

Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA – webinaareissa esitetyt kysymykset ja vastaukset

Kysymys: Miten on mahdollista, että voimassa oleva rantakaava puretaan ja huolimatta yli 50db melusta radan läheisyys tullaan sallimaan vapaa-ajan asuntojen läheisyyteen vain toteamalla, että melu tulee ylittämään sallitut arvot, nyt jo moottoritien taustamelu on 45-60 db?

Vastaus: Maakuntakaava, jossa on merkittynä Espoo-Salo oikorata ja rantarata ohjaa rantakaavaa. Nykyisin on olemassa rantaosayleiskaavoja, jotka ovat maakuntakaavan vastaisia, ja siksi ne joudutaan purkamaan. Yleis-, asema- ja rantakaavat ovat kuntien vastuulla.

Ratasuunnitelmassa ratkaistaan, mitä raideliikenteen melulle altistuvilla kohteilla tehdään tai miten tämä korvataan. Raideliikenteen melua on torjuttu toteuttamiskelpoisilla ratkaisulla. Joissakin tilanteissa ei ole kustannustehokasta ja/tai teknisesti mahdollista toteuttaa meluntorjuntaa.

Kysymys: YVA:ssa tutkitaan rakentamisen ja käytönaikaisia päästöjä, mutta miten on huomioitu se, että tulevaisuuden hiilensidontaan käytettävissä oleva ala pienenee suoraan radan alle jäävänä osuutena, sekä myös monen kiinteistön hyödyntämisen heikkenemisenä, kun kiinteistöt pirstoutuvat radan vuoksi?

Kysymys: Uusilla ratalinjauksilla tuhoetaan tulevaisuuden muuttuvassa ilmastossa 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. Suhteutettuna hanke maakuntien nykyisiin hiilivarastoihin hankkeen vaikutus on kuitenkin pieni. Vaikutuksia hiilinieluihin on vaikea arvioida maankäytön muutosten ja muuttuvan ilmaston takia. Lieventämiskeinoja ovat kompensoiminen ja metsittäminen toisilla alueilla.

Kysymys: Miten YVA selostuksessa on huomioitu se "maalliseen omaisuuteen" ja elinkeinonharjoittamiseen kohdistuva haitta, kun pelto- ja metsäkiinteistöt pirstoutuvat ja niiden jäljelle jäävä hyödynnettävyys heikkenee merkittävästi? Lisäksi ko. alueiden kuivatus kuten vesien pois johtaminen ja peltojen salaojitus, joudutaan monin paikoin uusimaan kokonaan. Kuka tämän kustantaa, ja kai nämä välilliset haitat on otettu huomioon YVA:n ympäristövaikutuksissa / päästölaskelmissa?

Kysymys: YVA-selostuksessa mainittiin vain suoranaisesti asuin- ja lomakiinteistöjen menettäjien lukumäärä jotka jäävät radan "alle". Miten huomioidaan se, että huomattavasti suuremman vaikutusalueen asuin- ja lomakiinteistöjen arvo heikkenee merkittävästi mm. melu- ja maisemahaittana?

Vastaus: YVA:ssa on arvioitu todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia. Suunnittelu tulee jatkumaan hankeyhtiön toimesta. Maanmittauslaitoksen tekemässä kiinteistövaikutusten arviointiselvityksessä (KIVA-selvitys) on arvioitu metsä- ja peltokiinteistöjen pirstoutumista, ja pirstoutuvat kiinteistöt ovat Väyläviraston tiedossa. Tietoja hyödynnetään ratasuunnittelun aikana, jolloin ollaan yhteydessä kiinteistönomistajiin. Uuden ratalinjauksen varrella on useita siltoja ja tunneleita. Ne ovat luontaisia ylitys- ja alituspaikkoja, joissa peltojen ja metsien kulkuyhteydet säilyvät jollakin tavalla ennallaan.

Suunnittelu tarkentuu ratasuunnitelmassa. Korvausasiaa tullaan käsittelemään ratasuunnitteluvaiheessa. Maisemahaitoista ei makseta korvauksia.

Kysymys: Vaikutukset elinkeinoelämään ja radan ympäryskuntien talouden kehitykseen on kuvattu myönteiseksi ottamatta huomioon maa- ja metsätalouden harjoittamiselle aiheutuvia osin tilakohtaisesti kohtuuttomiakin haittoja. Metsä- ja peltolohkot pirstoutuvat siten, että paikoin 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 korvataan yksittäisen maatalousyrittäjälle?

Kysymys: Mistä/keneltä voi tiedustella kiinteistökohtaisia vaikutuksia?

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

Kommentti: Littoisissa on useita 1900 alussa rakennettuja arvotaloja, jotka joutuisivat vasaran alle. EI HYVÄ!

Kysymys: Miksi rata laitetaan Littoisissa etelän puolelle, vaikka hyvä tila Paaskun alikulkutunneli ja Kotimäen alikulkutunnelin radan pohjoispuolella, jossa ei ole yhtään taloa? Miksi rata ei menisi sieltä? Aika Hesaan vähenee todella vähän. Sähkö on sekä radalla ja autoilla.

Vastaus: Littoisten alueella ei ole tehty vielä ratasuunnitelmaa. Ratasuunnitteluvaiheessa tarkastellaan radan puolisuuhtta nykyiseen raiteeseen tarkemmin. Suojeltavat rakennukset ovat tiedossa ja ne huomioidaan ratasuunnitelmassa.

Kommentti: Littoisissa eteläpuolella savimaa - tärinä lisääntyy.

Vastaus: Rakenteellisesti pystytään tärinää vaimentamaan. Tärinähaittoja saadaan lievennettyä radan rakenteilla. Jos maaperä on pehmeää savikkoa, rata rakennetaan paalulaatalle, joka on tärinänestoon sopiva rakenne. Suunnittelu tarkentuu ratasuunnitteluvaiheessa.

Kysymys: Millä rahalla maksatte 190 taloa? Ei naurata, kun tilanteessa tulee massaylijäämiä.

Huolestuttavaa todella. Tulevan Varisuon radanylitys korjauksen yhteydessä voisi radan siirtää jo sinne pohjoispuolelle. Siinäki on tilaa.

Vastaus: Tämä asia käsitellään ratasuunnitteluvaiheessa.

Kysymys: Miten päädytty lukuun 190 taloa ellei ole ratasuunnitelmaa?

Vastaus: Tämä arvio on tehty YVA:ssa ja se tarkentuu yleissuunnitelma- ja ratasuunnitelmavaiheessa.

Kysymys: Julkisuudessa on puhuttu ja mainostettu, että tunnin juna luo kasvukäytävän Helsinki-Turku välille. Lempola-Salo välillä ei näytä olevan yhtään asemaa. Milloin te aiotte korjata totuudenvastaisen markkinoinnin kasvukäytävästä?

Vastaus: On arvioitu, että kasvukäytävä on Helsinki-Turku -välillä. Erityisesti Espoon, Lohjan, Salon, ja Vihdin elinkeinoelämä hyötyy uudesta ratayhteydestä. Lähiliikenteessä Helsinki-Lohja -väli paranee ja rata lisää junamatkailijoiden määrää kyseiselle välille. Lohja-Salo välillä on esitetty asemavarauksia, jos maankäytöllä saadaan lisättyä noin 10 000 asukasta / asemavaraus voidaan asemia tulevaisuudessa rakentaa ko. kohdille.

Kysymys: Onko eri vaihtoehdoille A ja B laskettu jo kustannusarviota?

Vastaus: kyllä on laskettu. B-vaihtoehto on kalliimpi. YVA-menettelyn aikana ei vielä tehdä päätöstä vaihtoehdosta.

Kysymys: Mitä vaiheita suunnittelussa vielä jäljellä?

Vastaus: Tehty Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelma menee hallinnolliseen käsittelyyn vuonna 2021. Samanaikaisesti aloitetaan oikoradan tie- ja ratasuunnitelmaa. Ratalain mukaan ratasuunnitelmaa on aikaa tehdä 4 vuotta, joten suunnitelma lähtee hallinnolliseen käsittelyyn viimeistään vuonna 2025, joka yleensä kestää 2-3 vuotta.

Kysymys: Miten ratasuunnitelmaan pääsee vaikuttamaan?

Vastaus: Ratasuunnitteluvaiheessa järjestetään ratalain mukaisesti yleisötilaisuuksia, karttapalautekysely ja vuorovaikutusta kiinteistönomistajien, asukkaiden ja muiden osallisten kanssa. Näistä tiedotetaan kunnan ilmoitustauluilla, lehdissä ja Väyläviraston verkkosivuilla.

Kysymys: Missä on tämänhetkiset tarkimmat suunnitelmat nähtävillä Littoisten osalta?

Vastaus: Littoisten kohdalta kaksoisraiteesta on tehty tarkastelu. Suunnitelma tarkentuu ratasuunnitelmavaiheessa, joka alkaa ensi vuoden alkupuolella. YVA-selostuksen asiakirjat ovat nähtävissä Kaarinan kaupungintalolla.

Kysymys: Voisiko suunnittelijat olla jo heti alussa yhteydessä maanomistajiin, eikä vasta ensimmäisten luonnosten tultua kommentoitaviksi?

Vastaus: Ratasuunnitteluvaiheessa tullaan tiedottamaan kiinteistönomistajia, joiden kiinteistöihin rata vaikuttaa. Sen jälkeen menee jonkin aikaa ennen kuin suunnittelija on tehnyt tarkempia suunnitelmia. Kiinteistönomistajiin ollaan tarkemmin yhteydessä siinä vaiheessa, kun pystytään kertomaan suunnittelijan suunnittelemissa vaihtoehdoissa tai näkemyksissä. ESA-radan yleissuunnitelman

aikaan pidettiin asukastilaisuuksia. Ratasuunnittelussa tullaan myös järjestämään paikallisia tilaisuuksia vaikutuksista ja paikallisista tiejärjestelyistä.

Kysymys: Mikä on kunnan/kaupungin mahdollisuus vaikuttaa ratasuunnitelmaan omalla alueellaan?

Vastaus: Kunnat, kaupungit, ELY-keskukset, maakuntaliitot ja pelastusviranomaiset ovat mukana ratasuunnittelun hankeryhmässä, ja pääsevät vaikuttamaan ja kertomaan näkemyksiään suunnitelmasta. Yleissuunnitteluvaiheessa käytiin keskustelua samalla tavalla.

Kysymys: Keneltä voi tiedustella kiinteistökohtaisia suunnitelmia Väylävirastosta?

Vastaus: Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelma on valmis ja siihen liittyvät suunnitelmakartat löytyvät Väyläviraston internetsivuilta <https://vayla.fi/helsinki-turku-nopea-ratayhteys/yva>

Yleissuunnitelma on suuntaa antava, esimerkiksi tiejärjestelyjä voidaan muuttaa vielä ratasuunnitelmassa, mutta yleissuunnitelmassa on osoitettu yhteystarpeet. Kiinteistökohtaisesti suunnittelua jatketaan ratasuunnitteluvaiheessa.