

# Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA

## Netissä esitetyt kysymykset ja vastaukset

**Kysymys:** Elinkeinoelämä ja radan ympäryskuntien talouden kehitys kuvataan lähestulkoon ainoana positiivisena asiana YVA- selostuksessa kun sitä millään muulla mittarilla ei ole perusteltavissa. Miten kyseisessä väitteessä on otettu huomioon maa- ja metsätalouden harjoittamiselle aiheutuvat osin tilakohtaisesti kohtuuttomatkin haitat, kun metsä- ja peltolohkot pirstoutuvat siten, että osassa paikoin esimerkiksi peltoviljely käytännössä estyy myös rata-alueen viereen jäljelle jäävissä kapeissa peltokaistaleissa. Myös peltojen kuivatus (vesien pois johtaminen ja peltojen salaojitus) pitää monin paikoin uusia kokonaan uuden ratalinjauksen vuoksi. Miten nämä lisäkustannukset määritellään, sillä ne eivät voi tulla yksittäisen maatalousyrittäjän maksettavaksi hankkeesta, josta heille on pelkkää haittaa?

Vastaus: Yleissuunnitelmassa on kerrottu vaikutukset ja niiden lieventäminen yleissuunnitelmatasoisesti. Kiinteistö- ja salaojituksen liittyvät asiat tarkentuvat ratasuunnitelmavaiheessa. Korvaukset hoidetaan ”aiheuttaja korvaa” -periaatteella, eli jos rata katkaisee salaojituksen, radan rakentaja korjaa sen.

**Kysymys:** Uuden ratalinjausten ja oikomis-linjausten toteuttamisessa ei vaikuta olevan ainuttakaan järkiperusteista syytä liikenteen muutenkin sähköistyessä ja siirtyessä ekologisempiin polttoaineisiin samalla töiden muuttuessa yhä vähemmän paikkasidonnaisiksi. Miten kumoatte väitteen? Tätä vastausta saa stilisoida!

Vastaus: Helsinki-Turku nopea junayhteys vastaa hyvin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin kehittää elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä, lyhentää matka-aikoja, parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja edistää kestäviä liikkumismuotoja.

Hankkeen tavoitteena on lyhentää Helsingin ja Turun välistä matka-aikaa. Nopeamman matka-ajan lisäksi hankevaihtoehdot parantavat myös junaliikenteen täsmällisyyttä ja kapasiteetin käyttöastetta, mahdollistavat vuorotarjonnan lisäämisen ja uutta maankäyttöä sekä vähentävät tieliikennettä.

**Kysymys:** Uusilla ratalinjauksilla tuhoetaan tulevaisuuden muuttuvassa ilmastossa sitä Suomen tuottavinta hiilensidontaan ja ruoantuotantoon soveltuvaa aluetta. Miten tämä hiilinielujen menetys tuleville vuosikymmenille on huomioitu YVA- selostuksessa?

Vastaus: YVA:ssa on arvioitu hankkeen suorat vaikutukset hiilivarastoihin. Pysyviksi vaikutuksiksi on tunnistettu puuston kaataminen rakentamisvaiheessa ja puuston pitäminen matalana käytön aikana. Hankkeen ilmastovaikutuksissa muutokset hiilivarastoissa on tunnistettu suuriksi. Kuitenkin suhteutettuna maakuntien nykyisiin hiilivarastoihin hankkeen vaikutus on pieni. Vaikutuksia hiilinieluihin on vaikea arvioida tulevien maankäytön muutosten ja juuri muuttuvan ilmaston takia. Lieventämiskeinoina on tunnistettu kompensoiminen ja metsittäminen toisilla alueilla.

Hiilensidonnassa ja ympäristön osalta on huomattava myös, että 95 km pituisella Espoo-Salo oikoradalla on noin 16 km tunneleita, joiden päällä nykyinen puusto/luonto säilyy ja pitkiä siltoja peltoalueiden yli, joissa viljelykset voidaan säilyttää lähes nykyisellään.

**Kysymys: Miksi YVA kertoo johtopäätökset huomattavasti lievemmin CO<sub>2</sub>-päästöjen osalta kuin [https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj\\_2020-39\\_rataverkon\\_toimenpiteiden\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-39_rataverkon_toimenpiteiden_web.pdf) ja miksei po. julkaisua ole YVAssa lähdemateriaalina?**

Vastaus: Väyläviraston julkaisussa 39\_2020 on tarkasteltu vaikutuksia koko rataverkolle ja liikennejärjestelmään. Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVAssa on esitetty ko. hankkeen merkittävimmät vaikutukset rataverkolle, liikennejärjestelmään ja päästöihin. Julkaisut eivät ole keskenään ristiriitaisia.

**Kysymys: Radan rakentaminen tuottaa runsaasti CO<sub>2</sub>-päästöjä. Jos radanrakentamisen vaikutuksia tarkasteltaisiin yksinomaan keskipitkän aikavälin ilmastotavoitteiden näkökulmasta, ei kokonaan uusia ratoja kannattaisi rakentaa lainkaan. Kulutapasiirtymän myötä saatavat ilmastovaikutukset ovat pieniä uuden radan rakentamisesta, käytöstä ja ylläpidosta syntyviin elinkaari-päästöihin verrattuna. Rakentamisen aikana syntyvän hiilivielon nollautuminen vie vuosikymmeniä, joten vuoden 2030 ilmastotavoitteisiin ei voida vastata uusien rataosien avulla. Myöskään vuoteen 2050 mennessä ei ilman erittäin suurta kysyntää ennätetä saada aikaan CO<sub>2</sub> -päästöjen merkittävää vähenemistä. Radan elinkaari on kuitenkin pitkä, yli 100 vuotta, ja koko elinkaari huomioon ottaen CO<sub>2</sub> -päästöt vähenevät, jos kysyntä on riittävä.**

[https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj\\_2020-39\\_rataverkon\\_toimenpiteiden\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-39_rataverkon_toimenpiteiden_web.pdf). Miksi näin keskeisen johtopäätöksen sisältävä julkaisu ei ole YVAN lähteissä?

Vastaus: Julkaisuissa on käsitelty samoja asioita eri näkökulmasta. Julkaisut eivät ole keskenään

**Kysymys: Taulukko 6 sivulla 26 ([https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj\\_2020-39\\_rataverkon\\_toimenpiteiden\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-39_rataverkon_toimenpiteiden_web.pdf)) kertoo: Päätatayhteyksien kehittäminen, Espoo-Salo-oikorata: Suuri oikoratahanke, vaatii Espoon kaupunkiradan. Arvio CO<sub>2</sub>-päästövähennyksestä (t/v)\*\* +6300 (=lisäys). Rakentamisen CO<sub>2</sub>-päästöjen kuoletusaika (vuotta) 40-70.**

**Taulukko 6.** Laskennallisia arvioita rakentamisen CO<sub>2</sub>-päästöistä ja niiden nollautumisajasta liikennejärjestelmävaikutusten seurauksena.

Esimerkkihankkeita	Kustannus-arvio (M€)	Km	Rakentamisen päästöarvio ktCO <sub>2</sub> /km	Rakentamisen laskennallinen CO <sub>2</sub> -päästö (tCO <sub>2</sub> )*	Arvio CO <sub>2</sub> -päästö-vähennyksestä (t/v)**	Rakentamisen CO <sub>2</sub> -päästöjen kuoletusaika (vuotta)
<b>Investointipäätöstä odottavia hankkeita</b>						
• Espoon kaupunkirata Leppävaara-Kauklahti: PKS:n sisäinen suuren kysynnän hanke	275	14	2,6-4,6	64 400	737	50-87
• Pasila-Riihimäki 2. vaihe: Lisää kapasiteettia lähiliikenteelle ja sujuvuutta kaukoliikenteelle	533	20	2,6-4,6	92 000	2000	26-46
<b>Päätatayhteyksien kehittäminen</b>						
• Espoo-Salo-oikorata: Suuri oikoratahanke, vaatii Espoon kaupunkiradan	1 500	95	2,6-4,6	437 000	6300	40-70
• Riihimäki-Tampere: Lisäkapasiteettia nykyradalle, jotta tavaraliikenteen toimintaedellytykset säilyvät kaukoliikenteen lisääntyessä (liittyy Pasila-Riihimäki hankkeeseen)	2 200	106	0,7-2,6	254 400	3221	23-86

YVAssa mainitaan asia kiertäen, Rakentamisen aikaisten päästöjen samoin kuin vaikutukset hiilivarastoihin voidaan arvioida tapahtuvan hankkeen alkuvaiheessa 5-10 vuoden aikana, kun taas liikennöinnin päästöt ja toisaalta niiden väheneminen alkavat vähitellen – ensin kaukoliikenteen ja

sitten lähiliikenteen alkaessa tapahtuvina muutoksina sekä asemaseutujen kehityksen myötä muuttuvan maankäytön aiheuttamien kulkutapajakauman muutosten kautta. (huom! asemaseutujen rakentamisen päästöjä ei tietenkään voida ottaa huomioon - eivät vähäisiä), Radan elinkaari on kuitenkin pitkä, yli 100 vuotta, ja koko elinkaari huomioon ottaen CO<sub>2</sub> -päästöt vähenevät, jos kysyntä on riittävää! - mikä koronan johdosta kyseenalaista.

Vastaus: Esitetyt päästölaskelmat on tehty nykyisen ohjeistuksen mukaisesti.

**Kysymys: Sivu 141, mitä tällä hassulla lauseella halutaan sanoa tai jätetään sanomatta? "Ratalinjaus ylittävää Hirsijärven Sammalonsalmen."**

Vastaus: Lauseessa on pieni kirjoitusvirhe, tulisi olla näin: "Ratalinjaus ylittää Hirsijärven Sammalonsalmen."

**Kysymys: Missä ovat YVAn liitteet, esim (liite 14, kartta 11).**

Vastaus: YVA-selostuksen liitteet löytyvät yhteysviranomaisen nettisivuilta:  
[www.ymparisto.fi/helsinkiturkujunayhteysYVA](http://www.ymparisto.fi/helsinkiturkujunayhteysYVA)

**Kysymys: Muotisana monimuotoisuus esiintyy YVAssa 14 kertaa, VAIN! mutta kerran Hirsijärven kohdalla!, eikä tähän alueeseen tulisi kohdentaa enempi vesistön hoidollista huomiota kuin että työmaavedet ja paalutukset tuottavat veden samentumista pariksi vuodeksi ja että radan rakentamisen myötä osa elinympäristöistä tuhoutuu? sivu 221. Miksei vesistön ylitystä käsitellä tarkemmin?**

Vastaus: Hankealueen laajuuden vuoksi YVA-selostuksessa ei ole voitu pureutua kovinkaan tarkasti moniin yksittäisiin vesistökohteisiin (ilman, että selostusdokumentti paisuisi sivumäärältään huomattavasti). Arvioinnissa on huomioitu ja painotettu herkempiin pintavesikohteisiin kohdistuvia vaikutuksia (mm. merkittävimmät virtavedet, Koskenalasan Natura-alueen vesistö sekä vuollejokisimpukkaa ja taimenta sisältävät virtavedet). Hirsijärven osalta vaikutuksia ja niiden ehkäisemiskeinojakin tullaan selvittämään myöhemmissä suunnittelun vaiheissa vielä tarkemmin. Rakentamisen samentumisvaikutusten aluetta voidaan järvissä ehkäistä tehokkaasti mm. silltiverhouksella, josta on useammassa vesirakennuskohteissa saatu erittäin myönteisiä kokemuksia (rajaa hyvin tehokkaasti työmaa-aikaisen samentumisen verhotulle alueelle).

**Kysymys: Pelasta pörriäinen - YVA kertoo Hyönteisten osalta keskeiset vaikutukset muodostuvat rakentamisvaiheessa, eikä esim. liikennöinnin aikaisella liikennekuolleisuudella ole lajien esiintymisen kannalta merkitystä. Entä määrä? Ainakin autoihin jää joka matkan jälkeen paljon entisiä pörriäisiä ja vauhti ei todella ole 300km/t eikä ajeta peltomaisemien halki**

Vastaus: Hyönteislajien osalta hankkeen vaikutuksia on tarkasteltu etenkin uhanalaisiin ja erityisesti suojeltaviin lajeihin. Arvioinnissa korostuu hankkeen vaikutukset Vihdin Nummenkylän alueisiin ja siellä esiintyvään paahteisten elinympäristöjen lajeihin. Useilla uhanalaisimmista hyönteislajeistamme esiintyminen on tiukasti sidoksissa tiettyihin ravintokasveihin tai elinympäristön piirteisiin – tai molempiin. Nykyisin useimmilla paahteisten elinympäristöjen hyönteislajilla esiintymistä rajoittaakin elinympäristöjen määrä. Hyönteisillä merkittävä osa jäljellä olevista paahteympäristöistä sijaitsee rata-alueilla. Vaikka raideliikenne aiheuttaa kuolleisuutta hyönteisille,

junaliikenteen aiheuttama kuolleisuus ei ole hyönteisille yhtä merkittävä asia kuin elinympäristöjen laatu. Tätä tukee monet rata-alueiden hyönteis selvitykset ja seurannat, joiden havaintojen perusteella hyönteisten esiintymistä määrittelee ennen kaikkea elinympäristön laatu (ja ravintokasvien runsaus). Raideliikenteen aiheuttamaa kuolleisuutta ei ole pidetty paahdeympäristöjen hyönteislajeilla merkittävänä uhanalaisuuden syynä tai uhkatekijänä. Auto- ja raideliikenteen vaikutusten mittakaavassa on myös eronsa. Siinä missä vilkasliikenteisillä väylillä voi liikkua tunnissa jopa tuhansia autoja, yksittäisellä raideyhteydellä junia kulkee selvästi harvemmin. Matka-ajossa olevan auton ja junan liikkumisnopeuksien erolla ei liene suurta merkitystä kuolleisuuteen. Lisäksi on syytä huomioda, että kyseessä olevat uhanalaisten lajien elinympäristöt ovat säilyneet nimenomaan olemassa olevien rataympäristöjen ansiosta tai muodostuneet aiempien ratatöiden ansiosta Lohjanharjulle, jossa avoimet elinympäristöt ovat vähentyneet. Se, että uhanalaisten lajien esiintymät ovat jo keskittyneet rata-alueilla osoittaa, että on olennaista turvata hyönteisten elinympäristöjä ratavarsilla, vaikka junaliikenne tappaakin yksilöitä.

**Kysymys: YVAssa todetaan: Molemmat hankevaihtoehdot mahdollistavat liikennöinnin Piikkiön keskustan kautta kulkevalla Rantaradalla. Piikkiön taajaman kehittämisen kannalta olisi optimaalista, jos nopea yhteys ja sen vaatima kaksoisraide sijoittuu moottoritiekäytävään ja paikallisjunaliikenne kulkisi nykyistä Rantarataa Piikkiön taajaman kautta.**

**Kysymys: Miksei samaa logiikkaa esitetä Salon kohdin, paikallisjuna voisi vaikka kiertää uutta Piihovin kautta kulkevaa moottoritielinjausta noudattavaa oikorataa pitkin takaisin Turkuun tultuaan Saloon vanhaa yksiraiteista rataa! Näin säästyisi korvaamatonta luontoa Espoo-Salo väliltä, Lukkarinmäki ja ennen kaikkea rahaa tuhottomasti.**

**Kysymys: YVAssa todetaan: Molemmat hankevaihtoehdot mahdollistavat liikennöinnin Piikkiön keskustan kautta kulkevalla Rantaradalla. Piikkiön taajaman kehittämisen kannalta olisi optimaalista, jos nopea yhteys ja sen vaatima kaksoisraide sijoittuu moottoritiekäytävään ja paikallisjunaliikenne kulkisi nykyistä Rantarataa Piikkiön taajaman kautta.**

**Kysymys: Miksei samaa logiikkaa noudattaen esitetä, että paikallisjuna tulisi nykyistä yksiraidetta Saloon ja palaisi Turkuun uutta moottoritiekäytävää seuraavaa Turku-Espoo kaksoisraiteita Piihovin paikkeilta? Näin säästettäisiin tuhottomasti luontoa, Lukkarinmäki ja ennen kaikkea rahaa!**

Vastaus: YVAssa on käsitelty hankkeen merkittävimpiä vaikutuksia. Se ei ota kantaa kaksoisraiteen tekniseen toteuttamiseen. Molemmat hankevaihtoehdot mahdollistavat kyllä liikennöinnin Piikkiön keskustan kautta, Myöhemmissä suunnitelmissa selvitetään, onko taloudellisesti kannattavaa ylläpitää ja liikennöidä kahta rataa radan. Piikkiön rataoikaisusta ei ole tehty päätöstä. Radan yleissuunnitelmassa selvitetään elinkaarikustannukset Piikkiön oikaisulle tai kaksoisraiteelle nykyisen raiteen viereen. Ne sisältävät sekä rakentamis- että ylläpito- ja kunnossapitokustannukset.

Espoo-Salo oikoradan eri linjauksia ja vaikutuksia on käsitelty vuonna 2010 valmistuneessa Espoo-Salo oikoradan YVAssa ja alustavassa yleissuunnitelmassa. Näiden perusteella maakuntakaavaan on valittu kokonaisuutena vähiten haittaa aiheuttava ratalinjaus

**Kysymys: Miksi Espoo-salo linjaus ei noudattelee moottoritietä, jolloin se loisi Salossakin sijainnin (piihovi) matkakeskukselle, joka palvelisi myös linja-autoyhteyksiä? Tieliikenne sähköistyy vauhdilla. Matkakeskus mahdollistaa julkisen liikenteen monipuolisen tarjoaman ja takaa enemmän vaihtoehtoja kuluttajille näin ollen ekologinen liikkuminen on useammalle aito vaihtoehto.**

**Linjaus, joka noudattelee moottoritietä, ei myöskään riko koskemattomia luontoalueita (Natura) tai kulttuuriperinnölle arvokkaita alueita (esim. Lukkarinmäki).**

Vastaus: Espoo-Salo oikoradan eri linjauksia ja vaikutuksia on käsitelty vuonna 2010 valmistuneessa Espoo-Salo oikoradan YVAssa ja alustavassa yleissuunnitelmassa. Näiden perusteella maakuntakaavaan on valittu kokonaisuutena vähiten haittaa aiheuttava ratalinjaus.

**Kysymys: Miksi ratalinjaus ei myötäile moottoritietä. Eikö yksi haittakäytävä jo riitä?**

Vastaus: Ratalinjaus on yritetty tuoda niin lähelle moottoritietä kuin suunnittelun muut lähtökohdat ja rajoitteet sen mahdollistavat. Jos muut rajoitteet sen vain sallisivat, rata olisi esitettyäkin lähempänä moottoritietä (juurikin ns. haittakäytävien minimoimiseksi). Keskeisinä rajoitteina radan sijoittumiselle ovat olleet mm. asutuskeskittymät, suojelualueet ja laajimmat vesistöt. Radan sijoittumisesta on suunniteltu radan ratageometria ja junien suunniteltu kulkunopeus huomion ottaen. Alhaisemmalla tavoitenopeudella radan kaarteet voivat olla jyrkempiä, mutta suunnittelun yhteyden huippunopeuksilla rataa ei voida "taivuttaa" kovinkaan jyrkästi. Kun tavoitenopeus on suuri, melko pienillä radan sijainnin tai kaarteisuuden muutoksilla on laaja-alaisia, useiden kilometrien päähän ulottuvia vaikutuksia. Nopeudelle 120 km/h suunnitellun moottoritien kaarteisuudelle on huomattavasti vähemmän rajoitteita kuin nopeudelle 300 km/h suunnitellulla radalla.

**Kysymys: Salon Kaupungin tulevaisuuden kasvun ja suuremmilta ympäristöhaittojen kannalta olisi erityisen tärkeää suunnitelmissa suoristaa linjaus moottoritien linjauksen mukaiseksi, joka mahdollistaisi myös paremmaksi myös paikallisasemien syntymisen ja tukisi samalla myös sen työllisyyden kasvun sekä teollisuudelle kaavoitettuja tontteja lisää.**

Vastaus: Salon kaupunki on mukana Espoo-Salo oikoradan suunnittelussa ja voi näin olleen tuoda esille kaupungin intressit mm. kaavoituksen, ympäristön ja liikenneasioissa.

**Kysymys: Mikä kolmesta vertailusta vaihtoehdosta aiheuttaa vähiten ympäristöhaittoja?**

Vastaus: Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankevaihtoehtoja on kaksi;

A Espoo-Salo oikorata ja Salo-Turku kaksoisraide nykyisen viereen

B Espoo-Salo oikorata ja Salo-Turku kaksoisraide oikaisulla.

YVAssa on tarkasteltu ympäristövaikutuksia valtakunnallisesti, seudullisesti ja alueellisesti. Vaikutuksissa on arvioitu kaksoisraiteen haittoja sekä nykyisen radan haittojen vähentämistä. Yksiselitteistä vastausta ei ole, kumpi hankevaihtoehto aiheuttaa vähemmän ympäristöhaittoja.

Lisäksi YVAssa on tarkasteltu nykyisen rantaradan vertailuvaihtoehtoa 0+, joka aiheuttaa vähiten ympäristöhaittoja, muttei täytä nopean junayhteyden teknisiä vaatimuksia.

**Kysymys: Miten tämän Esa-radan ekokatastrofin voisi vielä estää?**

Vastaus: On totta, että hankkeen toteuttamiseen liittyy kielteisiä ympäristövaikutuksia. Ekokatastrofista tuskin kuitenkaan voidaan puhua, koska hankkeen ympäristövaikutukset ovat pääasiassa melko paikallisia (tai alueellisia), eikä sillä ole tunnistettu ekokatastrofeille tunnusomaisia huomattavan laajoja, ketjuuntuvia tai kokonaisia laajempia ekosysteemejä koskevia vaikutuksia.

Hankkeen toteuttamiseen voi vaikuttaa tavanomaisin demokratian keinoin eli mm. käytössä olevat valitusmahdollisuudet (perustellusti), kansalaistoiminta ja äänestäminen vaaleissa.

### **Kysymys: Onko niin että luontoa ei puolusta ja suojele kukaan?**

Vastaus: Luontoarvoja on huomioitu hankkeen YVA:ssa monin kohdin, mutta ymmärrämme hyvin kirjoittajan huolen. YVA-arvioinnissa keskitytään niihin luontoarvoihin, jotka tulee jo lakisääteisesti huomioida tai kohteisiin, jotka on havaittu muutoin monimuotoisuuden kannalta merkittäviksi (mm. maakunnallisesti arvokkaat linnustokohteet, luontoselvityksissä tunnistetut arvoalueet, luonnon ydinalueet). Vaikutusten arvioinnin tarkastelutapa pyrkii olemaan tältäkin osin neutraali, eikä siinä oteta kantaa mahdollisiin lisäsuojelun tarpeisiin. On kuitenkin huomattava, että hankkeessa on pyritty suojelemaan luontoarvoja siinä mielessä, että ratalinjauksen valinnassa on jo hankkeen aiemmissa vaiheissa otettu huomioon mm. suojelualueiden ja suojelullisesti arvokkaiden lajien esiintymiä ja sijoitettu rata mahdollisuuksien mukaan mm. jo rakennetun E18 moottoritien läheisyyteen. Ehdoin tahdoin hankkeella ei ole tarkoituksena tuottaa menetyksiä luonnonympäristöissä ja luontoarvoissa. Esimerkiksi jo Espoo-Salo -välin aiemmassa suunnittelussa valituksi tuli ratalinjaus, jolla oli tietojen perusteella pienimmät vaikutukset suojelullisesti arvokkaaseen lajistoon. Valitettavasti arviointitapa ei kuitenkaan tunnista ja pysty huomioimaan kaikkia niitä luontokohteita ja luontoarvoja, jotka yksittäisille ihmisille ovat merkityksellisiä.

### **Kysymys: Miten eläinten liikkuminen huomioidaan? Miten viikoittaiset itsemurhat estetään radalla?**

Vastaus: Rata-alue ja siihen liittyvät aidat ja melusteet muodostavat useille lajeille kulkuesteen, mutta estevaikutus riippuu sekä lajien käyttämistä elinympäristöistä että niiden liikkumistavoista (ja eläimen koosta). YVA-selostuksessa on avattu lajien liikkumistarpeiden huomioimisen periaatteita yleisellä tasolla. Hirvieläimillä ja keskikokoisilla nisäkkäillä liikkuminen radan poikki on mahdollista lähinnä niillä osuuksilla, joilla ei ole riista-aitoja tai melusuojuuksia tai joilla on siltoja (kulku siltojen ali) tai tunneleita (kulku tunnelin päältä). Lisäksi hankkeessa on esitetty kaksi ns. riistasiltaa (Lohja ja Vihti). Kaikki esteettömät rataosuudet eivät kuitenkaan mahdollista eläinten liikkumista radan poikki. Näihin kuuluu mm. ne rataosuudet, jotka sijoittuvat kallioleikkauksille. Erityisesti hankkeessa on pyritty huomioimaan virtavesiä pitkin liikkuvat eläimet ja liito-orava. Yleisenä suunnitteluperiaatteena hankkeessa on mahdollistaa mm. saukon (ja samalla monen muun pienempikokoisen nisäkkään) kulku virtavesien kautta, rakentamalla tai säilyttämällä virtavesien ylityksiin ns. kuivapenkkejä. Espoo-Salo - rataosuuden yleissuunnitelmassa osoitettu liito-oravalle noin 100 ylityspaikkaa. Salo-Turku -osuudella liito-orava on tarkoitus huomioida yleissuunnitteluvaiheessa samalla tavalla. YVA-selostuksen kappaleessa 17.5 ja taulukossa 17.5 on esitetty toimia, joilla hankkeessa huomioidaan eläinten liikkumismahdollisuuksia.

YVAN yleispiirteisemmässä suunnittelussa ei ole erityisesti huomioitu itsemurhien riskiä. Aihetta käsiteltäneen radan tarkemman suunnittelun yleiseen rataturvallisuuteen liittyvissä suunnitelmissa. Yksittäisen hankkeen riskien minimointitoimien vaikutus itsemurhien toteutumiseen tai niiden kokonaisuudessaan lienee lopulta pieni. Itsemurhien määriin voitaneen ratasuunnittelua paremmin vaikuttaa yhteiskunnan sosiaalipoliittisten keinojen kautta ja ennakoivasti mielenterveyspalveluihin panostamalla.

### **Kysymys: Miksei radan suunnittelua keskeytetä, vaikka nyt jo tiedetään hankkeen olevan epäekologinen ja hiilijalanjäljen ulottuvan 100 v päähän? Onko rata 100 v kuluttua vielä kunnossa? Eikä vaadi korjaamista koskaan? Miten tämä huomioitu?**

Vastaus: Hankkeen suunnittelupäätöksiin vaikuttavat monet muutkin asiat kuin ekologisuus ja hiilijalanjälki. Radan tulevat ylläpito- ja kunnossapitokustannukset on otettu huomioon kannattavuuslaskemissa.

**Kysymys: Millaista kriisiapua tarjotaan ihmisille, joita hanke vaurioittaa?**

Vastaus: Suunnittelu etenee Tunnin Juna hankeyhtiön toimesta ratalain mukaisilla ratasuunnitelmissa. Ratasuunnitelmien laatimisen yhteydessä järjestetään yleisötilaisuuksia, joissa on mahdollisuus antaa palautetta radan suunnittelijoille. Mahdollista muuta kriisiapua tulee hankkia muilta asiantuntijoilta.

**Kysymys: Rataan ja aiemmin tehtyyn YVAan liittyy paljon virheitä, suhmorointia ja epäoikeudenmukaisuutta. Nämä tulisi huomioida ja virheet tuoda julki.**

Vastaus: YVA:sta on mahdollista antaa palautetta 4.1.2021 saakka.

**Kysymys: Miksi verovaroja halutaan tuhjata hankkeeseen, joka tulee aiheuttamaan merkittäviä ympäristöhaittoja. Matkustajat itse eivät toivo nopeampaa junaa, vaan junaa jonka aikatauluun voi luottaa.**

Vastaus: Hankkeen tavoitteena on lyhentää Helsingin ja Turun välistä matka-aikaa. Nopeamman matka-ajan lisäksi hankevaihtoehdot parantavat myös junaliikenteen täsmällisyyttä.

Helsinki-Turku nopea junayhteys vastaa hyvin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin kehittää elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä, lyhentää matka-aikojaa, parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja edistää kestäviä liikkumismuotoja.

**Kysymys: Hyöty-haitta arvio?**

**Kysymys: Onko hanke taloudellisesti oikeutettu?**

Vastaus: Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankearvioinnista on laadittu erillinen selvitys (Väyläviraston julkaisu 50/2020). Hankkeen tavoitteena on lyhentää Helsingin ja Turun välistä matka-aikaa. Hyötyjä matka-ajan merkittävästä lyhenemisestä saadaan vasta silloin, kun Espoon ja Salon välinen oikorata on käytössä. Hankkeen hyötykustannussuhde jää alle yhden, joten hanke ei ole taloudellisesti kannattava, mutta Espoo–Salooikorataan perustuva vaihtoehto tarjoaa nopeamman matka-ajan, mahdollistaa vuorotarjonnan lisäämisen ja uutta maankäyttöä sekä vähentää tieliikennettä.

**Kysymys: Paljonko rata tulisi maksamaan? Kulut eriteltyinä.**

Vastaus: Yhteysvälin alustavat kustannusarviot ovat Espoo-rata 275 M€, Espoo - Salo oikorata 2,7 Mrd€, Salo - Turku kaksoisraide 435 M€, Turun ratapihat (1. vaihe) 50-80 M€. Kustannusarviot tarkentuvat jatkosuunnittelun aikana.