee ottaa huomioon ELVI-selvityksessä todettu tarve valtatie 1 lisäkaistoille välillä Palojärvi – Kehä III.

Arviointiselostuksessa on esitettävä, mitä radan rakentaminen käytännössä tarkoittaa, esim. kuinka leveitä ja pitkiä tunneleita sekä kuinka leveitä ja syviä maa- ja kalliroleikkauksia on odotettavissa.

Rantaradan palvelutason heikkeneminen ja sen mahdollisesti aiheuttama lisääntyvä ja junaliikennettä korvaava ajoneuvoliikenne tulee selvittää ja sen vaikutukset arvioida.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Rakentamisen aikaisia vaikutuksia on kuvattu jo kohdassa Pohja- ja pintavedet.

Riskien hallinta

Hankkeen riskeistä tulee tehdä riskianalyysi osana alustavaa yleissuunnittelua.

Arvioinnin epävarmuustekijät

Oikoradan toteuttamisen aloittaminen on arvioitu vuoteen 2030. Tämä aiheuttaa väistämättä tilanteen, missä saatetaan joutua lähempänä toteuttamisvuotta arvioimaan hanketta uudestaan. Maakuntakaavan sekä kuntien maankäytön suunnitelmien toteutuminen 20 vuoden aikana lisää muuttujia myöhempää suunnittelua ajatellen, vaikkakin ne ottaisivat huomioon YVA-prosessissa esitetyt vaihtoehdot.

Arviointiohjelmassa on kohdassa 1.1 esitetty, että vaihtoehdosta 0+ ei tässä hankkeessa tehdä teknistä suunnittelua. Rantaradan ottaminen teknisen suunnittelun piiriin vähentäisi arvioinnin epävarmuutta.

Yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa

Muistutuksissa ja lausunnoissa on noussut vahvasti esille uuden moottoritien ja mahdollisten uusien ratalinjausten yhteisvaikutukset sekä mahdollisen uuden ratalinjan avaamisen vaikutukset nykyisen Rantaradan toimintamahdollisuuksiin. Uuden radan avaamisella on vaikutuksia rantaradan ympäristön maankäyttöön ja palvelutasoon. Samoin Pisara-radalla on vaikutuksia länteen suuntautuvaan raideliikenteeseen.

Yhteisvaikutuksia moottoritien ja muiden ratahankkeiden kanssa tulee arvioida. Samoin muihin maankäyttösuunnitelmiin liittyvät vaikutusten arvioinnit tulee käyttää hyväksi.

Arvioinnissa on syytä kiinnittää huomiota maankäytön ja liikenteen toteuttamisaikataulujen yhteensovittamiseen ja nostaa esiin niitä vaikutuksia, jotka syntyvät toteuttamisaikataulujen mahdollisesta erilaisuudesta.

Osallistuminen ja raportointi

Arviointimenettelyn aikana on järjestetty kuusi yleisötilaisuutta nähtävillä olon aikana. Yhteensä näihin tilaisuuksiin osallistui hieman alle 400 henkilöä. Eniten keskustelua herättivät meluvaikutukset ja tärinä, joiden pelättiin heikentävän asumisviihtyvyyttä. Vilkaasti keskusteltiin myös linjausten sijoittumisesta rikkoutumattomaan kulttuurimaisemaan sekä Rantaradan roolin ja merkityksen tutkimisesta osana YVA-prosessia.

Arviointiohjelma on laadittu sekä suomeksi että ruotsiksi ja se on ollut nähtävillä kirjastoissa sekä ladattavissa internetistä. Verkon kautta on voinut antaa palautetta karttapalautejärjestelmän kautta. Karttapalautejärjestelmä ei ole toiminut täysin moitteettomasti arviointiohjelmasta saadusta palautteesta päätellen, mutta on mahdollistanut suunnittelualueen yksityiskohtaisemman tarkastelun virka-ajan ulkopuolella.

Arviointiselostusvaiheeseen palautejärjestelmän toimivuusvarmuutta tulisi parantaa ja korostaa palautteen antamismahdollisuutta myös muiden reittien kautta. Hankkeen osallistumisjärjestelyt on hoidettu asianmukaisesti ja yleisötilaisuuksia on ollut riittävästi.

Ohjelmasta laadittu raportti sisältää edellä selostetusta huolimatta YVA-menettelyyn sisältyvät oleelliset asiat, vaikkakin raportti on hankkeen merkittävyys huomioiden suhteellisen yleispiirteinen. Arviointiohjelma on esitystavaltaan selkeä.

Karttojen mittakaava on korostetun yleispiirteinen, mikä on vaikeuttanut hankkeen vaikutusten kohdistumisen arviointia. Ristiriita esittelytilaisuuksissa näytettyihin alustavan yleissuunnitelman karttoihin ja karttapalautejärjestelmässä oleviin yksityiskohtaisempiin alavaihtoehtoihin on ollut suuri ja aiheuttanut lisähämmennystä. Arviointiselostuksessa karttojen tulee olla yhteneväisiä sekä riittävän isoja. Nähtävillä pantavien karttojen tulee olla mittakaavaltaan vähintään yleisötilaisuuksissa käytettyjen kokoisia ja niistä tulee erottua vaihtoehtojen tarkat linjaukset ratasuunnitteluvaihe huomioiden.

Palautteessa on saatu paljon arvokkaita kannanottoja, joista saadaan hyviä aineksia ohjelman tarkentamiseen ja vaikutusarvioinnin toteuttamiseen. Näin ollen asukkaiden ja yleisön osallistumista voidaan pitää onnistuneena ja hankkeen laajuutta ajatellen tärkeänä osana prosessia.

Arviointiselostuksen nähtävilläolo ja lausuntoaika ei saa ajoittua kesän 2010 lomakaudelle.

5. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄ OLO

Lähetämme yhteysviranomaisen lausunnon tiedoksi lausunnonantajille ja mielipiteen esittäjille. Lausunto on nähtävillä internetsivuilla osoitteessa: www.ymparisto.fi/uus

Lähetämme kopiot arviointiohjelmasta saamistamme lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Uudenmaan ympäristökeskuksessa.

Lausunnon valmistelemiseen ovat osallistuneet ylitarkastaja Hannu Airo-la, ylitarkastaja Brita Dahlgvist-Solin, ylitarkastaja Heli Herkamaa, ylitarkastaja Heikki Kurki, erikoistutkija Pasi Lempinen, ylitarkastaja Sirpa Torkkeli sekä ylitarkastaja Heidi Åkerla. Asiaa Uudenmaan ympäristökeskuksessa hoitaa ylitarkastaja Tuomas Autere (puh 040 503 6172).

Johtaja

Marketta Virta

Ylitarkastaja

Tuomas Autere

LIITTEET

Maksun määräytyminen ja muutoksenhaku

TIEDOKSI

Suomen ympäristökeskus (lausunto + 2 kpl arviointiselostuksia)
Lausunnon antajat
Muistuttajat

Liite Uudenmaan ympäristökeskuksen antamaan lausuntoon

MAKSUN MÄÄRÄYTYMINEN JA MUUTOKSENHAKU

1 Sovelletut oikeusohjeet

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Laki valtion maksuperustelain 1 ja 8 §:n muuttamisesta

Ympäristöministeriön päätös alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista (1387/2006)

Maksua koskeva muutoksenhaku

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että lausunnosta perittävän maksun määrittämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua ympäristökeskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän lausunnon antamispäivästä.