



Destia Oy, Infrasuunnittelu

LOHJA–LOHJANJÄRVI -RATAOSAN LAKKAUTTAMINEN, RATASUUNNI- TELMA

Ratasuunnitelmaselostus



DESTIA

Sisällysluettelo

1	LÄHTÖKOHDAT	3
1.1	Hankkeen tausta ja tavoitteet	3
1.2	Suunnitteluprosessin kuvaus	3
2	NYKYTILANTEEN KUVAUS	5
2.1	Rataosan kuvaus	5
2.2	Kaavoitustilanne ja maankäyttö.....	6
2.2.1	Maakuntakaava	6
2.2.2	Yleiskaavat.....	8
2.2.3	Asemakaavat	10
2.3	Elinkeinoelämän kuljetukset.....	12
2.4	Maa- ja kallioperä	12
2.5	Pinta- ja pohjavedet	13
2.6	Luonnonympäristön arvokohteet	15
2.7	Maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteet	16
3	RATASUUNNITELMAN TOIMENPITEET	19
3.1	Rautatiealueen lakkauttaminen.....	19
3.2	Ratarakenteiden purku.....	19
3.3	Vaihteiden ja liikenteenohjauslaitteiden purku	20
3.4	Tasoristeysten purku.....	20
3.5	Kuivatus ja rummut.....	21
3.6	Maisemointi.....	21
3.7	Pilaantuneiden maiden tutkimukset	21
4	HANKKEEN VAIKUTUKSET.....	22
4.1	Rautatieliikenne	22
4.2	Muu liikenne ja liikenneturvallisuus.....	22
4.3	Kaavoitus ja maankäyttö	23
4.4	Ihmisten elinolot ja viihtyvyys	23
4.5	Maa- ja kallioperä	24
4.6	Pinta- ja pohjavedet.....	24
4.7	Luontoarvot ja luonnonympäristö	24
4.8	Maisema ja kulttuuriympäristö.....	24
4.9	Pilaantuneet maa-alueet	25
4.10	Kiinteistövaikutukset.....	25
4.11	Purkamisen aikaiset vaikutukset.....	25
4.12	Yhteenvedo ja johtopäätökset	26
5	VUOROVAIKUTUS.....	27
6	PURKAMISKUSTANNUKSET.....	27
7	SUUNNITELMAN LAATIJAT JA YHTEYSHENKILÖT	28
8	HYVÄKSYMISEHDOTUS.....	29
8.1	Ratasuunnitelma.....	29
8.2	Päätösesitys.....	29
8.3	Rautatiealueella olevat rakenteet ja kunnossapitovastuut	30
8.4	Purkamiseen varattavat yksityistie	30
8.5	Purkamiseen varattavat muut alueet.....	30
9	LIITTEET	31
10	LÄHTEET	31

1 Lähtökohdat

1.1 Hankkeen tausta ja tavoitteet

Lohja-Lohjanjärvi -rataosan lakkauttamisen ratasuunnitelman tavoitteena on ollut vuonna 2010 liikennekäytöstä poistetun, Väyläviraston omistaman rataosuuden lakkauttaminen ja luovuttaminen muuhun käyttöön joko kokonaisuudessaan tai osittain. Hankkeen suunnittelun aikana on päätetty esittää rataosuuden lakkauttaminen ainoastaan osittain. Lohja-Lohjanjärvi -rataosa lakkautetaan länsipään osalta, Rovastinkadun Pappilan ylikulkusillalta Pitkäniemen teollisuusalueelle. Rataosuuden itäosa Lohjan puunkuormausalueelta Rovastinkadun sillalle tullaan säilyttämään Väyläviraston omistuksessa ja rautatiealueena, mutta rautatierakenteet tullaan purkamaan pois ja maa-alue tullaan vuokraamaan muuhun käyttöön erillisellä sopimuksella.

Väylävirastolla ei nykytilanteessa ole tarvetta ratayhteydelle Rovastinkadun ja Pitkäniemen teollisuusalueen välillä, eikä ratayhteyden tarvetta Väyläviraston osalta nähdä tulevaisuudessa. Väyläviraston perusteet lakkautukselle ovat rautatiealueen omistuksen aiheuttamat kunnossapitokustannukset, rautatiealueen kunnossapidon ja purkutöiden vaikeutuminen metsityvällä ratalinjalla sekä ympäristölle haitallisten ratapölkkyjen sekä muiden ratarakenteiden säilyttäminen käyttämättömänä luonnossa. Rataosan uudistamiselle ja käytölle ei ole tällä hetkellä olemassa myöskään yksityistä omistajatahoa, jotta rataosan muuttaminen yksityisraiteeksi olisi perusteltua. Lisäksi huonokuntoinen ja käyttämätön rata nykyisessä sijainnissaan aiheuttaa estevaikutusta sekä vaikeuttaa maankäytön suunnittelua.

Rataosuudelle Lohjan puunkuormausalueen ja Rovastinkadun Pappilan ylikulkusillan välille on suunniteltu kaupunkijunayhteyttä, jonka asemaa varten on varaus Pappilan alueella Lohjan hautausmaan kaakkoispuolella. Kaupunkijunahankkeen toteutuksesta tai aikataulusta ei ole varmuutta, mutta hanke nähdään merkittävänä perusteena mahdollisen ratayhteyden säilyttämiselle.

Lakkauttamisen ratasuunnitelma ja tähän liittyvä virallinen hallinnollinen käsittely tulee koskemaan ainoastaan lakkautettavaa osuutta Rovastinkadun ja Pitkäniemen välillä, vaikka ratarakenteet tullaan purkamaan koko rataosuudelta. Ratasuunnitelman teknisissä suunnitelmissa kuvataan koko rataosuuden toimenpiteet, vaikka lakkauttaminen koskee vain radan loppuosaa.

1.2 Suunnitteluprosessin kuvaus

Suunnitteluprosessin lähtökohtana oli, että koko rataosuus lakkautetaan, puretaan ratarakenteet pois ja ennallistetaan maa-alueet siten, että niiden suunniteltu jatkokäyttö olisi helppo toteuttaa. Lohjan kaupunki oli kiinnostunut lunastamaan rautatiealueen ja rakentamaan alueelle jalankulku- ja pyöräilyväylän, joka palvelisi tulevaa asuntomessualueita Hiidensalmen alueella.

Ratasuunnitteluprosessin aikana käydyissä neuvotteluissa Lohjan kaupunki tarkensi suunnitelmiaan jalankulku- ja pyöräily-yhteyden ja kaupunkiradan asemavaruksen osalta ja rataosan lakkauttamista päätettiin selvittää myös osittain. Alkuosuuden rautatiealueen säilyttäminen Väyläviraston omistuksessa varmistaisi mahdollisuuden hyödyntää aluetta kaupunkiradan tarpeisiin tulevaisuudessa.

Suunnitteluprosessin aikana käytiin myös neuvotteluja alueen teollisuuden toimijoiden kanssa. Pitkäniemen teollisuusalueella on kertopuutehdas, vaneritehdas sekä jo toimintansa lopettanut paperitehdas. Tytyrin alueella toimii maanalainen kalkkikaivos.

Neuvotteluissa selvitettiin teollisuuden toimijoiden tarpeita rautatiekuljetuksille tällä hetkellä, sekä arvioitiin mahdollisia tarpeita tulevaisuudessa. Todettiin, ettei kenelläkään alueen toimijalla ole tällä hetkellä suunnitelmia rautatiekuljetusten käynnistämisestä rataosuudella. Tulevaisuuden tarvetta ei kuitenkaan haluttu poissulkea kokonaan. Rataosan uudistamiselle ja käytölle ei neuvotteluissa kuitenkaan löydetty yksityistä omistajatahoa, joka mahdollistaisi rataosan muuttamisen yksityisraiteeksi.

Ratasuunnitelman laatiminen aloitettiin maaliskuussa 2018 ja se valmistui tammikuussa 2019. Suunnitelman tilaajana on ollut 31.12.2018 saakka Liikennevirasto ja 1.1.2019 alkaen Väylävirasto, jonka yhteyshenkilönä on toiminut projektipäällikkö Laura Aitolehti. Ratasuunnitelman ohjauksesta ja päätöksenteosta on vastannut hankeryhmä, johon ovat kuuluneet:

- Laura Aitolehti Väylävirasto
- Antti Castren Väylävirasto
- Ville Vuokko Väylävirasto
- Tapio Ruutiainen Lohjan kaupunki
- Seppo Lötjönen Lohjan kaupunki

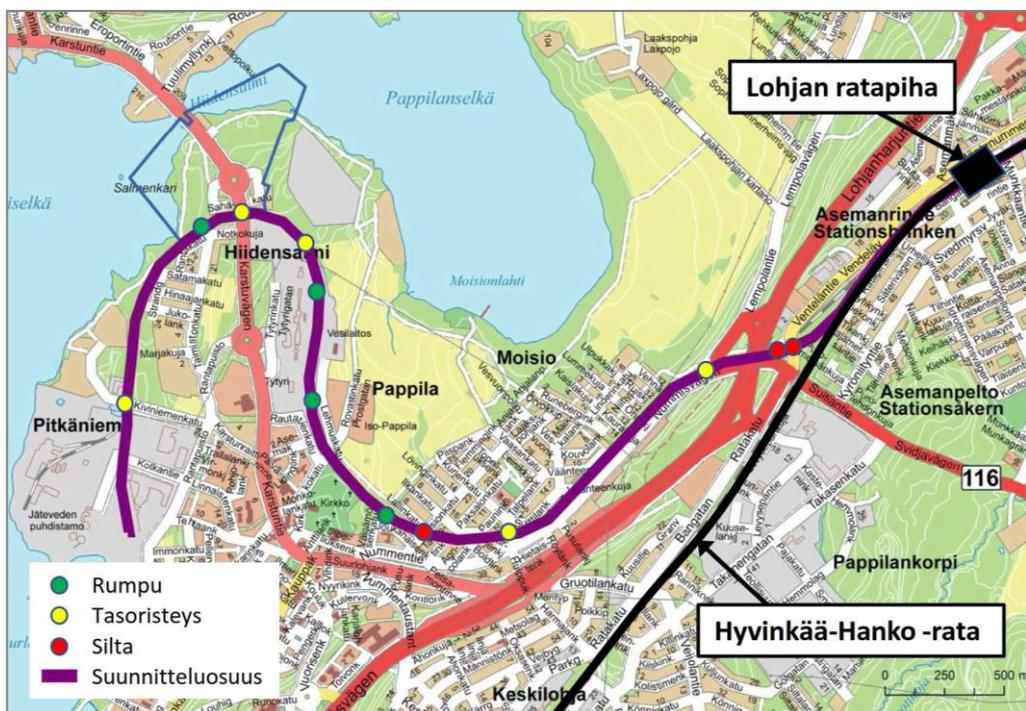
Ratasuunnitelman on laatinut konsulttityönä Destia Oy:n Infrasuunnittelu, jossa työstä on vastannut projektipäällikkö Max Lagerström. Suunnitelman laatimisen vastuullisen työryhmän ovat muodostaneet seuraavat henkilöt vastuualueineen:

- DI Max Lagerström Destia Oy, projektipäällikkö ja ratasuunnittelu
- DI Miikka Tast Destia Oy, ratasuunnittelu
- FM Anne Ekholm Destia Oy, vaikutusten arviointi ja raportointi
- FM Eini Reijula Destia Oy, PIMA-asiantuntija
- Hortonomi Janika Poltinoja Destia Oy, suunnitelmapiirustukset

2 Nykytilanteen kuvaus

2.1 Rataosan kuvaus

Lohja-Lohjanjärvi -rataosa, josta käytetään myös nimeä Lohjan satamarata, on noin viiden kilometrin pituinen ratayhteys Lohjan ratapihan puunkuorma-alueen ja Pitkäniemen teollisuusalueen välillä. Rata on rakennettu vuosina 1927-1928 palvelemaan Lohjanjärven rannan teollisuuslaitoksia. Nykyisin rataosa on pääosin yksiraiteinen, mutta vuosien varrella on yksityisomisteisia pistoraiteita ja ratapihoja purettu Tytyrin ja Pitkäniemen alueilla. Tavara liikenne radalla lopetettiin vuonna 2010. Vuonna 2012 ajettu Porvoon museorautatie ry:n järjestämä lättähattukyyti on viimeinen juna, joka on ajanut rataosuudella. Kunnossapito rataosalla lopetettiin vuonna 2014. Radalta on tasoristeysten varoituslaitokset pääosin purettu kunnossapidon lopettamisen jälkeen, mutta kaapelointeja ja muita tasoristeyslaitteita on vielä jäljellä.



Kuva 1. Lohja-Lohjanjärvi -rataosan sijainti.

Toukokuussa 2018 tehdyn maastokatselmuksen yhteydessä arvioitiin, että rata ei nykyisellään ole liikennöitävässä kunnossa. Kunnossapidon lopettamisen jälkeen rautatiealue on metsittynyt neljän vuoden aikana nopeasti. Päälysrakenne on pääosin kohtalaisessa kunnossa ja osa kiskoista ja vaihteista voidaan todennäköisesti hyödyntää jossain muualla. Rakenteiden purkamisen yhteydessä tulee niiden kunto arvioida tarkemmin. Rataosan uudelleen käyttöönnotto tavara liikenteelle vaatisi, alustavan arvion mukaan, vähintään päälysrakenteen uusimisen. Alusrakenteen kunto tulisi myös selvittää ja uusia tarpeen mukaan. Liikenteen aloittaminen vaatisi lisäksi rataosan päivittämisen nykyvaatimusten mukaiseksi, mm. tasoristeysten, melun ja tärinän torjunnan sekä turvalaitteiden osalta.

2.2 Kaavoitustilanne ja maankäyttö

Suunnittelualue sijoittuu Lohjan keskusta-alueelle sekä sen välittömään läheisyyteen. Suunnittelualueen itäpäässä Lohjan aseman kohdalla rata sijoittuu nykyiselle puunkuormausalueelle, joka rajautuu etelässä Asemanpellon pientaloalueeseen ja pohjoisessa Asemanrinteen liikeraennuksiin Venteläntien varrella Ventelän kaupunginosassa. Suunnittelualueen keskiosassa rataosa kulkee Moision kaupunginosan etelärajalla pientaloalueen keskellä sekä Pappilan kaupunginosan halki Lohjan kirkon ja Nordkalkin Tytyrin kalkkitehtaan ja elämyskaivoksen ohitse. Pappilan alueella radan varteen ei juuri sijoitu asutusta.

Suunnittelualueen länsiosassa rataosa sijoittuu Hiidensalmen kaupunginosassa vanhan pientaloalueen ja Lohjanjärven rantavyöhykkeen ulkoilun alueen rajalla. Hiukan etäämmällä radasta on Pitkäniemen uudehko asuinalue. Rataosa päättyy Pitkäniemen kaupunginosan nykyiselle teollisuusalueelle, jonka alueella toimivat Metsä Woodin kertopuutehdas ja Mahoganyin viilua ja vaneria valmistava toimintalaitos. Alueella on myös toimintansa vuonna 2015 lopettanut erikoispapereita valmistanut Lohjan Mondin tehdaskiinteistö, jonka maankäyttö tulee muuttamaan tulevaisuudessa.



Kuva 2. Rataosuus alkaa Lohjan raakapuuterminaalilta ja jatkuu Moision pientaloalueen eteläreunalla penkereellä.



Kuva 3. Rataosuuden länsipäässä rataosa ohittaa Hiidensalmen vanhan asuinalueen ja päättyy Pitkäniemen teollisuusalueelle.

2.2.1 Maakuntakaava

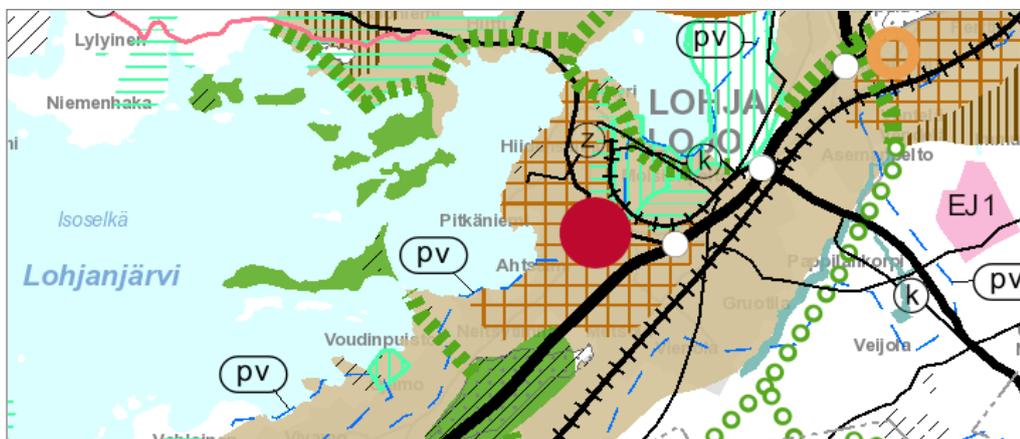
Suunnittelualueella on voimassa Uudenmaan maakuntakaava, joka on kaikki maankäyttömuodot käsittävä kokonaiskaava. Ympäristöministeriö on vahvistanut Uudenmaan maakuntakaavan 8.11.2006. Lisäksi suunnittelualueella on voimassa kokonaiskaavaa täydentävät Uudenmaan 1., 2. ja 4. vaihemaakuntakaava.

- Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaavassa osoitetaan jätehuollon pitkän aikavälin aluetarpeet, kiviaineshuollon alueet, moottoriurheilu- ja ampumarata-alueet, liikenteen varikot ja terminaalit ja laajat yhtenäiset metsätalousalueet. Ympäristöministeriö on vahvistanut 1. vaihemaakuntakaavan 22.6.2010.
- Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava käsittelee toimivaa ja kestävästä yhdyskuntarakennetta, rakennetta tukeva liikennejärjestelmää, kaupan palveluverkkoa ja maakunnallista kyläverkkoa. Ympäristöministeriö on vahvistanut 2. vaihemaakuntakaavan 30.10.2014.
- Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava käsittelee elinkeinoja ja innovaatiotoimintaa, logistiikkaa, tuulivoimaa, viherrakennetta ja kulttuuriympäristöjä. Uudenmaan maakuntavaltuusto on hyväksynyt 4. vaihemaakuntakaavan 24.5.2017.

Voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmäkartassa Lohja-Lohjanjärvi -rataosa on osoitettu yhdysradaksi. Yhdysradan merkintä ei ulotu Pitkäniemeen saakka, minne nykyiset kiskot ulottuvat, vaan päättyy Nordkalkin Tytyrin kaivoksen kohdalle. Suunnittelumääräyksen mukaan radan suunnittelussa on otettava huomioon seudulliset ulkoilu-, virkistys- ja viheryhteystarpeet, luonnonsuojelu, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot, pohja- ja pintavesien suojelu sekä lajiston liikkuminen.

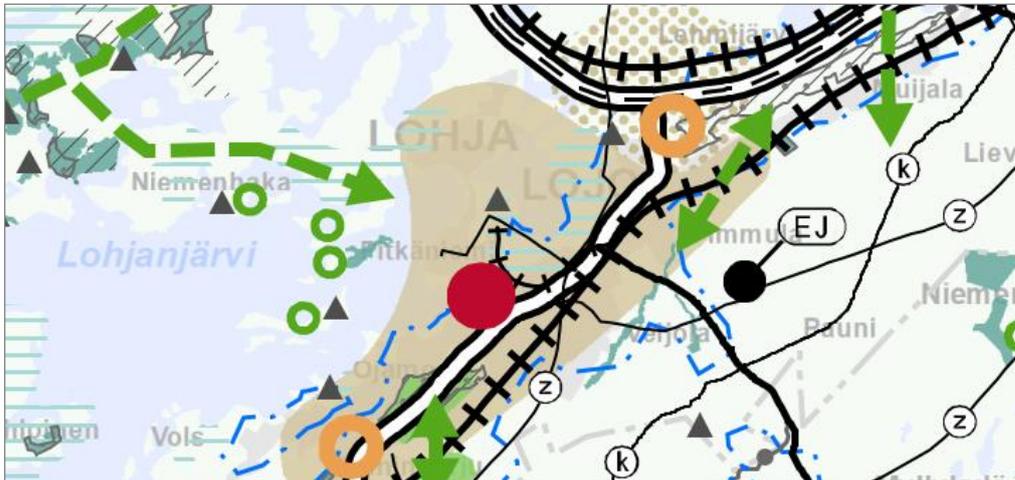
Suunnittelualue sijoittuu kokonaan taajamatoimintojen alueella ja lakkautettavaksi esitettävä rataosa kulkee kantatien 25 alituksen länsipuolella tiivistettäväksi osoitetun Lohjan keskusta-alueen pohjoisrajalla Tytyrin kohdalle ja tästä Pitkäniemeen tiivistettävällä alueella. Moision asuinalueen ja Tytyrin kaivosalueen kohdalla rataosa kulkee maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi osoitettujen alueiden rajalla. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on otettava huomioon maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen. Lisäksi Pappilan alueella radan pohjoispuoliset peltoalueet sekä Lohjan kirkko, hautausmaa ja vanhan pappila on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009). Alueiden käytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät.

Suunnittelualan keski- ja itäosat sijoittuvat maakuntakaavassa osoitetulle pohjavesialueelle (pv). Ominaisuusmerkinnällä osoitetaan pohjavesialueet, jotka ovat ominaisuuksiltaan arvokkaita ja jotka voivat olla tai ovat yhdyskuntien vedenhankinnan kannalta tärkeitä. Suunnittelumääräyksen mukaan aluetta koskevat toimenpiteet on suunniteltava siten, etteivät ne vähennä pysyvästi pohjaveden määrää tai heikennä sen laatua. Suunniteltavan rataosan kanssa risteää maakuntakaavassa osoitetut maakaasun runkoputki sekä 110 kV:n voimalinja. Hiiden-salmen kohdalla radan pohjoispuolelle on osoitettu viheryhteystarve Moision ja Paloniemen alueiden välille.



Kuva 4. Ote Uudenmaan maakuntakaavayhdistelmästä. Aineisto © Uudenmaan liitto 2018.

Uudellamaalla on käynnistetty uuden kokonaismaakuntakaavan laadinta vuonna 2016. Uusimaa-kaava kattaa koko Uudenmaan alueen ja sen aikatahtain on vuodessa 2050. Kaikki maankäytön keskeiset teemat yhteen kokoava kaava valmistellaan vuosina 2016–2019. Tullessaan voimaan Uusimaa-kaava kumoaa sekä nyt voimassa olevat että lainvoimaiset maakuntakaavat. Loka–marraskuussa 2018 nähtävillä olleessa kaavaluonnoksessa Lohja–Lohjanjärvi -rataosa on osoitettu yhdysradaksi. Ratavaraus ulottuu Nordkalkin Tytyrin kaivoksen kohdalle.



Kuva 5. Ote Uusimaa-kaavan 2050 kaavaluonnoksesta 29.10.2018. Aineisto © Uudenmaan liitto 2019.

2.2.2 Yleiskaavat

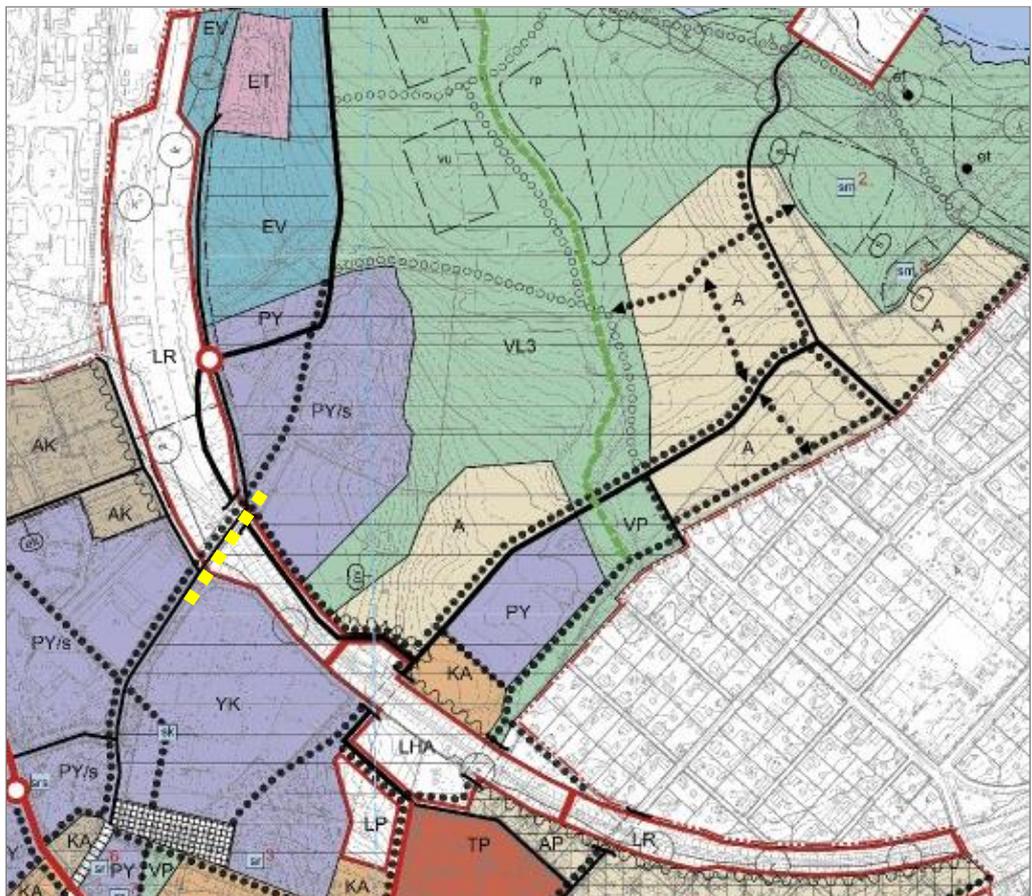
Suunnittelualueella on voimassa *Lohjan taajamaosayleiskaava*, joka on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 10.10.2012 ja on saanut lainvoiman 2.3.2016. Taajamaosayleiskaavassa Lohjan aseman ja Pitkäniemen välinen yhdysrata on osoitettu merkinnällä päärata/kaupunkirata. Suunniteltu aseman sijainti on osoitettu Lohjan kirkon itäpuolelle. Rataosa rajautuu itäosassa keskustatoimintojen alueeseen (C2), kantatien 25 suojaviheralueeseen (EV), lähivirkistysalueeseen (VL) ja maa- ja metsätalousvaltaiseen alueeseen, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta (MU). Keskiosassa rataosuus rajautuu pientalovaltaiseen asuntoalueeseen (AP1) ja keskustatoimintojen alueeseen (C1). Länsiosassa rata rajautuu Hiidensalmen kohdalla teollisuusalueeseen, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia (TY), Tytyrin kaivoksen suojaviheralueeseen (EV), Lohjanjärven rannan lähivirkistysalueeseen (VL), asuntoalueisiin (A2, AP1) ja Pitkäniemessä teollisuus- ja varastoalueeseen, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia ja joka toiminnan päätyttyä voidaan osoittaa monipuoliseksi työpaikka-alueeksi (TY/TP).

Osayleiskaavassa Pappilan alue Lohjan kirkon pohjoispuolella on osoitettu yhdyskuntarakenteen mahdolliseksi laajenemisalueeksi ja Tytyrin louhoksen alue arvokkaaksi geologiseksi muodostumaksi. Pitkäniemen alueella radan poikki tai sen suuntaisesti on osoitettu viheryhteystarpeita. Rataosuuden länsiosa sijoittuu Nordkalk Oy:n kaivospiirin alueelle (ek) ja keski- ja itäosat tärkeälle pohjavesialueelle (pv). Pohjavesialue-merkintää koskevan suunnittelumääräyksen mukaan alueella ei ole sallittua sellainen toiminta tai rakentaminen, joka saattaa vaarantaa maaperän laadun tai pohjaveden laadun ja määrän.



Kuva 6. Ote Taajamaosayleiskaavasta. Aineisto © Lohjan karttapalvelu 2019.

Suunnittelualueella taajamaosayleiskaavaa tarkentaa Lohjan keskustan, Pappilan ja Moision alueilla *Lohjan keskustan osayleiskaava*, joka on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 15.1.2014 ja on saanut lainvoiman 14.9.2016. Osayleiskaavassa rautatieliikenteen alueeseen (LR) rajautuvat alueet on osoitettu pientalovaltaisiksi ja kerrostalovaltaisiksi asuntoalueeksi (A, AP, AK), julkisten palvelujen alueeksi (PY), kirkkojen ja muiden seurakunnallisten rakennusten alueeksi (YK) sekä suojaviheralueeksi (EV). Lisäksi Pappilan alueen pellot radan pohjoispuolella on osoitettu lähivirkistysalueeksi ja maisemapuistikoksi (VL3). Henkilöliikenteen terminaalialue (LHA) on osoitettu hautausmaan itäpuolelle. Terminaalialueelle on osoitettu kaksi uutta alikulkua radan ali.



Kuva 7. Ote Lohjan keskustan osayleiskaavasta. Lakkautettavan rautatiealueen itäraja on esitetty keltaisella katkoviivalla. Aineisto © Lohjan karttapalvelu 2019.

2.2.3 Asemakaavat

Lohja-Lohjanjärvi -rataosa sijoittuu asemakaavoitetulle alueelle Pappilan, Hiidensalmen ja Pitkäniemen alueilla. Moision ja Asemanrinteen alueilla rautatiealue rajautuu asemakaava-alueeseen radan molemmin puolin. Kantatien 25 risteysalueella rataympäristö on asemakaavoittamatonta.



Kuva 8. Asemakaavoitettu alue on merkitty punaisella rajauksella. Aineisto © Lohjan karttapalvelu 2019.

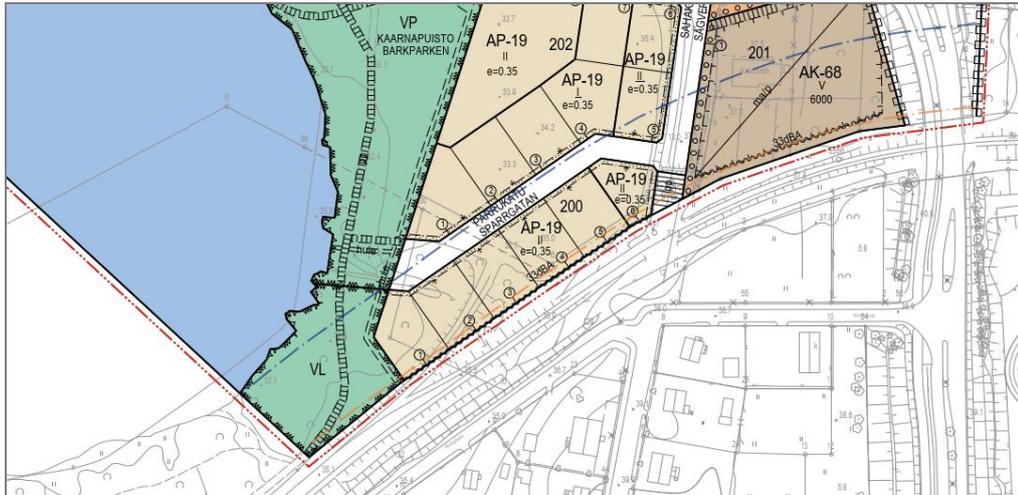
Suunnittelualueella on vireillä useita asemakaavan muutoshankeita. Lohja-Lohjanjärvi -rataosan länsiosan lakkauttamiseen näistä liittyvät suunnitteluosuuden länsiosaan sijoittuvat Hiidensalmen, Taimisto-Tennarin, Pitkäniemen ja Laurentius-talon asemakaavojen muutokset.



Kuva 9. Suunnittelualueella vireillä olevat asemakaavamutokset. Aineisto © Lohjan karttapalvelu 2019.

Hiidensalmi

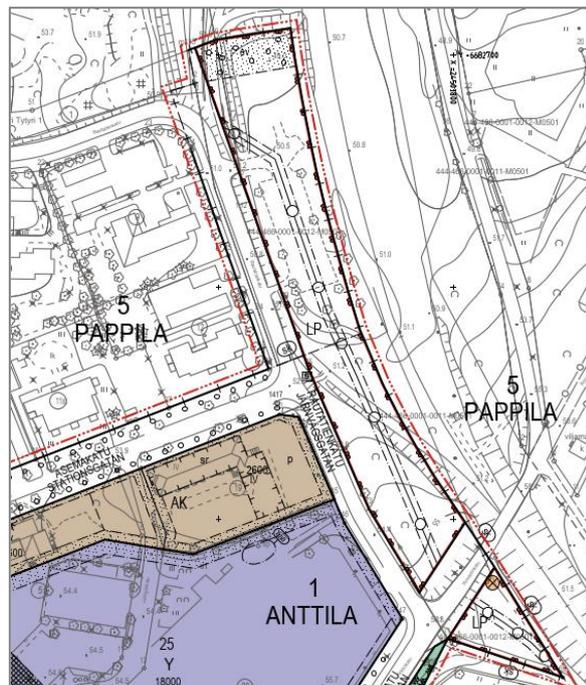
Hiidensalmen asemakaavan muutos laaditaan asuntomessujen 2021 totuttamiseksi alueella. Asemakaavan muutos on tammikuussa 2019 ehdotusvaiheessa. Kaava-alue käsittää 19,2 hehtaarin kokoisen alueen noin 1,5 km päässä Lohjan ydinkeskustasta. Alue rajautuu pohjoisessa ja lännessä Lohjanjärven Ristiselkään ja Hiidensalmeen, idässä suurelta osin Karstuntiehen ja etelässä Lohja-Lohjanjärvi -rataosaan. Asemakaavamuutoksen tarkoituksena on muuttaa käytöstä poistuneet teollisuusalueet keskustaan tukeutuvaksi kaupunkimaiseksi asuntoalueeksi. Alueelle kaavoitetaan pääasiassa pientalotontteja. Asemakaavan muutosehdotus on ollut nähtävillä marras-joulukuussa 2018. Muutosehdotuksessa Lohja-Lohjanjärvi -rataosan rajautuvat maa-alueet on osoitettu asuin-kerrostalojen korttelialueeksi (AK), asuin-kiinteistöjen korttelialueeksi (AP) ja lähivirkistysalue (VL). Rataosan varteen sijoittuvien rakennusten suunnittelussa tulee huomioida raideliikenteen aiheuttama runkomelu.



Kuva 10. Ote Hiidensalmen asemakaavan muutosehdotuksesta 5.11.2018. Asemakaava-alue rajautuu etelässä Lohja–Lohjanjärvi -rataosaan. Aineisto © Lohjan kaupunki 1/2019.

Laurentius-talo

Laurentius-talon asemakaavan muutos on tammikuussa 2019 hyväksymisvaiheessa. Kaava-alue rajautuu lännessä Karstuntiehen, etelässä ja idässä kirkon seutuun ja pohjoisessa Lohja-Lohjanjärvi -rataosaan ja asuin-kerrostalojen korttelialueeseen. Alueelle tulee sijoittumaan uusi koulu- ja monitoimitalo, jonka lisäksi ratkaistaan yhtenäiset pysäköinti- ja liikennejärjestelyt Lohjan kirkon tuntumassa. Asemakaavan muutosehdotus on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 14.11.2018, mutta hyväksymispäätöksestä on valitettu Helsingin hallinto-oikeuteen eikä asemakaavan muutos ole lainvoimainen. Asemakaavan muutoksessa rataan rajautuva alue on osoitettu yleiseksi pysäköintialueeksi (LP).



Kuva 11. Ote Laurentius-talon asemakaavan muutoksesta 24.10.2018. Kaava-alueen itäosassa Lohja–Lohjanjärvi -rataosaan rajautuvat maa-alueet on osoitettu yleiseksi pysäköintialueiksi (LP). Aineisto © Lohjan kaupunki 1/2019.

Taimisto-Tennari

Taimisto-Tennarin asemakaavan muutos on tammikuussa 2019 valmisteluvaiheessa. Kaava-alue rajautuu pohjoisessa Lohja-Lohjanjärvi- rataosaan, lännessä Hiidensalmen omakotialueeseen Taimistonkadun varrella ja idässä Karstuntiehen. Kaavamuutoksen tavoitteena on tutkia Sporttikeskus Tennarin kehittämistarpeet ja sen pohjoispuolisen viljelyaukean muutos osin Taimiston liikuntapuistoksi ja osin asuinrakentamiseen. Asemakaavan muutoksen valmisteluaineisto on ollut nähtävillä touko-kesäkuussa 2018. Luonnosvaihtoehdoissa rataan rajautuva alue on osoitettu puistomaiseksi alueeksi.

Pitkäniemi

Pitkäniemen asemakaavan muutosta ei ole aloitettu tammikuuhun 2019 mennessä. Alueelle tullaan osoittamaan pientalovaltaista asutusta entisten teollisuuskiinteistöjen alueelle.

2.3 Elinkeinoelämän kuljetukset

Lohja-Lohjanjärvi -rataosan alueella merkittävimmät elinkeinoelämän kuljetustarpeet kohdistuvat Pitkäniemen teollisuusalueelle sekä Tytyrin kaivosalueelle. Pitkäniemessä sijaitsevat Metsä Woodin kertopuuta valmistava Lohjan Kerto-tehdas sekä viilua ja vaneria valmistava Mahogany. Nordkalkin Tytyrin kalkkikaivos ja -tehdas sijaitsevat rataosan varrella Pappilan kaupunginosan alueella. Sekä Pitkäniemen että Tytyrin teollisuuden kuljetukset tukeutuvat tieverkkoon. Pitkäniemeen viimeiset raakapuukuljetukset rautateitse tulivat vuonna 2010. Tämän jälkeen rautatiekuljetukset ovat ulottuneet vain Lohjan aseman raakapuuterminaaliin. Tytyrin kalkkitehtaalle kuljetuksia on tullut rataa pitkin 1980-luvulla. Aiemmin tehtaalla oli myös oma pistoraide ja ratapiha, mutta rakenteet on jo purettu.

Pitkäniemen teollisuusalueelle tulee vuositasona noin 370 000 m³ raakapuuta vuodessa pääasiassa 150 kilometrin etäisyydeltä alueesta. Alueelta lähtee valmiita tuotteita vähintään 100 000 m³ vuodessa. Tytyrin kalkkitehtaalle tulee kalkkikiveä ja poltettua kalkkia noin 100 000 tonnia vuodessa. Rautatiekuljetusten kustannustehokkuuden näkökulmasta kuljetusetäisyydet ja -volyymit ovat verrattain vähäiset.

Teollisuuden toimijoille tehdyn kyselyn perusteella alueen elinkeinoelämällä ei tällä hetkellä ole realistista käyttötarvetta ratayhteydelle. Pitkäniemen teollisuusalueen yritykset katsovat, että ratayhteyden säilyttäminen olisi toivottavaa sen tarjoaman tulevaisuuden kuljetuspotentiaalini vuoksi. Lohjan kaupungin maankäytön kehityssuunnitelmissa Pitkäniemen teollisuusalue tulee säilymään myös tulevaisuudessa, vaikka sen tuntumaan tullaan kaavoittamaan asuinalueita.

Kyselyn perusteella Tytyrin kalkkitehdas ei ratayhteyttä toimintaansa tarvitse nyt eikä tulevaisuudessa.

2.4 Maa- ja kallioperä

Rataosuuden alkuosa sijoittuu Lohjanharjulle, joka on osa I Salpausselän reunamuodostumaa ja jossa maaperän kerrospaksuudet ovat useita kymmeniä metrejä. Tällä osuudella rata kulkee pääasiassa pitkin reunamuodostuman proksimaalipuolta, jossa maapinta laskee jyrkästi luoteeseen. Maaperä on hiekkaa ja soraa, ja siinä voi olla vaihtelevasti savi- ja siltilinssejä ja moreenisia välikerroksia ja linssejä. Karkeat hiekka- ja sorakerrokset jatkuvat Moisio Pellon alueelle, jossa ne ovat savikerrosten peittämiä.

Muu osa suunnittelualueesta sijoittuu savi- ja silttimaalle. Hiidensalmen alueella savi- ja silttikerrosten paksuus vaihtelee 1-12 m välillä Geotek Oy:n laatiman rakennettavuusselvityksen perusteella. Savi- ja silttikerrosten alapuolella pohjamaa on Hiidensalmissa moreenia. Hiidensalmen ja todennäköisesti myös Pitkäniemen alueella on täyttömaita.

Lohjanharjun pohjoispuolisella rataosalla kallio on paikoin pinnassa ja rata kulkee lyhyen matkaa kalliroleikkauksessa Kirkkokadun tuntumassa hautausmaan pohjoispuolella. Alueen kallioperä on kallioperäkartan perusteella kalkkikiveä, gneissia ja amfiboliittia.

2.5 Pinta- ja pohjavedet

Lohja-Lohjanjärvi -rataosa sijaitsee pääasiassa Karjaanjoen (23) vesistöalueella ja valtakunnallisen vesistöaluejaon 3. jakovaiheen mukaan Lohjanjärven lähialueen (23.021) valuma-alueelle. Ainoastaan vedenjakajana toimivan Lohjanharjun itäpuolella sijaitseva Lohjan aseman seutu sijoittuu Siuntionjoen (22) vesistöalueelle ja edelleen Kyrkån valuma-alueelle (22.006) (Ekholm 1993). Suunnittelualan merkittävin pintavesimuodostuma on Lohjanjärvi, jonka Pappilanselän vesialue rajaa Lohjan keskusta-alueita idässä, Hiidensalmi pohjoisessa ja Ristiselkä lännessä. Lohjanjärvi kuuluu pintavesityyppiin *runsaravinteiset järvet* (Rr) ja sen ekologinen tila järven itäosassa suunnittelualueella on tyydyttävä. Vesialue on selvästi rehevä veden laadun, kasviplanktonin, vesikasvillisuuden, pohjaeläimistön ja kalaston perusteella. Pappilanselän etelärannalla sijaitsee Moision EU-uimavesidirektiivin uimaranta.

Lohja-Lohjanjärvi -rataosan alittaa muutamia Lohjanjärveen laskevia puroja. Näistä merkittävin on Moision peltoalueiden keskellä virtaava uoma, joka alittaa radan suunnitteluosuuden keskiosassa Moisionpolun kohdalla noin paalulla km 125+976 ja laskee pohjoiseen Pappilanselälle. Lisäksi Pitkäniemen teollisuusalueella Mondin tehtaan kiinteistöllä sijaitsee vesienkäsittelyyn liittyvä kosteikkomainen vesiallas sekä Lohjan kaupungin jätevedenpuhdistamon ja Mondin puhdistamon prosessialtaat.

Lohja-Lohjanjärvi -rataosan pintavedet kuivatetaan sivuojia pitkin Lohjanjärven Ristiselälle Pitkäniemen ja Tytyrin elämyskaivoksen väliseltä osuudelta. Kaivoksesta etelään aina valtatie 25 liittymään saakka rata-alueen pintavedet ohjautuvat Pappilanselälle. Suunnitteluosuuden itäosassa valtatie 25 alituksesta itään rata-alue kuivatetaan pääosin kaupungin hulevesiverkostoon. Koko suunnitteluosuudella radan hoitamattomat sivuojat ovat pahoin kasvittuneet rataosan kunnossapidon lopettamisen jälkeen. Rataosuuden alittaa neljä kivirumpua, joista yksi sijoittuu Pitkäniemeen, kaksi Hiidensalmen ja yksi Moision alueelle.



Kuva 12. Näkymän rataosalta länteen Lohjanjärven Ristiselälle Hiidensalmen alueella.

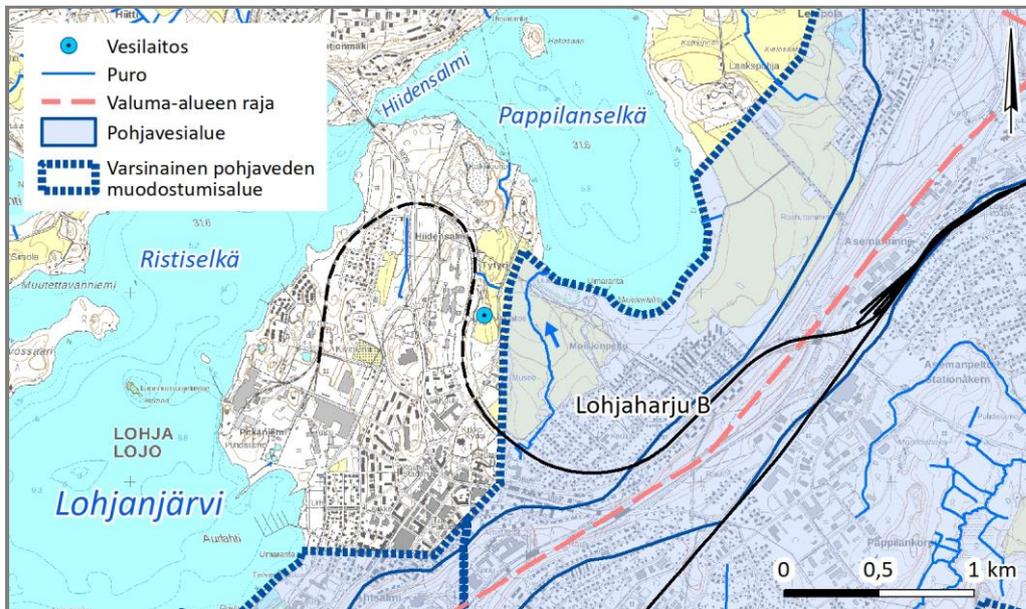


Kuva 13. Rataosan kuivatus on toteutettu sivuojien kautta ja sen allittaa neljä kivrumpua.

Suunnittelualueen itäosa Moisionpellon peltoalueilta itään sijoittuu Lohjanharjun pohjavesialueelle (tunnus O142851 B). Pohjavesialue kuuluu 1E-luokkaan ja on vedenhankinnan kannalta tärkeä pv-alue, jonka pohjavedestä pintavesi- tai maaekosysteemi on suoraan riippuvainen. Lähimmät vedenottamot ovat Tytyrin kaivoksen Pitkäniemen ja Solheimin pumppaamot, joista pumpataan kalliopohjavettä, sekä Moisionpellon vedenottamo, joka sijaitsee noin 600 metriä itään radasta Lohjanharjun pohjoispuolella. Lakkautettava rautatiealue suunnitteluosuuden länsiosassa ei sijoitu pohjavesialueelle.

Lohjanharjulla pohjaveden pinta on korkeimmillaan muodostuman keskiselänteellä ja kalliota vasten kerrostuneilla reuna-alueilla. Moisionpellon vedenottamolla pohjaveden pinta on noin tasossa + 38–42 m mpy (SYKE avointieto 2018). Pohjavesi on alueella paineellista. Pohjavesi virtaa suunnittelualueella pääasiassa pohjavesialueen keskiosista lounaaseen kohti Lohjanjärveä. Lohjanjärvi on noin tasossa +31,6 mpy.

Suunnittelualue kuuluu Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueeseen.



Kuva 14. Suunnittelualueen pintavesimuodostumat, valuma-alueen raja ja pohjavesialueen rajaus. Lakkautettava rataosuus (musta katkoviiva) suunnitteluosuuden länsiosassa ei sijoitu pohjavesialueelle.

2.6 Luonnonympäristön arvokohteet

Luonnonympäristön arvokohteet on selvitetty Lohjan kaupungin ympäristönsuojeluyksiköstä, suunnittelualan kaavoitukseen liittyvistä selvityksistä sekä Suomen ympäristökeskuksen paikkatietoaineistoista. Lakkautettavaksi esitettävän rataosan rautatiealueella ei ole laadittu erillistä luontoselvitystä, sillä purkutoimenpiteet eivät kohdistu rakentamattomille alueille.

Suunnittelualan kuuluu kasvillisuusvyöhykejaossa hemiboreaalisen tammivyöhykkeen ja eteläboreaalisen havumetsävyöhykkeen välimaastoon. Alueella on pitkä kasvukausi ja sademäärät ovat runsaita. Kasvilajistoon ja sen runsauteen vaikuttaa kallio- ja maaperän kalkkipitoisuus. Metsät ovat pääosin rehevää rantalehtoa ja alueen linnusto on runsas ja lajisto melko monipuolinen. Pappilan ympäristössä on kulttuurivaikutteista puutarhakasvillisuutta.

Lohja-Lohjanjärvi -rataosan tuntumaan sijoittuu vain harvoja arvokkaita luontokohteita. Hiidensalmen alueella vuonna 2018 laaditussa luontoselvityksessä havaittiin rautatiealueeseen rajautuva liito-oravan (*Pteromys volans*) reviiri rataosan ja Lohjanjärven välisellä rantavyöhykkeellä suunnitteluosuuden länsiosassa. Liito-orava on luontodirektiivin liitteen IV(a) laji, jonka lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on luonnonsuojelulain (1096/1996) 49 §:n perusteella kielletty. Lisäksi Kiviniemen louhos Pitkän Niemessä sekä Tytyrin louhos Hiidensalmessa ovat valtakunnallisesti arvokkaita kallioalueita. Kallioalueet ovat luonnon- ja maisemansuojelun kannalta tärkeitä. Molemmat kallioalueet on arvioitu hyvin arvokkaiksi kallioalueiksi (arvoluokka 3).

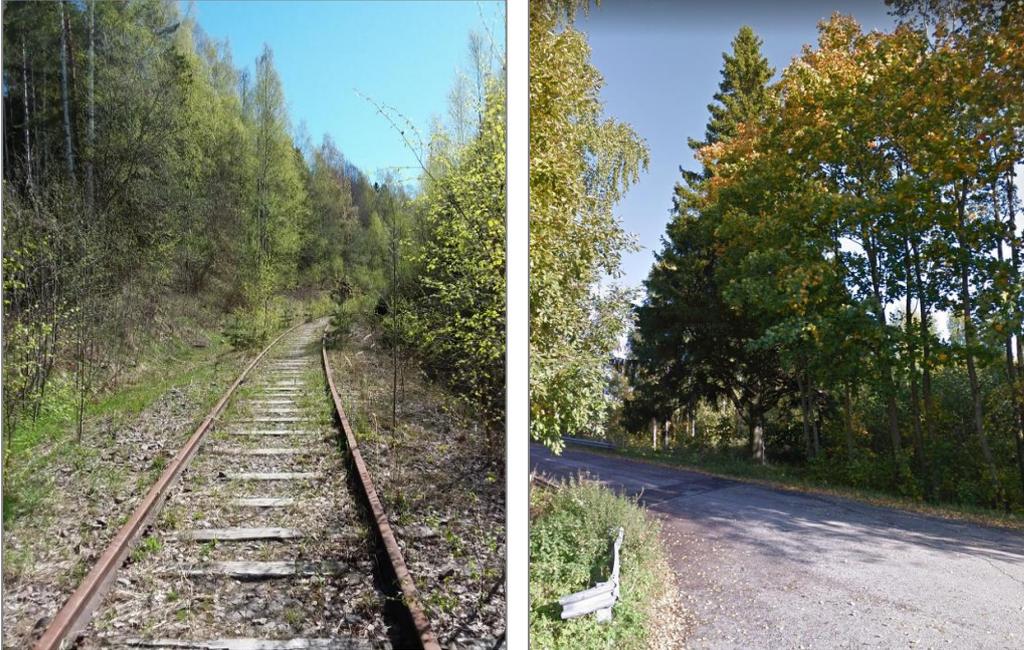


Kuva 15. Liito-oravan reviiri rataosan varressa Hiidensalmen alueella (Envibio Oy 2018) (vasen). Näkymä radalta lounaaseen kohti liito-oravan reviiriä (oikea).

Kiviniemen louhos on vanha kalkkilouhosalue, jonka alueella kasvaa hyvin arvokasta kalkkikalliolien kasvistoa. Alue ei ole luonnontilainen, vaan rajauksen alueella sijaitsee nykyään asuinalue ja jätevedenpuhdistamo.

Myös *Tytyrin louhos* on laaja, vanha avolouhos, jonka länsipuolella on jäljellä edustavaa kalkkikalliota ja hieman pähkinälehtoa. Suurin osa alueesta on louhoksen sivukivimaata, jolla on lehtoisen lehtimetsän peittämä. Lajisto on monipuolinen ja alueella kasvaa useita harvinaisia kalkkikasveja ja sieniä. Laaja avolouhos on muuttanut alueen maisemakuvaa ja muutokset näkyvät myös kauemmas Pappilanselän vastarannoille. Myös avolouhosalueen pienmaisemat

tarjoavat erikoisia näköaloja. Alueella voimassa olevassa asemakaavassa osa louhosalueesta on osoitettu sl-merkinnällä, *suojeltava alueen osa*. Merkinnän perusteena ovat alueella esiintyvät luontodirektiivin, luonnonsuojelulain ja metsälain luontotyytit sekä erittäin uhanalaiset, vaarantuneet ja silmälläpidettävät eliölajit. Alueella on kielletty edellä mainittuja luontoarvoja heikentävät toimenpiteet.



Kuva 16. Tytyrin kaivosalueen kohdalla rataosuus rajautuu SL-merkinnällä osoitettuun kaivoksen suoja-
viiheralueeseen (vasen). Hautausmaan kulmalla rautatiealueen reunalla on asemakaavalla suojeltava
kuusi (oikea).

2.7 Maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteet

Suunnittelualue sijoittuu maisemamaakuntajaossa Eteläisen rantamaan maisemamaakuntaan ja Kiskon-Vihdin järvisetuun, joka on maastonmuodoiltaan vaihtelevaa järvien, pienvesistöjen, metsäisten kallioalueiden ja viljavien savikkopeltojen mosaikkia. Alueella on kallioperän kalkkipitoisuudesta johtuen runsaasti lehtoja. Perinteinen rakentaminen on sijoittunut järvien- tai jokirantojen tuntumassa oleville kummuille ja kukkuloille. Alueen maisemarvot liittyvät pitkään kulttuurihistoriaan ja viljelyalueiden avoimiin maisematiloihin. Tytyrin kaivosalue näkyy voimakkaana maisemarakenteesta poikkeavana elementtinä ja on kulttuurihistorialliselta arvoltaan merkittävä. Keskustassa kohoava Pyhän Laurin kirkko näkyy maisemassa pitkälle.

Lohjan kirkko ympäristöineen on arvoltaan valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009), jonka aluerajaus on osoitettu Uudenmaan maakuntakaavassa. Lohjan kirkkoympäristöön, jonka rakenne periytyy keskiajalta, kuuluvat 1300- ja 1400-lukujen vaihteen harmaakivikirkko kirkkotarhoineen ja hautakappeleineen sekä 1800-luvun loppupuolella rakennettu pappila pihapiireineen ja viljelymaisemineen. Kirkkoympäristöön kuuluu myös arkkitehtuuriltaan arvokas 1950-luvulla rakennettu seurakuntatalo ja Pappilanselän itärannalla sijaitseva, Kustaa Vaasan 1556 perustama Laakspohjan entinen kuninkaankartano puistoinen ja viljelyalueineen.

Maakunnallisesti arvokkaana kulttuuriympäristönä Lohjan kirkon ympäristön rajaukseen kuuluvat myös Moisionpellon hyvin säilynyt jälleenrakennuskauden asuntoalue sekä Tytyrin 1800-luvun lopussa perustettuun kalkkikaivokseen liittyvät rakennukset lähinnä 1940- ja 1950-luvuilta, jotka on osoitettu myös maakuntakaavassa.

Lohja-Lohjanjärvi -rataosa sijoittuu RKY-alueen lounaisosaan noin 370 metrin matkalla. Radan lounaispuolelle sijoittuu Lohjan kirkko ja hautausmaa ja koillispuolelle Moisionpellon pelto-alue sekä entinen pappila siihen kuuluvine rakennuksineen. Rataosa sijoittuu maakunnallisesti arvokkaaksi osoitetuilla alueilla tai sen rajalle noin 2 240 metrin matkalla RKY-alueen itä- ja länsipuolella.

Lisäksi Lohjan harmaakivikirkko on suojeltu kirkkolailla (1054/1993) (tunnus 200418). Kirkko on kolmanneksi suurin Suomen keskiaikaisista kirkoista. Lohjan Pyhälle Laurille omistetun kirkon 1500-luvun alusta peräisin olevat maalaukset tekevät kirkosta yhden maamme kaikkein merkittävimmistä keskiaikaisista kulttuurimuistomerkeistä. Kirkon rakenteet on luokiteltu myös muinaismuistolain (295/1963) mukaiseksi kiinteäksi muinaisjäännskohteeksi (tunnus 1000014821). Rataosan etäisyys kirkkorakennukseen on noin 170 metriä.

Paikallisesti arvokas kulttuuriympäristön kohde on Rautatienkadun ja rataosan väliselle alueelle sijoittuva Talvisotaan lähtijöiden muistomerkki sekä sen yhteyteen rakennettu muistoraide. Myös Lohjan aiempaan teollisuushistoriaan ja rautatiehen kuuluva vanha vesiviskuri Lohja-Lohjanjärvi -rataosan ja muistoraitteen risteyskohdassa on paikallisesti arvokas rakenne ja osa alueen rakennettua kulttuurimaisemaa. Vesiviskuri on toiminut höyryveturien vedentäyttölaitteena.



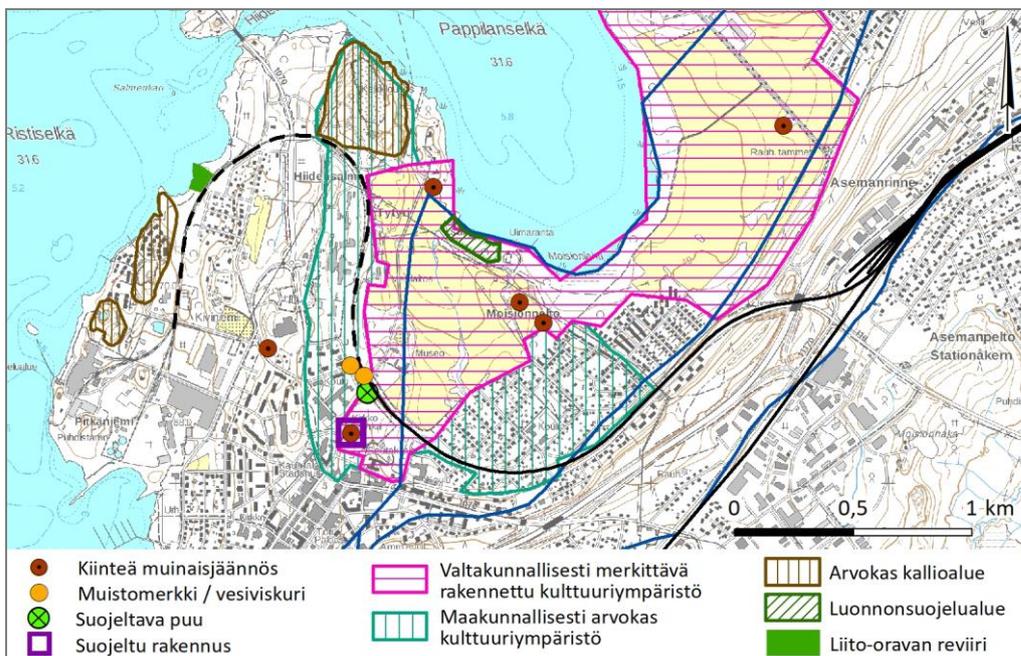
Kuva 17. Talvisotaan lähtijöiden muistomerkki rataosan varrella (vasen) ja muistomerkkin tuntumaan sijoittuva kulttuurihistoriallisesti arvokas Lohjan Pyhän Laurin kirkko (oikea).



Kuva 18. Näkymä Lohjan Pappilan yli kohti Moisionpeltoa. Alue on osa RKY-alueutta.



Kuva 19. Vesiviskuri ja sen eteläpuolella sijaitseva muistoraide ovat paikallisesti arvokkaita kulttuuriympäristön kohteita.



Kuva 20. Luonnon- ja kulttuuriympäristön arvohteet. Lakkautettava rataosa on merkitty katkoviivalla.

3 Ratasuunnitelman toimenpiteet

3.1 Rautatiealueen lakkauttaminen

Lohja–Lohjanjärvi -rataosa esitetään lakkautettavaksi Rovastinkadun Pappilan ylikulkusillalta (km 126+303) länteen rataosan loppuun Pitkäniemen teollisuusalueelle asti (km 128+790). Kaikki ratalinjaan liittyvät rakenteet lakkautettavalta rautatiealueelta esitetään purettaviksi. Alueet esitetään luovutettavaksi käypään hintaan Lohjan kaupungin käyttöön erillisellä sopimuksella.

3.2 Ratarakenteiden purku

Rataosan lakkauttaminen koskee ainoastaan radan loppuosaa ratakilometriltä 126+303 eteenpäin, mutta ratarakenteet esitetään purettavaksi koko rataosuudelta. Ratarakenteet puretaan Lohjan raakapuuterminaalin erkanemismvaihteelta V424, aina Pitkäniemen teollisuusalueen kiinteistörajoille asti. Kaikki Väyläviraston omistamat kiskot ja ratapölkyt sekä niihin liittyvät ratarakenteet puretaan, lukuun ottamatta lyhyttä sivuraideosuutta (muistoraide) Pappilan ylikulkusillan luoteispuolella Rautatienkadun ja Lehmuskadun välisellä alueella Talvisotaan lähtijöiden muistomerkin luona. Myös Tytyrin kalkkitehtaan eteläpuolella sijaitseva vanha, kivinen lastauslaituri säilytetään.



Kuva 21. Vanha lastauslaituri Tytyrin tehtaan ympäristössä säilytetään ratarakenteiden purkamisen yhteydessä.

3.3 Vaihteiden ja liikenteenohjauslaitteiden purku

Lohja-Lohjanjärvi rataosuudella on neljä YV43-300-1:9,514 tyyppistä sekä yksi YV43-205-1:9,514 tyyppinen vaihte. Vaihteet ovat mekaanisesti käännettäviä ja puupölkkyillä. Vaihteet puretaan muiden rautatierakenteiden purkamisen yhteydessä. Vaihteiden kierrätettävyyttä tulee arvioida purkamisen yhteydessä.



Kuva 22. Rataosan itäpäähän vaihteita Pitkäniemessä.

3.4 Tasoristeysten purku

Rataosan kaikki olemassa olevat tasoristeysrakenteet puretaan kiskojen purkamisen yhteydessä. Tasoristeysten kohdalla olevat kulkuyhteydet säilytetään aiemmalla paikallaan ja päällystetään puretun tasoristeysrakenteen alueelta kesto- tai sorapäällysteellä risteävän väylän päällysteen mukaisesti. Teiden tasaukset tulee tarkastaa tasoristeyspaikoilla ja liikennemerkkit ja muut tasoristeyslaitteet ja kaapeloinnit tulee purkaa pois.



Kuva 23. Kurjenkadun tasoristeyksessä on puinen kansirakenne.

3.5 Kuivatus ja rummut

Rataosuudella on neljä radan alittavaa rumpua, ratakilometreillä 125+976, 126+530, 126+997 ja 127+771. Rumpujen, sivuojen ja muiden kuivatusrakenteiden kunto ja toiminta tulee tarkastaa ratarakenteiden purkamisen yhteydessä. Radan sivuojat perataan purkutöiden yhteydessä.

3.6 Maisemointi

Rautatiealueelta poistetaan raiderakenteet; ratakiskot, ratapölkkyt, ratakiskojen kiinnitys- ja jatkososat sekä vaihteet ja muut erikoisrakenteet. Ratapenger säilytetään nykytilanteen mukaisena. Alue maisemoidaan jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentamisen yhteydessä nurmetuksin ja tarvittaessa puu- pensasistutuksin. Maisemointia ei suunnitella ratasuunnitelman yhteydessä.

3.7 Pilaantuneiden maiden tutkimukset

Ratasuunnitelman aikana tarkasteltiin pilaantuneiden maiden tutkimustarve maastokäynnin ja olemassa olevien rekisteri- ja karttatietojen perusteella. Rata-alueelle ei katsota olevan välitöntä tutkimustarvetta maaperän pilaantuneisuuteen liittyen. Maaperän pilaantuneisuus on kuitenkin syytä selvittää muutamilla alueilla maankäytön muuttuessa erityisesti, jos alueille suunnitellaan maankaivutöitä tai rakentamista. Radan varren selvityskohteita ovat Lohjan aseman ratapiha, Tytyrin vanhan ratapihan alue, vaihdealueet ja Pitkäniemi. Lisäksi Hiiden salmen alueen tutkimustarve tulee arvioida uudestaan, jos alueella käynnissä olevat selvitykset ja rakennustyöt antavat sille aiheutta. Maaperän pilaantuneisuustutkimukset ajoitetaan rakennussuunnitteluvaiheeseen tai rakenteiden purkamisen yhteyteen.

4 Hankkeen vaikutukset

Hankkeen välittömät vaikutukset kohdistuvat vain kapealle alueelle rata-alueen molemmin puolin. Välilliset vaikutukset kohdistuvat hieman laajemmalle suunnittelualueella ja haitallisten vaikutusten osalta koskevat lähinnä Pitkäniemen teollisuusaluetta. Toisaalta lakkautettavan rautatiealueen uusi maankäyttö todennäköisimmin jalankulku- ja pyöräilyväylänä parantaa alueen asukkaiden kulkumahdollisuuksia ja suunnittelualueen osa-alueiden saavuttavuutta jalan ja pyörällä.

4.1 Rautatieliikenne

Radan purkamisella ei ole vaikutusta nykyiseen rautatieliikenteeseen. Rata ei ole nykykuntoisena tavaraliikenteellä liikennöitävässä kunnossa, eikä lakkauttaminen vaikuta nykytilaan. Rataosan alkuosan säilyttäminen Väyläviraston rautatiealueena varmistaa alueen hyödyntämismahdollisuuden tulevaisuudessa rautatienä, mikäli kaupunkijunahanke toteutuu.

Pitkäniemen teollisuusalueen yrittäjät näkevät ratayhteyden säilymisen tarpeellisenä sen luoman tulevaisuuden kuljetuspotentiaalin vuoksi. Nykytilanteessa alueelle ei tule rautatiekuljetuksia. Rataosan lakkauttaminen Pitkäniemessä ei mahdollista rautatiekuljetuksia alueelle tulevaisuudessa.

4.2 Muu liikenne ja liikenneturvallisuus

Lohja-Lohjanjärvi -rataosan länsiosan lakkauttaminen Pappilan ylikulkusillan ja Pitkäniemen välillä ei vaikuta rautatieliikenteestä aiheutuvaan liikenneturvallisuusriskiin, koska rata ei ole ollut liikennekäytössä vuoden 2010 jälkeen. Radan viisi tasoristeystä poistetaan ja kohteiden päällysteet uusitaan.

Ratarakenteiden purkamisen jälkeen Moisionkadun ylittävä Moision alikulkusilta kunnostetaan Lohjan kaupungin toimesta. Sillalta puuttuvat kaiteet ja kiinteä kansirakenne. Alikulkusillalle pääsyä ei ole estetty radan käytön päätyttyä ja se on puutteiden vuoksi jalankulkijoille vaarallinen käyttää. Sillan aiheuttama turvallisuusriski poistuu kunnostamisen toteuduttua. Silta tulee parantamisen jälkeen toimimaan osana mahdollista rata-alueelle toteutettavaa jalankulku- ja pyöräilyväylää.



Kuva 24. Moision alikulkusilta on nykytilanteessa vaarallinen jalankulkuhyteytensä. Sillan kansirakenne ei ole kiinteä ja kaiteet puuttuvat.

4.3 Kaavoitus ja maankäyttö

Lohja–Lohjanjärvi -rataosan lakkauttaminen Rovastinkadun Pappilan ylikulkusillalta länteen poikkeaa sekä Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen että valmisteilla olevan Uusimaa-kaavan 2050 ratavarausmerkinnöistä. Molemmissa kaavoissa yhdysratavaraus ulottuu ylikulkusillan länsipuolelle Tytyrin kalkkitehtaan kohdalle. Lakkauttaminen vaatii Lohjan keskusta-alueella voimassa olevien osayleiskaavojen ja asemakaavojen päivittämistä.

Lohja–Lohjanjärvi -rataosan lakkauttaminen Pappilan ylikulkusillan kohdalta länteen mahdollistaa Hiidensalmen ja Pitkäniemen alueen maankäytön kehittämisen Lohjan kaupungin tavoitteiden mukaisesti. Lakkauttamatta jätettävä itäinen rataosuus luo edellytykset mahdollisen Lohjan kaupunkiradan toteuttamiselle. Koska vanhat ratarakenteet osuudelta vaativat kuntonsa vuoksi purkamista, täydentää rautatiealue siirtymäaikana keskusta-alueen jalanku- ja pyöräilyverkkoa.

Rataosan länsipäässä sijaitseva Pitkäniemen teollisuusalue on aikanaan syntynyt alueelle pääasiassa ratayhteyden takia. Vaikka rautatiekuljetuksia ei rataa pitkin ole kulkenut vuoden 2010 jälkeen, alueen toimijat toivoisivat ratayhteyden säilymistä sen tulevaisuuden kuljetuspotentiaalin vuoksi. Radan lakkauttamisella saattaa olla vaikutusta yritysten pitkän tähtäimen kehityssuunnitelmiin. Toisaalta alueelta ei ole löytynyt halukasta omistajatahoa jatkamaan radanpitoa ja kunnostamaan rataosaa.

4.4 Ihmisten elinolot ja viihtyvyys

Rataosuuden muuttaminen virkistyskäyttöön jalanku- ja pyöräilyväyläksi parantaa alueen ihmisten elinoloja sekä liikkumismahdollisuuksia koko ratalinjan matkalla. Toteutuessaan väylä mahdollistaa viihtyisän ja turvallisen reitin Lohjan aseman seudun ja Pitkäniemen välillä. Reitti parantaa Tytyrin elämyskaivoksen sekä kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Lohjan kirkon ja museon saavutettavuutta jalan ja pyörällä.

Nykytilanteessa melko metsittyneen rata-alueen ratarakenteiden purkaminen ja jalanku- ja pyöräilyväylän toteuttaminen siistivät radan varren lähimaisemaa. Erityisesti Pitkäniemen vanhan asuinalueen ja Tytyrin kaivoksen kohdilla rata on pahasti pusikoitunut. Myös Moision asuinalueen kohdalla ympäristö siistiytyy nykytilanteesta. Vuosia kunnossapitämättömän rata-alueen käyttöönotto jalanku- ja pyöräilyväylänä ehkäisee myös alueella esiintyvää roskaamista ja rakenteiden sotkemista. Epäsiistiä ympäristöä esiintyy nykytilanteessa esimerkiksi Tytyrin kalkkitehtaan eteläpuolella.



Kuva 25. Metsittyynyttä rata-aluetta Pitkäniemen kohdalla (vasen) ja roskaantunutta rata-aluetta Tytyrin kalkkitehtaan ympäristössä (oikea).

4.5 Maa- ja kallioperä

Rataosan osittaisella lakkauttamisella ja ratarakenteiden purkamisella koko rataosuudelta ei ole haitallisia vaikutuksia alueen maa- ja kallioperään.

4.6 Pinta- ja pohjavedet

Rautatiealueen kuivatussuunnat eivät muutu rataosan osittaisen lakkauttamisen ja raidera-
kenteiden purkamisen vuoksi. Ratapengertä ei pureta, vaan se tulee toimimaan tulevan jalan-
kulkua- ja pyöräilyväylän perustana. Myös nykyiset neljä kivirumpua säilytetään. Purkutöiden
yhteydessä nykyiset radan sivuojat perataan ja kunnostetaan tarvittavilta osin. Mikäli raidera-
kenteiden purkaminen ajoittuu hyvin sateiseen ajankohtaan, saattaa kiintoainespitoisuus ko-
hota vähäisessä määrin alueen kuivatusvesiä vastaanottavissa ojissa ja puroissa. Rataosan
lakkauttamisella ja raidera-
kenteiden purkamisella ei ole haitallista vaikutusta Lohjanjärven
vedenlaatuun tai järven vesienhoitosuunnitelman tavoitteisiin. Lohjanjärven Maikkalanselän-
Aurlahden vesialueen saavutettavissa oleva hyvä ekologinen ja kemiallinen tavoitetilä on saa-
vutettu vuoteen 2015 mennessä. Hankkeella ei myöskään ole haitallisia vaikutuksia Pappilan-
selän rannalla sijaitsevan Moision EU-uimavesidirektiivin uimarannan vedenlaatuun tai käyt-
töön.

Rataosan osittaisella lakkauttamisella ja ratarakenteiden purkamisella koko rataosuudelta ei
arvioida olevan haitallisia pohjavesivaikutuksia Lohjanharjun vedenhankintaa varten tärkeään
pohjavesialueeseen. Kreosoottia sisältävien ratapölkkyjen poistaminen vähentää pohjaveden
pilaantumisriskiä alueella.

4.7 Luontoarvot ja luonnonympäristö

Rataosan osittaisella lakkauttamisella ja ratarakenteiden purkamisella koko rataosuudelta ei
ole erityisiä haitallisia vaikutuksia alueen arvokkaisiin luontokohteisiin. Rataosa sijaitsee etääl-
lä Moisionrannan luonnonsuojelualueesta eikä rakenteiden purkutoimenpiteitä uloteta Hii-
dentsalmen alueella sijaitsevalle liito-oravan reviirille tai valtakunnallisesti arvokkaiksi kallio-
alueiksi luokiteltujen Tytyrin louhoksen tai Pitkäniemen louhoksen alueille.

Toisaalta ratarakenteiden purkaminen ja poistaminen maastosta parantavat luonnonympäris-
tön tilaa koko rataosuudella, kun ympäristölle haitalliset kreosoottipölkkyt ja teräksiset kiskot
poistetaan rata-alueelta ja kierrätetään asianmukaisesti.

4.8 Maisema ja kulttuuriympäristö

Rataosuus sijoittuu keskiosaltaan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäris-
tön alueelle Lohjan kirkon ja hautausmaan kohdalla. RKY-alueella rata sijoittuu ympäröivää
maisemaa matalammalle korkeustasolle kalliioleikkaukseen hautausmaan ja Pappilan pelto-
alueen välissä. Hautausmaan kaakkoispuolella rata on matalalla penkereellä puuston ympä-
röimänä. Ratasuunnitelman mukaan rataosaa ei lakkauteta RKY-alueella, mutta ratarakenteet
tullaan purkamaan. Sekä kalliioleikkaus että ratapenger säilytetään ja hyödynnetään tulevan
jalankulku- ja pyöräilyväylän perustuksina.

Muutokset rata-alueella eivät heikennä alueen kulttuurihistoriallisia tai maisemallisia arvoja.
Jalankulku- ja pyöräilyväylä sulautuu maisemaan nykyistä ratalinjausta mukaillen. Mahdollisen
tulevan kaupunkiradan vaikutukset kulttuurimaisemaan sekä vaikutusten lieventämistoimen-
piteet ratkaistaan kyseisen hankkeen mahdollisessa myöhemmässä suunnittelussa ja vaiku-
tusten arvioinnissa.



Kuva 26. Rataosa sijoittuu kallioleikkaukseen ja puuston reunustamalle matalalle penkereelle RKY-alueella.

4.9 Pilaantuneet maa-alueet

Tämän suunnitelman yhteydessä alueelta ei löydetty yksiselitteisiä viitteitä maaperän pilaantuneisuudesta, eikä rata-alueella havaittu olevan akuuttia pilaantuneiden maiden puhdistustarvetta. Ratarakenteiden purkamisen yhteydessä tehtävien tarkentavien tutkimusten ja riskinarvioinnin perusteella alueelta mahdollisesti löytyvät pilaantuneet maat tullaan puhdistamaan.

4.10 Kiinteistövaikutukset

Lakkautettava rataosuus Rovastinkadun Pappilan ylikulkusillalta länteen siirtyä valtiolta ja Väylävirastolta Lohjan kaupungin omistukseen lakkautuksen jälkeen erillisen sopimuksen mukaisesti. Rataosuutta Pappilan ylikulkusillalta itään ei lakkauteta, vaan maa-alueet vuokrataan Lohjan kaupungille määräajaksi. Mikäli raideliikenne rataosalla käynnistyy kaupunkijunahankkeen mahdollisesti toteutuessa, vuokrasopimus päättyy ja maa-alueet palautuvat Väyläviraston hallintaan. Väylävirasto sopii erillisellä sopimuksella Lohjan kaupungin kanssa maa-alueiden ostosta ja vuokraamisesta.

4.11 Purkamisen aikaiset vaikutukset

Raiderakenteiden purkaminen koko rataosalta synnyttää vähäistä meluhaittaa radan lähialueella. Erityisesti asutuksen kohdilla Pitkäniemessä ja Moisiossa meluhaittaa voidaan lieventää rajaamalla työskentelyaika arkipäiviin klo 7-18 väliselle ajalle. Purkutyöt voivat lisätä vähäisessä määrin ajoneuvoliikennettä rata-alueen lähialueella. Lisäksi tasoristeysten purkaminen ja Moisionkadun ylittävän ratasillan parantaminen voivat synnyttää väliaikaista kiertohaittaa alueen asukkaille.

Mikäli purkutyöt ajoittuvat sateiseen ajankohtaan, voi kiintoainespitoisuus nousta hetkellisesti rata-alueen kuivatusvesiä vastaanottavissa ojissa ja puroissa. Vedenlaatu palautuu purkutöitä edeltävälle tasolle purkutöiden päätyttyä.

4.12 Yhteenveto ja johtopäätökset

Lohja-Lohjanjärvi -rataosan länsiosan lakkauttamisen ja koko rataosan ratarakenteiden purkamisen negatiiviset vaikutukset kokonaisuudessaan arvioidaan vähäisiksi. Merkittävimmät haitalliset vaikutukset kohdistuvat Pitkäniemen teollisuusalueen mahdollisiin tulevaisuuden raidekuljetuksiin, joiden toteutuminen ei ole enää mahdollista radan lakkauttamisen ja purkamisen jälkeen. Rataosan osittainen lakkauttaminen ja rakenteiden purkamisen koko osuudelta tukee alueen maankäytön kehitystä ja parantaa alueen ihmisten elinoloja ja viihtyisyyttä. Mahdollinen jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen rataosan maa-alueelle parantaa Pitkäniemen ja Hiidensalmen alueen saavutettavuutta jalan ja pyörällä. Hankkeen vaikutusten yhteenveto ja lieventävät toimenpiteet on koottu taulukkoon 1.

Taulukko 1. Vaikutusten yhteenvetotaulukko.

Vaikutuksen kohde	Vaikutuksen merkittävyys	Haittoja lieventävät toimenpiteet / muut huomiot
Rautatieliikenne	Kohtalainen negatiivinen vaikutus	Pitkäniemen teollisuusalueen toimivat kumipyöräkuljetukset katuverkolla tulee varmistaa
Liikenneturvallisuus	Vähäinen positiivinen vaikutus	Moision alikulkusillan parantaminen kohentaa liikenneturvallisuutta
Kaavoitus ja maankäyttö	Suuri positiivinen vaikutus	Hanke edistää alueen suunnitellun maankäytön toteutumista
Ihmisten elinotot ja viihtyisyys	Kohtalainen positiivinen vaikutus	Lähimaiseman siistiytymien ja jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien parantumien
Maa- ja kallioperä	Ei vaikutusta	
Pintavedet	Vähäinen negatiivinen vaikutus	Vesistöjen huomioon ottaminen purkutöiden suunnittelussa.
Pohjavedet	Vähäinen positiivinen vaikutus	Pohjaveden pilaantumisen riskin pieneminen kreosoottia sisältävien ratapölkkyjen poistamisen myötä
Luontoarvot ja luonnonympäristö	Ei vaikutusta	
Maisema ja kulttuuriympäristö	Kohtalainen positiivinen vaikutus	Metsittynyt maisema siistyy ja paikallisesti arvokkaat kohteet säilyvät
Pilaantuneet maa-alueet	Kohtalainen positiivinen vaikutus	Mahdolliset pilaantuneet maa-alueet puhdistetaan
Kiinteistöt	Suuri positiivinen vaikutus	Lakkautettavan rataosan maa-alueet siirtyvät Lohjan kaupungin omistukseen

5 Vuorovaikutus

Hankkeen aikana pidettiin yleisötilaisuus 23.8.2018 Lohjan pääkirjastolla. Tilaisuudessa esiteltiin hanketta Liikenneviraston, Lohjan kaupungin ja suunnittelukonsultin toimesta. Esittelijöinä toimivat Liikenneviraston projektipäällikkö Laura Aitolehti, Lohjan kaupunginjohtaja Mika Sivula sekä Destian projektipäällikkö Max Lagerström. Esittelijöiden lisäksi osallistujia tilaisuudessa oli noin 25. Paikalla oli lehdistön edustaja sekä pääosin alueen asukkaita.

Yleisön toiveena oli ratayhteyden mahdollistaminen Lohjalle myös tulevaisuudessa. Raiteita keskustaan pidettiin vetovoimatekijänä Lohjan kaupunkikehitykselle. Kaupunkijunan mahdollisuutta jatkossa kannatettiin. Vanha vesiviskuri ja Talvisotaan lähtijöiden muistomerkin vie-reinen muistoraide toivottiin säilytettävän. Vanhan ratapohjan muuttamista jalankulku- ja pyöräilyväyläksi kannatettiin ja omistuksen siirtymistä Lohjan kaupungin haltuun pidettiin hyvänä asiana. Yleisöltä saatu palaute on kerätty ratasuunnitelma-aineistoon.

Ennen yleisötilaisuutta pidettiin sidosryhmäpalaveri, jossa kartoitettiin alueen teollisuuden toimijoiden näkemyksiä lakkauttamisen tiimoilta. Paikalle oli kutsuttu Metsä Woodin, Mahogany, Umaconin ja Nordkalkin edustajat. Metsä Woodin ja Nordkalkin edustajia ei saapunut tilaisuuteen. Mondin entisen paperitehtaan nykyiset omistajat Umaconilta ilmoittivat, ettei heillä ole käyttöä rautatieyhteydelle. Mahogany kanta lakkauttamisen osalta on kielteinen. Lakkauttaminen vie heiltä mahdollisuuden rautatiekuljetuksiin tulevaisuudessa, eikä lakkauttamisesta ole heille mitään hyötyä. Teollisuusalueen arvo kärsii, kun mahdollisuus rautatiekuljetuksiin päättyy.

Maastokäynnin yhteydessä toukokuussa 2018 järjestettiin tapaamiset Metsä Woodin, Mahogany ja Nordkalkin edustajien kanssa, jossa keskusteltiin heidän näkemyksistään radan lakkauttamisen osalta. Nordkalkin edustajat sanoivat, ettei heillä ole käyttöä radalle. He ovat purkaneet raiteet jo omalta alueeltaan aiemmin. Metsä Wood ja Mahogany eivät pidä radan lakkauttamista hyvänä asiana. Mutta heilläkään ei ole osoittaa selkeää tulevaisuuden tarvetta tai suunnitelmia radan hyödyntämiseksi. Heillä ei myöskään ole intressejä radan yksityiseksi haltijaksi.

6 Purkamiskustannukset

Hankkeen purkamiskustannuksiksi on arvioitu (maku-ind. 130,00 (2010 = 100)):

Osuus	Kustannukset (Alv. 0 %)	Kustannukset (Alv. 24 %)
Lakkautettava rataosuus Rovastinkatu–Pitkäniemi	301 900 €	374 300 €
Rautatiealueena säilyvä osuus Rovastinkatu–Lohjan asema	384 200 €	476 500 €
KOKO LOHJA–LOHJANJÄRVI -RATAOSA YHTEENSÄ	686 100 €	850 800 €

Purkukustannuksista vastaa Väylävirasto. Johto- ja laiteomistajille ei arvioida kohdistuvan kustannuksia.

7 Suunnitelman laatijat ja yhteyshenkilöt

Suunnitelman laatimisesta on vastannut Väylävirasto ja suunnittelukonsulttina on toiminut Destia Oy.

Hankesivut:

<https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/lohja-lohjanjarvi-radan-lakkauttamisen-ratasuunnitelma#.XDdGe-R7laQ>

Lisätietoja suunnitelmasta antavat:

Projektipäällikkö
Laura Aitolehti
Väylävirasto, rataverkon käyttö
PL 33 (Opastinsilta 12 A)
00521 Helsinki
puh. 029 534 3240
laura.aitolehti@vayla.fi

Konsultti
Anne Ekholm
Destia Oy, Infrasuunnittelu
PL 206 (Neilikkatie 17)
01301 Vantaa
puh. 040 504 4806
anne.ekholm@destia.fi

Allekirjoitukset

Helsinki 11.1.2019



Laura Aitolehti
Projektipäällikkö
Väylävirasto



Anne Ekholm
Konsultti
Destia Oy

8 Hyväksymisehdotus

8.1 Ratasuunnitelma

Ratasuunnitelma käsittää Lohja–Lohjanjärvi -rataosan lakkauttamisen Rovastinkadun ja Pitkäniemen välisellä osuudella sisältäen ratarakenteiden purkamisen, tasoristeyksien lakkauttamisen sekä rautatiealueen luovuttamisen Lohjan kaupungin omistukseen. Radan päällysrakenteiden purkaminen sisältää kiskojen, vaihteiden ja ratapölkkyjen purkamisen ja toteutetaan koko rataosuudelle Lohja–Lohjanjärvi, vaikka vain rataosan länsipää lakkautetaan.

Ratasuunnitelmaprosessia ei ole edeltänyt aiempaa yleissuunnitelmaa eikä ratasuunnitelman yhteydessä ole tehty erillistä ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA).

8.2 Päätösesitys

Väylävirasto esittää ratasuunnitelman hyväksymistä seuraavasti:

Lakkautettava rataosuus
Alku: Lohja–Lohjanjärvi (ratanumero 144) km 126+303
Loppu: Lohja–Lohjanjärvi (ratanumero 144) km 128+790

Lakkautettava rautatiealue yhteensä: 18,3 hehtaaria
Lohjan kaupungin alueella yhteensä: 18,3 ha
Lohjan asemakaava-alueella: 18,3 ha
Rautatiealue esitetään luovutettavaksi Lohjan kaupungille erikseen sovittavaa korvausta vastaan. Hinnat määritetään erikseen paikallisten hintojen mukaisesti.

Purettava raide
Alku: Lohja–Lohjanjärvi (ratanumero 144) km 122+802
Loppu: Lohja–Lohjanjärvi (ratanumero 144) km 128+790

Seuraavat tasoristeykset esitetään lakkautettaviksi rataosuuden ratarakenteiden purkamisen ja länsiosan lakkauttamisen vuoksi. Tasoristeysten kohdalta kiskot, mahdolliset puiset ja muut tasoristeysrakenteet ja merkit puretaan. Tasoristeyskohtien katuyhteydet säilytetään paikallaan nykyisellä leveydellä.

Lakkautettavat tasoristeykset				
Risteävä katu	Sijainti / rata-km	Karttalehti	Leveys (m)	Päällyste
Lempolantie	km 124+272	1	8,5	Kestopäällyste
Kurjenkatu	km 125+415	2	4,0	Kestopäällyste
Kuilukatu	km 127+225	3	4,0	Sora
Karstuntie	km 127+560	3	6,5	Kestopäällyste
Kiviniemenkatu	km 128+575	4	4,0	Kestopäällyste

8.3 Rautatiealueella olevat rakenteet ja kunnossapitovastuut

Lakkautettava rautatiealue siirtyy kokonaisuudessaan Lohjan kaupungin omistukseen ja kunnossapitovastuulle. Myös edelleen rautatiealueena säilyvä rataosan itäinen osuus siirtyy määräajaksi vuokralle Lohjan kaupungille. Samalla myös kunnossapitovastuu siirtyy kaupungille.

Seuraavat rautatiealueella olevat sillat ja rummut siirtyvät kaupungin kunnossapitovastuulle.

Kaupungin kunnostusvastuulle siirtyvät sillat ja rummut				
Numero	Nimi / Koodi	Sijainti / rata-km	Karttalehti	Tyyppi
Silta 1	Retkunperän alikulkusilta	km 123+952	1	Teräsbetoninen laattakehäsilta
Silta 2	Retkunperän alikäytävä	km 123+979	1	Teräsbetoninen laattakehäsilta
Silta 3	Moision alikulkusilta	km 125+770	2	Teräksinen levypalkkisilta
Rumpu 1	6852	km 125+976	2	Kivirumpu
Rumpu 2	<i>Ei rekisterissä</i>	km 126+530	3	Kivirumpu
Rumpu 3	6853	km 126+997	3	Kivirumpu
Rumpu 4	6854	km 127+771	4	Kivirumpu

8.4 Purkamiseen varattavat yksityistie

Raidarakenteiden purkamista varten ei ole tarvetta varata yksityistieyhteyksiä. Yhteydet rata-alueelle kulkevat alueen katuverkon ja tarvittaessa jalankulku- ja pyöräilyverkon kautta.

8.5 Purkamiseen varattavat muut alueet

Raidarakenteiden purkamista varten ei ole tarvetta varata työnaikaisia alueita. Radan purkutoimenpiteet ja tasoristeyksien poistoon liittyvät risteävien katujen toimenpiteet on mahdollista tehdä nykyisellä rautatiealueella.

9 Liitteet

Liite 1. Hiidensalmen asemakaavan muutos, ehdotusvaihe 5.11.2018

10 Lähteet

Ekholm, Matti (1993). Suomen vesistöalueet. Vesi- ja ympäristöhallinnon julkaisuja – sarja A. 166 s. Vesi- ja ympäristöhallitus. Painatuskeskus, Helsinki.

Geologian tutkimuskeskus (2018). Maankamara -karttapalvelu.
<http://gtkdata.gtk.fi/Maankamara/index.html>

Husa, Jukka & Teeriaho, Jari (2004). Luonnon ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallio-alueet Uudellamaalla. Alueelliset ympäristöjulkaisut 350, Suomen ympäristökeskus. 469 s.
<https://helda.helsinki.fi/handle/10138/167012>

Lohjan karttapalvelu (2018). <https://karttapalvelu.lohja.fi/?setlanguage=fi>

Lohjan kaupunki (2018). Asuminen ja ympäristö. Kaupunkisuunnittelu ja kaavoitus.
<https://www.lohja.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu-ja-kaavoitus/>

Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy (2018). Luontoselvitys Hiidensalmen alueella vuonna 2018. 17 s. <https://lohja.emmi.fi/l/TVnvXJWfBXhq>

Museovirasto (2018a). Kulttuuriympäristön palveluikkuna. Viitattu 12.10.2018.
<https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/portti/read/asp/default.aspx>

Museovirasto (2018b). Rakennusperintö. Lohjan kirkko. Viitattu 12.10.2018.
https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/rapea/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=200418

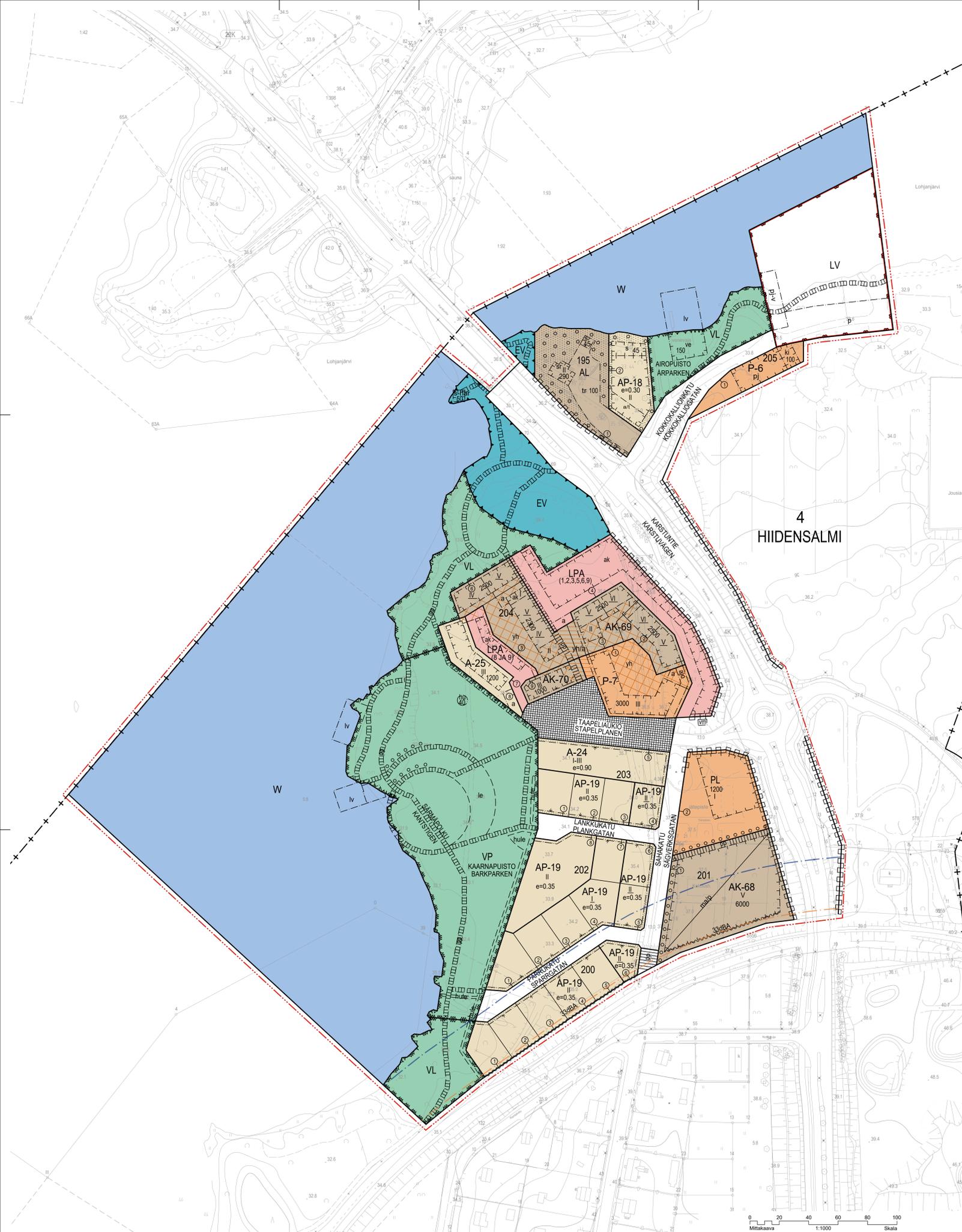
Museovirasto (2018c). Arkeologiset kohteet. Lohjan kirkko. Viitattu 12.10.2018.
https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000014821

SYKEN avoin tieto (2018). Ympäristötiedon hallintajärjestelmä Hertta. Pohjavedet. Pintavedet.
<http://www.syke.fi/avointieto>

Uudenmaan liitto (2019). Aluesuunnittelu. Valmistelussa: Uusimaa-kaava 2050.
https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/valmistelussa_uusimaa-kaava_2050

Uudenmaan liitto (2018a). Aluesuunnittelu. Hyväksytyt maakuntakaavat.
https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/hyvaksytyt_maakuntakaavat

Uudenmaan liitto (2018b). Uudenmaan liiton karttapalvelu. Viitattu 12.10.2018.
<http://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat/index.html>



- ### LOHJA L52 HIIDENSALMI, ASEMKAAVAN MUUTOS JA TONTTIJAKO
- Asemakaavan muutos koskee:** Lohjan kaupungin 4. kaupunginosan Hiidensalmen kortteleita 190, 191, 192 ja 195, sekä katu-, puisto- ja vesialueita.
- Asemakaavan muutoksella muodostuvat:** Lohjan kaupungin 4. kaupunginosan Hiidensalmen kortteilit 195, 200-205 sekä katu-, lähivirkistys-, pysäköinti-, ve- ja venesatama-alue.
- Tonttijako muodostuu:** Kortteilit 195 tontit 1 ja 2, kortteilit 200 tontit 1-6, kortteili 201 tontit 1 ja 2, kortteilit 202 tontit 1-8, kortteilit 203 tontit 1-5, kortteilit 204 tontit 1-9 ja kortteili 205 tontit 1.
- ASEMKAAVAMERKINNÄT JA MÄÄRÄYKSET:**
- A-24** Asuinrakennusten korttelialue. Alueelle voi rakentaa kerrostaloja, pientaloja tai kytkettyjä pientaloja siten, että katuaukion puolella rakennukset muodostavat yhteisen julkisivun.
 - A-25** Asuinrakennusten korttelialue.
 - AL** Asuin- ja liike- tai toimistorakennusten korttelialue. Suojelun puolesta maantasaokerroksen kerrostausta vähintään 30 % on varattava suojelemaan sopivaan liike- tai palveluoloihin. Maantason yläpuolisen kerroksen voi sijoittaa vain asunimen tarkoitettuihin tiloihin.
 - AK-68** Asuinkeuhkujen korttelialue. Alueelle saa sijoittaa enintään 100 m² suuruisen talousrakennuksen.
 - AK-69** Asuinkeuhkujen korttelialue. Alueelle voidaan rakentaa kerrostaloja, joihin voi sijoittaa tavallisia asuntoja että asuntoja, jotka tukeutuvat viereisellä tontilla sijaitsevan hoivakodin palveluihin.
 - AK-70** Asuinkeuhkujen korttelialue. Alueelle voidaan rakentaa kerrostaloja, joihin voi sijoittaa sekä tavallisia asuntoja että asuntoja, jotka tukeutuvat viereisellä tontilla sijaitsevan hoivakodin palveluihin.
 - AP-18** Asuinpienalojen korttelialue. Alueelle voidaan rakentaa erillisiä tai kytkettyjä enintään kaksiasuntoisia pientaloja.
 - AP-19** Asuinpienalojen korttelialue. Alueelle voidaan rakentaa erillisiä tai kytkettyjä enintään kaksiasuntoisia pientaloja.
 - P-6** Palvelurakennusten korttelialue. Alueelle saa sijoittaa pöytäalun jakelusemaan. Alueelle voi rakentaa jakelusemaan liittyviä kahvita- ja/tai kokkeita.
 - P-7** Palvelurakennusten korttelialue. Alueelle saa sijoittaa päiväkodin ja vierhusten palvelukeskuksen siihen liittyvine asuintoivein sekä niiden vaivasta toimisto-, tervetulo- ja kokonutimistöjä.
 - PL** Lohjan kaupungin 4. kaupunginosan Hiidensalmen kortteleita 190, 191, 192 ja 195, sekä katu-, puisto- ja vesialueita.
 - LV** Vesialue.
 - LPA** Autopaikkojen korttelialue. Alueelle saa sijoittaa myös jätteen läpivirtauksen. Piste on aidattava ja toteutettava ulkoilman korkeatasoisena.
 - EV** Puisto.
 - VL** Vesialue.
 - VP** Vesialue.
- 3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**
- Kaupungin- tai kunnanosan raja.**
- Kortteilin, kortteliosan ja alueen raja.**
- Osa-alueen raja.**
- Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.**
- Ohjeellinen tontinrakennuspaikan raja.**
- Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.**
- Sitovan tonttijakoa koskevan tontin raja ja numero.**
- Kaupungin- tai kunnanosan numero.**

- ### HIIDEN
- 191
KARSTUNTIE
1200
tr 100
I
e=0,30
(8 JA 9)
- Kortteilin numero.**
- Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**
- Rakennuskoikeus kerrosalaneliömetreinä.**
- Talousrakennuksen rakennuskoikeus kerrosalaneliömetreinä.**
- Roomalainen numero osoittaa rakennuksen, rakennuksen tai sen osan suurimmalla sallitulla kerrosluvun.**
- Alievittävät roomalaiset numerot osoittavat käytettävissä olevat kerrosluvut.**
- Tohokkuuskulku eli kerrosalun suhteet tontin/rakennuspaikan pinta-alaan.**
- Sulussa olevat numerot osoittavat tonttien, joiden autopaikkoja saa alueelle sijoittaa.**
- Rakennusala.**
- Rakennusala, jolle saa sijoittaa kioskin.**
- Rakennusala, jolle saa sijoittaa polttoaineen jakelusemaan.**
- Rakennusala, jolle saa sijoittaa saunan.**
- Rakennusala, jolle saa sijoittaa harrastetiloja ja saunan.**
- Alueen osa, jolla pysäköintä saa sijoittaa pihakamman alle.**
- Leikki- ja oleskelualueksi varattu alueen osa.**
- Rakennusala, jolle saa rakentaa huvimajan.**
- Alueen osa, jolle saa sijoittaa yhteisestä rakennustapaa noudattavia, viherkattoisia autokotia.**
- Auton säilytyspaikan rakennusala.**
- Rakennusala, jolle saa sijoittaa auton säilytyspaikan ja talousrakennuksen.**
- Pysäköintipaikka.**
- Alueen osa, jolle saa sijoittaa vain taiturite.**
- Alueen osa, jolle saa sijoittaa polttoaineen jakelusemaan venäitä varten. Polttoainesäiliöiden on sijaittava vähintään 15 metrin etäisyydellä venestä. Alue tulee aidata ympäristön sopivalta tavalla tai muuten suojata.**
- Vesiliikuntapaikalle varattu rakennuksen rakennusala.**
- Rakennusala, jolle saa rakentaa puistomuntaman.**
- Ohjeellinen huviesiiven viivytämiseen varattu alue.**
- Istutettava alueen osa.**
- Istutettava alueen osa, jolla on säilytettävä tai istutettava puita ja pensaita.**
- Istutettava puurivi.**
- Katu.**
- Katuaukiotori.** Katuaukio saa toteuttaa rakennelmaa, kuten pysäkkikatoksen.
- Ajoyhteys.**
- Yleisele jalankululle ja pyöräilylle varattu alue.**
- Kortteilin sisäinen yleisele jalankululle ja pyöräilylle varattu alueen osa.**
- Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.**
- Alueen sisäinen yleisele jalankululle ja pyöräilylle varattu ohjeellinen alueen osa.**
- Katuaueen rajan osa, jonka kohdalla ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.**
- Suojeltava rakennus.** Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa tehtävien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen kulttuurihistoriallinen ja ympäristön kannalta merkittävä arvo säilyy. Tontin uudisrakentamisessa tulee huomioida suojelurakennuksen arvo siten, että uudisrakentamisen sopiutetaan ulkoasuun sopivasti suojelemaan rakennuksen ja sen miiljoosen. Tontin niillä alueen osilla, joita ei käytetä rakentamiseen tai liikennealueina, olemassa oleva puusto tulee huomioida rakennuksen suunnittelussa. Suojeltava rakennus ja sitä ympäröivä pihatila koskevat suunnitelmissa tulee pyyätä museoviranomaisen lausunto.
- Kortteilin 204 yhteiseen käyttöön tarkoitettu aukiotila.** Aukiotila kuuluu kortteilin 204 yhteiseen käyttöön varattuun alueeseen. Alue on rakennettava yhteisen suunnitelman mukaan siten, että se muodostaa selkeän, yhtenäisen ja korkealaatuisen kokonaisuuden hallintarajista riippumatta.
- Kortteilin 204 yhteiseen käyttöön varattu alueen osa** Alue on rakennettava yhteisen suunnitelman mukaan siten, että se muodostaa selkeän, yhtenäisen ja korkealaatuisen kokonaisuuden hallintarajista riippumatta.
- Alueeseen sisällytettävien rakennusaloille on sijoitettava kortteilin 204 yhteiseen käyttöön tarkoitettua kokonaisuutta, palvelu-, huolto- tai saunatilaa vähintään 20 km² kullekin rakennusalueella. Näistä tiloista on oltava kullekin kortteilin 204 yhteiseen käyttöön tarkoitettuun aukiotilaan. Yhteisen käyttöön tarkoitettuihin tiloihin on toteutettava niin, että ne yhtyvät visuaalisesti yhteiseen käyttöön tarkoitettuun aukiotilaan, ja tilojen senät suostellaan toteutettaviksi suunnitella osien osana.**
- Alueelle saa sijoittaa yhteiskäyttöön tarkoitettuja polkupyöräkatia ja kevelitä piharakennuksia kortteilin yhteiskäytön rakennuskoikeuden lisäksi.**
- SEURAAVAT KOLME MÄÄRÄYSTÄ OVAT VOIMASSA SIHEN ASTI, ETÄ MERKINTÖJEN ETELÄPUOLISEN RATA-ALUEEN LAKKAUTTAMISPÄÄTÖS ON TULLUT LAIVOIMASEKSI.**
- Rakennusalan ääneneristysvaatimus.** Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisten rakennuksen ulkosienet sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden liikenneilma vastaan on oltava vähintään 33 dBA.
- Merkinnän etäpuolella alueella voi esiintyä raideilanteesta aiheutuavaa tärinää, joka voi aiheuttaa haittaa asuinviivyttyneen.**
- Merkinnän etäpuolella alueella rakennuksen suunnittelussa tulee huomioida raideilanteesta aiheutavaa runkolueta.**
- YLEISET MÄÄRÄYKSET**
- A-, AK-, AP- JA P-KORTTELIALUEILLA** Asuinrakennusta tulee olla maantason, autopaikoista erotettu turvallinen kulku leikki- ja oleskelualueelle, ja porrashuoneista tulee olla suora yhteys pihalle.
- A-JA A-KORTTELIALUEILLA** Tomutuspaikat ja autopaikat on ympäröitävä suojaistutuksin tai aidattava ja sijoitettava etteiin leikkisäikeisiin.
- AK-69, AK-70 JA P-7-KORTTELIALUEILLA** Tonttien pihat-alueet on rakennettava koko korttelissa yhtenäisesti. Tontteja ei saa aidata niin, että pihojen yhteiselle käytölle aiheutuu haittaa.
- AK-JA A-KORTTELIALUEILLA** Tomutuspaikat ja autopaikat on ympäröitävä suojaistutuksin tai aidattava ja sijoitettava etteiin leikkisäikeisiin. Rakentamattomat tontit on, jotta ei käytetä kulkutienä tai pysäköintinä on istutettava ja pidettävä kasvillisuutta hoidettuna kunnossa.
- Julkisivussa ei sallita näkyviä elementtisaunajouja.**
- Korttelialueelle tulee istutettua puita.**

AK-69, AK-68, A-25 JA A-25-KORTTELIALUEILLA Asuinrakennuksen maantasaokerroksen sijoitettava suurimman määrän lähipalveluita, liike- tai toimistotiloja enintään 10 % kokonaiskerrosalasta.

AK-, A- JA P-7-KORTTELIALUEILLA Ulkoseinän eteen saa kerrosalun lisäksi sisäpihan puolelle sijoittaa enintään 2 m syvä viherkuilua, jota ei lasketa kokonaiskerrosalasta ja jota varten ei tarvitse rakentaa autopaikkoja.

Rakennusluvan yhteydessä on osoitettava, että leikki- ja oleskeluun sopiva yhtenäinen alue on korttelialueella käytettävissä vähintään 10 % tontin asuinrakennuksen tai asuinrakennuksen yhtenäiskerroksesta kerrostausta.

AK-69, AK-70, A-25 JA P-7-KORTTELIALUEILLA Autopaikat on sijoitettava viereisellä LPA-korttelialueella. Autopaikkoja voi sijoittaa muulle korttelialueelle vain, jos asemakaavassa on sitä osoittava merkintä.

KAIKILLA KORTTELIALUEILLA Autopaikkoja tulee korttelialueella varata yleisen määrysten mukaisesti.

Korttelialueesta tulee noin kolmasosaan olla vettä läpäisevää materiaalia.

VAHEISTUS Korttelissa 204 tontin 2 on toteutettava ennen tai samanaikaisesti tontin 1 kanssa, jotta meluntorjunnasta ei koidu kohtuuttomia vaatimuksia tontille 1.

Kortteilin 201 asuinkeuhkujen korttelialueella Karstuntien puoleisen rakennuksen on toteutettava ennen tai samanaikaisesti korttelialueen muuten rakennuksen kanssa, jotta meluntorjunnasta ei koidu kohtuuttomia vaatimuksia tontin muille rakennuksille ja pihat-alueelle.

PYSÄKÖINTI Pysäköintipaikkoja on osoitettava seuraavasti:

- Asuinkeuhkoilla 1 ap / 85 asuinkeuhkoilemöttriä, lisäksi 1 vierasautopaikka / 800 ak-m²
- Rivitalolla 1,5 ap / asunto, 1 vierasautopaikka / 5 asuntoa.
- Erillispienaloita ja kytketty pientaloita 2 ap / asunto.
- Kortteilin 204 tontilla 9 korttelialueen P-7 palveluun tukeutuvissa asunnoissa 0,3 ap / asunto.
- P-7-korttelialueella 1 ap / 140 km².
- Läpivirtauksella, lähipalveluilla ja päkivittävärakulla 1 ap / 30-50 m² myymäläkerroksella.
- Toimistotiloilla 1 ap / 70 k-m².

Pysäköintipaikkojen määräästä voidaan poiketa, mikäli rakennusluvan hakemisen yhteydessä voidaan osoittaa pysyvä ratkaisu, jolla pysäköintipaikkojen tarve on vähäisempi.

HULEVEDET

- Korttelialueella huviesiiven pidäty- ja viivytysvaatimus on 0,5 m² / 1100 m² vettä läpäisemätöntä pinta-alaan kohden. Viherkattojen pinta-alaan saa vähentää em. milloittavasta pinta-alaasta.
- Korttelialueella pirtinvedet on mahdollisuus mukaan murettavissa maahan tai ne on johdettava avoimien vedenjätin-ajien kautta pirtinvesien myymälään ja viivyttyneen soveltuville viheralueille. Muodostuvien huviesiiven määrää tulee vähentää käyttämällä pihat-alueella mahdollisimman paljon läpivirtauksia pirtinmateriaalia ja yhtenäistä istutusta. Vettä läpäisemätöntä pinta-alaan tulee vähintään puolet pysäköintialueella.
- Korttelialueella on laadittava huviesiivun suunnitelma, jossa osoitetaan tonttihaiteissa huviesiiven keräily ja postaminen. Huviesiivun suunnitelma on sovitettava yhteen viherkattojen tontin kaavan kanssa.

Maalämpöpölköjen rakentaminen on kielletty.

Alueella ja sen lähipölköissä on ympäristöluvan varaita teollisuus- ja kaivostöitä. Alueella esiintyvä kaivostöiden aiheuttama läpivirtaus, josta saatetaan kokea haitteita. Tutkimusten perusteella läpivirtaukset eivät aiheuta rakennuksissa vaurioitua. Rakentamisessa tulee suositella materiaaleja, jotka eivät ole henkisiä läpivirtauksia. Korttelin viherkattojen rakennuksen tulotulla tulee asutuksen hyvän ilmansaadan takia ottaa mahdollisimman korkealla tai sisäpihan puolelta, ja se suodatettava käytän parasta mahdollista tekniikalla.

Rakennuslupa hakessa tulee esittää selvitys valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisesti melun maksimitason alittamisesta myös pihat-alueella kaikkien alueen toteutamisvaiheissa. Meluolosien toimivan rakennuksen tai rakenteen toteutuminen on varmistuttava ennen asutuksen käyttööntoita, tai ohjeiden käyttämisen on varmistuttava muulla tavoin.

Asuinrakennusten porrashuoneiden kaikkien kerrosten sisäänkäyntiosan 15 m² viivittävä osa ei lasketa rakennuskoikeuteen.

Aiin suositeltava rakentamiskorkeus on N2000 +33,35.

Alueelle laaditaan rakennustapajohje.

Valmistusohje

Valmistusohje/Bedre	Kaavoitusohje/Planeringschef	Piirittäjä/Rektor KL
Joro Kuusimäki, Kaavoitusohje/Planeringschef	Leena To-Merilu, DI, YKS284 Kaavoitusohje/Planeringschef	
Jari Antta, Asemakaava-arkkitehti/Designarkkitehti	Pohjakaarta työstä maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n vaatimukset. Baikartan uppfyller kraven i 54 § i marknadsföring- och bygglagen.	
Koordinaattijärjestelmä: Tasokoordinaatio: EUREF ETRS-GK24 Korkeusjärjestelmä: N2000	Tapa: Rakennus Kaavoitusohje/Designchef	

Käsitteilyvaheet/Behandlingsvaer:

Lainvoimainen/Vunnit laga kraft

Kaupunginvaltuusto hyväksymyksen/Godkänd av stadsfullmäktige	20_
Kaupunginhallitus/Stadsstyrelsen	20_
Vetovoimalautakunta/Attraktionskrattsamnden	20_
Ehdotus/nähtävilliga förslaget är framlagt	20_ MRA § 27
Kaupunginhallitus/Stadsstyrelsen	05.11.2018 §
Vetovoimalautakunta/Attraktionskrattsamnden	10.10.2018 § 155
Valmistuslainasto/nähtävilliga/Bedringsmateriet är framlagt	01.11.-22.12.2017 MRA § 30
Vetovoimalautakunta/Attraktionskrattsamnden	18.10.2017 §41

Vahe: EHDOTUSVAIHE 05.11.2018

LOHJAN KAUPUNKI Kaupunkikehtys Kaavoitus

LOJO STAD Stadsutveckling Planiggning

L52