



## MUISTUTUKSET JA VASTINE-EHDOTUKSET / VIHDIRIN KUNTA

Espoo-Salo -oikoradan yleissuunnitelma, nähtävillä 8.11.-8.12.2022 ja 12.12.2022-12.1.2023.

*Muistutukset 1-3 kohdistuvat kiinteistötunnuksella tai osoitteella Vihdin kuntaan. Muistutukset 4-10 kohdistuvat laajemmin hankkeeseen (muistutukset 4-5 yhdistyksiltä ja 6-10 yksityishenkilöiltä).*

Muistutuksen keskeinen sisältö	Vastine-ehdotus
<p><b>Muistutus 1 (20.11.2022)</b> Olen saanut tiedotteen, että suunniteltava rata tulisi menemään omistamani tontin alueella. Tontille ollaan rakentamassa n. 250 m<sup>2</sup>:n hallia, joten tieto radan sijoittumisesta on äärimmäisen tärkeä.</p>	<p>Muistutus merkitään tiedoksi. Esitetyssä osoitteessa rakenteilla oleva halli sijoittuu Vanhan Turuntien eteläpuolelle, n. 200 metrin etäisyydelle tien pohjoispuolella kulkevasta ratalinjauksesta.</p>
<p><b>Muistutus 2 (8.12.2022)</b> Muistutuksessa ilmoitetaan tietona kiinteistölle sijoittuvasta liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikasta muistutuksen liitteenä esitetyn metsänkäyttöilmoituksesta annetun ilmoituksen (1.11.2017) mukaisesti.</p>	<p>Muistutus merkitään tiedoksi. Kiinteistön palstat sijoittuvat vt1:n eteläpuolelle, lähimmillään n. 250 metrin etäisyydelle moottoritien pohjoispuolella kulkevasta ratalinjasta.</p>
<p><b>Muistutus 3 (7.12.2022)</b> Ratasuunnitelmassa kotitilamme rakennuksia on merkitty seuraavasti: Asuntonamme toimiva omakotitalo – puretaan; Autotalli- ja saunarakennukset – lunastustarve vielä avoinna. Omistajan vaatimukset kohtuuttomuuden lieventämiseksi: Edellytän, että 1) omakotitalon lunastustoimitus/purkuilmoitus tehdään minulle omistajana niin aikaisin, että minulla on riittävästi aikaa etsiä korvaava koti toisaalta tai rakentaa uusi asuinrakennus radan jakavan tilan pohjois- tai eteläpuolelle. Väyläviraston on määritettävä mahdollisimman pian yhdessä Vihdin kunnan kanssa uudet asuinrakennuspaikat jäljelle jääville tilan osille. Ratasuunnitelmassa näille tilan osille on tieyhteydet jo merkittykin, 2) autotalli- ja saunarakennusten kohtalo päätetään mahdollisimman pian, koska niillä on suuri merkitys myös radan valmistuttua.</p>	<p>Muistutus merkitään tiedoksi. Lunastuksiin liittyvistä toimista ja radasta johtuvista uusista tiejärjestelyistä kiinteistöille vastaa Väylävirasto. Rakentamismahdollisuuksista haja-asutusalueella päätetään kunnassa erillisissä lupaprosesseissa. Kiinteistö sijoittuu Etelä-Nummelan osayleiskaavassa (hyväksytty kunnanvaltuustossa 24.1.2022 § 3, lainvoimainen 8.3.2023) kokonaisuudessaan yli 55 dB:n melualueelle, osittain haja-asutusalueelle (MTH) ja osittain energian tuotantoon soveltuvalla suojaviheralueelle (EV-2). Kiinteistön itäosaan on osayleiskaavassa osoitettu Porintien suuntainen uusi pää- tai kokoojakatu sekä kävelyn ja pyöräliikenteen aluereitti.</p>

Muistutuksen keskeinen sisältö	Vastine-ehdotus
<p><b>Muistutus 4, Suomen vesistösäätö sr (8.12.2022)</b></p> <p>Hankkeen kannattavuuslaskelma osoittaa investoinnin olevan kannattamaton ja sen matkustajamääräennusteet ovat epärealistiset. Samoin koko yhteiskunnan ajattelutavan muutos luontoa säilyttävään ja ennallistavaan rakennustapaan ei näy suunnitelmissa, vaan ehdotettu suunnitelma on vanhakantainen. Viidentoista minuutin ajansäästön takia menetetään runsaasti luontotyyppejä ja vesistöjä sekä aiheutetaan haittaa luonnonsuojelualueille ja maisemalle. Lempola-Salo alue on yksi merkittävimpiä eteläisen Suomen maisema-alueita. Rata halkoo Kiskon-Vihdin järwiseudun ja Lounaisen viljelyseudun maisemamaakunnat.</p> <p>Toteutuessaan ratalinjaus uhkaa lukuisten alueen järvien ja latvavesien tilaa. Alueen puroissa on luontaista paikallista taimenta, joiden elinympäristöjä ollaan parantamassa kunnostuksin mm. ELY-keskuksen rahoituksella. Kaikki villit taimenkannat ovat erittäin uhanalaisia pohjoisinta Suomea lukuun ottamatta. Lisäksi hanke uhkaa luonnon monimuotoisuutta ja ihmisten asumisympäristöjä alueella. Arviolta 10 milj. m<sup>3</sup> maansiirtotyö, 113 siltaa ja 22 tunnelia lisäävät rasitusta luonnolle sekä rakennusvaiheessa, että käyttöönoton jälkeen. Suomen väestöpohjalla hanke on ympäristövaikutuksiltaan ja kustannuksiltaan täysin kestävä. Lisäksi hanke on ristiriidassa EU:n vesipuitedirektiivin vesien hyvän tilan tavoitteen ja biodiversiteettistrategian tavoitteiden kanssa.</p>	<p>Muistutus merkitään tiedoksi.</p> <p>Vihdin kuntastrategiassa 2022-2025 (KV 9.5.2022) todetaan liikkumisen osalta mm., että Tunnin junalla ja lähiliikenteen kehittämisellä on vahva rooli päästövähennystavoitteiden sekä saavutettavuuden toteutumiseen. Vuonna 2020 Vihdistä pendelöi Espooseen 2186, Helsinkiin 2510 ja Vantaalle 1069 työllistä. Vihtiin pendelöi näistä kunnista yhteensä 777 työllistä työntekijää (Lähde: YKR/SYKE ja TK 2020).</p> <p>Oikoradan yleissuunnittelussa lähtökohtana on ollut, että linjaus toteutetaan Uudenmaan voimassa olleen maakuntakaavan mukaisena, mikä vastaa myös Uusimaa-kaavakokonaisuudessa esitettyä linjausta. Etelä-Nummelan osayleiskaava, joka sisältää rata- ja asemavarauksen on tullut voimaan 8.3.2023.</p> <p>Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVA-laki) mukaisena yhteysviranomaisena toimiva Uudenmaan elinkeino- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on antanut perustellun päätelmänsä Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankkeesta 3.12.2021.</p> <p>Espoo-Salo -oikorata yleissuunnitelma (YS)/ Ympäristövaikutukset (Väyläviraston julkaisu 69/2022, Väylävirasto, Helsinki 2022) - raportissa on arvioitu hankkeen vaikutuksia Vihdin seudulla mm. Huhmarjokeen ja Mäyräojaan kappaleessa 13.4.3. Maisemakuvan muutoksista Huhmarjärvellä ja Mäyräojalla on todettu kappaleessa 9.4.</p>
<p><b>Muistutuksen keskeinen sisältö</b></p>	<p><b>Vastine-ehdotus</b></p>
<p><b>Muistutus 5, Helsingin Seudun Lintutieteellinen yhdistys – Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry, Lohjan lintutieteellinen yhdistys Hakki ry (8.12.2022)</b></p> <p>Kielteisiä vaikutuksia on runsaasti, jotka on seikkaperäisesti esitetty YVA-selosteissa ja niiden pohjalta yhteysviranomaisena toimivan Uudenmaan ELY-keskuksen perustelluissa päätelmissä (3.12.2021). Yhteysviranomaisen</p>	<p>Muistutus merkitään tiedoksi.</p> <p>Vihdin kuntastrategiassa 2022-2025 (KV 9.5.2022) todetaan liikkumisen osalta mm., että Tunnin junalla ja lähiliikenteen kehittämisellä on vahva rooli päästövähennystavoitteiden sekä saavutettavuuden toteutumiseen. Vuonna 2020 Vihdistä pendelöi Espooseen 2186,</p>

perustellut päätelmät edellyttävät lukuisia ja merkittäviä vaatimuksia erityisesti juuri Espoo-Salo oikoradan suunnittelulle ja toteuttamiselle, koska tämä osuus on suunniteltu kokonaan uuteen maastokäytävään. Ongelmana on myös osassa kunnista suunniteltujen asemien pitkä etäisyys asutuskeskuksista. Kielteiset luonto-, ympäristö-, viihtyvyys ja maisemavaikutukset sekä erilaiset rakentamisen aikaiset riskitekijät tulevat edelleen ilmi myös yleissuunnittelun laatijoiden vastineissa yhteysviranomaisen päätelmiin, joissa vaikutusten ehkäisyjä tai lieennytyksiä on esitetty joko melko yleisluontoisina toimenpiteinä tai esitetty toimenpiteiden tarkentamista tehtäväksi suunnitelman seuraavissa vaiheissa esim. ratasuunnitelmassa.

---

Hankkeen linnustovaikutukset on arvioitu nähtävillä olevan materiaalin perusteella pintapuolisesti ja vaikutustenarviointiin olennaisesti tarvittavien linnustoselvitysten kattavuudesta on ollut vaikeaa saada tietoa.

On käynyt hyvin selväksi, että nyt käsillä olevaan oikorataan liittyy paljon kielteisiä luonto- ja ympäristövaikutuksia ja toisaalta hankkeen puoltamisen kannalta liikennevaikutusten ja mm. ennusteiden osalta (liittyen kannattavuuslaskelmiin) on paljon epävarmuustekijöitä erityisesti Espoo-Lohja välillä. Tämän on myös yhteysviranomaisen todennut lausunnossaan. On tiedossa, että koko Helsinki-Turku nopean yhteyden hanke on yhteiskunnallisesti kannattamaton ja mm. Espoo-Salo oikoratavälin on uusimmankin arvion mukaan (epävarmuuksineen) kannattamaton tuottaen vain 53 senttiä satsattua euroa kohden.

Yleissuunnitelmaan valitun ratalinjauksen hankevaihtoehtona 0+ on nykyisen rantaradan parantaminen. Yhteysviranomaisen on todennut perustellussa päätelmässään (3.12.2022) että vaihtoehdon 0+ ympäristövaikutukset ovat selvästi vähäisempiä.

Nykyisen rantaradan kehittämiseen keskittyvä vaihtoehto:

- a) välttäisi erityisesti Nuuksion Natura-alueeseen ja laajemman järviylängön maakunnallisesti arvokkaaseen lintualueeseen kohdistuvia haittavaikutuksia,
- b) säästäisi merkittäviä yhtenäisiä alueita sekä vesistöjä ja niissä olevia uhanalaisia luontotyypppejä ja lajeja erityisesti Lohjan ja Salon alueilla,

Helsinkiin 2510 ja Vantaalle 1069 työllistä. Vihtiin pendelöi näistä kunnista yhteensä 777 työllistä (Lähde: YKR/SYKE ja TK 2020). Oikoradan yleissuunnittelussa lähtökohtana on ollut, että linjaus toteutetaan Uudenmaan voimassa olleen maakuntakaavan mukaisena, mikä vastaa myös Uusimaa-kaavakokonaisuudessa esitettyä linjausta. Suunnittelulta Vihti-Nummelan asemalta on matkaa Nummelan ydinkeskustaan n. 3 km ja lähimmillään asemakaavoitettuun alueeseen n. 300 m. Nummelan keskustan kasvu on suuntautumassa luontaisesti etelään jo käynnissä olevissa kaavahankkeissa. Etelä-Nummelan osayleiskaava, joka sisältää rata- ja asemavarauksen on tullut voimaan 8.3.2023.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVA-laki) mukaisena yhteysviranomaisena toimiva Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on antanut perustellun päätelmänsä Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankkeesta 3.12.2021.

Uudenmaan ELY-keskus on 19.11.2021 antamassaan luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisessa lausunnossa todennut Espoo-Salo oikoradan vaikutuksista Nuuksion Natura-alueeseen johtopäätöksenä: ”Tehdyn Natura-arvioinnin ja sen taustalla olevien selvitysten perusteella Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että Espoo-Salo oikoratahanke ei yksistään tai myöskään tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa merkittävästi heikennä Nuuksion Natura 2000 – alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja tai alueen eheyttä, kun hankkeen ja siihen liittyvän maankäytön jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa riittävillä lieventämistoimenpiteillä huolehditaan, että virkistyskäyttöpaineen kasvu ja ohjautuminen tapahtuu Natura-alueella hallitusti, ekologiset yhteydet Turunväylän yli tulevat turvatuksi ja niitä kehitetään toimivammiksi, ja ratahankkeen yhteydessä toteutetaan meluntorjuntarakenteita, joilla Natura-alueelle leviävää liikennemelua vähennetään nykytasoon verrattuna. Lisäksi Natura-alueen läheisyydessä noin 500 metrin etäisyydellä alueen

<p>c) olisi linjassa tällä hetkellä voimassa olevan Uusimaa-ohjelman olemassa olevan yhdyskuntainfrastruktuurin hyödyntämistä koskevien suositusten kanssa (Uudenmaan liitto 2017),</p> <p>d) eikä vaikeuttaisi Suomen hiilineutraaliustavoitteiden ja luontokadon torjunnan saavuttamista, kun huomioidaan oikoradan rakentaminen reuna-alueineen ja massiiviset rakentamisen aikaiset päästöt rakentamisen aikana sekä hyvin epävarma, mahdollisesti jopa negatiivinen päästövähennyspotentiaali. Suunnitelman arviot henkilöautoliikenteen vähenemisestä ja siirtymisestä junan käyttäjiksi jäävät perustelematta. Etätyöskentelystä on tullut toimiva vaihtoehto työmatkarendelöinnille, jota ei ole syytä edistää ilmastomuutoksen kielteiset vaikutukset tietäen. Maantiiliikenne sähköistyy tai siirtyy biopolttoaineisiin ja myös joukkoliikenne saadaan haluttaessa hiilineutraalimmaksi ja kattavammaksi sekä korvaamaan henkilöautoilua jo nykyiselläkin maantieverkostolla. Kestävän kehityksen kannalta riittävänä Helsinki-Turku nopean yhteyden ratahankekokonaisuudessa voidaan pitää Espoon kaupunkirataa ja sen yhteyttä olemassa olevaan rantarataan. Tämä osuus onkin käytännössä Helsinki-Turku nopean yhteyden hankekokonaisuudesta erillään oleva hanke eikä siten liity myöskään Espoo-Salo oikoratahankeeseen. Hankekokonaisuudessa tämä oli ainoa yhteiskunnallisesti kannattava rataosuus (1,25 €/1,0 €). Espoon kaupunkiradasta (käytännössä aloitettukin osana rantaradan parantamista), joka hankkeena on jo pitkällä, hyötyvät eniten tietenkin pääkaupunkiseudun Helsingin, Espoon ja Vantaan työmatkaliikenne. Yleissuunnitelmassa todetaan, että nykyisen rantaradan parantaminen nykyistä suuremmille nopeuksille on todettu hyvin hankalaksi ja kalliiksi. Tämä ei kuitenkaan ole olennaista (kalliita minuutteja), sillä suurnopeusratojen rakentaminen matka-aikojen lyhentämistä tavoitellen on kaikin tavoin toissijainen kehityssuunta olemassa olevan rataverkoston kapasiteetin nostamiselle. Rantaradan parantamiseen tarvitaan alkuvaiheessa vain 94 miljoonaa euroa (kannattavuus 74 senttiä satsattua yhtä euroa kohden), jolla saavutetaan jo hyviä etuja nykyiseen tilanteeseen nähden. 2,9 miljardin euron hintaisella oikoradalla mahdollisesti saavutettava 26 minuutin säästö matkajassa ei ole riittävä peruste oikoradan laajamittaisille negatiivisille</p>	<p>rajasta tulee lintujen pesimäaikana 1.3.–30.7. välttää voimakasta impulssimaista melua tuottavia rakennustöitä.”</p> <p>Espoo-Salo -oikoradan yleissuunnitelman ympäristösuunnitelma-kartoilla (Väyläviraston julkaisuja 62/2022) on esitetty Vihdin alueelle ekologisia yhteyksiä sekä ympäristövaikutukset-raportissa (Väyläviraston julkaisuja 69/2022) hankkeen vaikutusten lieventämistoimia ekologisten yhteyksien osalta. Kunta on lausunnossaan Väylävirastolle huomauttanut, että raportissa tunnistetut lieventämistoimet tulisi esittää myös suunnitelmakartoilla.</p>
---	--

vaikutuksille. Helsinki–Turku-rantaradan kehittäminen edelleen on ympäristövaikutusten ja ilmastovaikutusten sekä yhteiskuntatalouden kannalta kannatettavin vaihtoehto.

*Hankkeen linnustovaikutukset*

Nuukio:

Nuukion laaja yhtenäinen metsäalue on maakunnallisesti tärkeimpiä alueita vaateliaan, taantuvan metsälinnuston kannalta (Ellermaa 2010). Nuukion Natura-alueen kriteerilajeista erityisesti metso tarvitsee suurta, yhtenäistä metsäelinympäristöä, ja siksi hankkeen Natura-alueen ulkopuolelle sijoittuvalla maankäytöllä ja ekologisten yhteyksien pirstoutumisella on metson tulevaisuuden kannalta merkittävää vaikutusta. Metso on maakunnallisesti uhanalainen laji (Ellermaa 2018). Ratalinjauksen läheisyyteen Nuukion IBA-, FINIBA- ja MAALI-alueajusten lounaisosiin sijoittuu useita metson soidinalueita ja edelleen tärkeitä pesimäalueita (Ellermaa 2022). Tringa on kartoittanut lähes koko Nuukion järviylängön alueen linnuston viimeksi vuonna 2015, ja tässä yhteydessä on kartoitettu myös metson soidinalueita.

Metsokukon reviiiri voi olla huomattavan laaja, jopa 70 hehtaaria. Toimiva metson soidin vaatii useamman kukon, joten elinvoimaisen metsokannan säilyttäminen alueella edellyttää laajaa yhtenäistä metsää meluvaikutusten ulottumattomissa. Lajin inventoinnin vaikeuden sekä Nuukion alueen taantuneen kannan vuoksi metsoon kohdistuvien kokonaisvaikutusten suhteen on noudatettava varovaisuusperiaatetta. Oikoratahanketta varten metson soidin- ja pesimäalueita ei ole asianmukaisesti selvitetty, eikä näin ollen ole edellä mainitun valossa mahdollista välttää perusteltua epäilyä hankkeesta aiheutuvista metsoon kohdistuvista merkittävistä vaikutuksista.

Mittavan metsäalueiden (335 hehtaaria hävitettyä metsämaata), vesistöjen ja muiden elinympäristöjen pirstoutumisen, suurten rakentamisen aikaisten päästöjen ja siten kielteisten ilmastovaikutusten, hankkeen yhteiskuntataloudellisen kannattamattomuuden ja kyseenalaisten hyötyjen seurauksena pidämme johdonmukaisena esittää oikoratahankkeesta luopumista. Linnusto ja muu eliöstö taantuvat sekä Suomessa että Euroopassa voimakkaasti, ja siksi myös Espoo–Salooikoradan negatiivisia vaikutuksia on arvioitava laajemmassa mittakaavassa. Oikoratahanke on etenevän

<p>luontokadon aikana kestävämpään ja ajaa erityisesti taantuvaa linnustoa Uudellamaalla entistä ahtaammalle sopivien pesimäympäristöjen ja tärkeiden ekologisten yhteyksien hävitessä.</p>	
<b>Muistutuksen keskeinen sisältö</b>	<b>Vastine-ehdotus</b>
<p><b>Muistutus 6 (8.12.2022)</b>        Muistutuksessa käsitellään yksilöidymmin toiseen kuntaan sijoittuvaa kiinteistöä. Lisäksi esitetään huomautus koko hankkeen perusteluista sekä luontoarvoista. ”Ote Yleissuunnitelman hyväksymisehdotuksesta:  <i>Perustellussa päätelmässä on todettu, että hanke on vahvasti massaylijäämäinen ja luonnonvarojen kaivun sekä massojen läjityksen vaikutukset ovat pysyviä, suoria ja laajoja. Hankkeen vaikutuksia maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön voidaan pitää merkittävinä. Hankkeen ilmastovaikutusten merkittävyyttä kasvattaa oleellisesti rakentamisvaiheen suuri hiilijalanjälki. Tulevassa ratasuunnitteluvaiheessa erityisesti paneudutaan hankkeen massakysymyksiin ja rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin. Hankkeen ilmastovaikutuksista ja toteuttamisvaihtoehdoista laaditaan laskelmat. Yhteysviranomaisen arvion mukaan hankkeen meluvaikutukset ovat kokonaisuutena kielteisiä myös lieventämistoimenpiteiden kanssa.</i>        Jo pelkästään näillä perusteilla koko hanke tulisi haudata.”        Muistutuksessa viitataan myös etätyöskentelyyn, nykyisten junien nettiyhteyksien parantamistarpeisiin, Hyperloopiin ja sähköautojen yleistymiseen ihmisten liikkumiseen vaikuttavina tekijöinä. Lisäksi muistutuksessa kyseenalaistetaan Helsinki-Turku -junayhteyden merkitys osana Euroopan laajuista TEN-T-ydinverkkoa ja Skandinaavia-Välimeri - ydinverkkokäytävää, nykyisessä maailmantilanteessa Tukholmasta Pietariin kulkevan kasvuvyöhykkeen kehitysmahdollisuudet sekä investoinnit hankkeeseen.</p>	<p>Muistutus merkitään tiedoksi.        Vihdin kuntastrategiassa 2022-2025 (KV 9.5.2022) todetaan liikkumisen osalta mm., että Tunnin junalla ja lähiliikenteen kehittämällä on vahva rooli päästövähennystavoitteiden sekä saavutettavuuden toteutumiseen. Vuonna 2020 Vihdistä pendelöi Espooseen 2186, Helsinkiin 2510 ja Vantaalle 1069 työllistä. Vihtiin pendelöi näistä kunnista yhteensä 777 työllistä työntekijää (Lähde: YKR/SYKE ja TK 2020).        Oikoradan yleissuunnittelussa lähtökohtana on ollut, että linjaus toteutetaan Uudenmaan voimassa olleen maakuntakaavan mukaisena, mikä vastaa myös Uusimaa-kaavakokonaisuudessa esitettyä linjausta. Etelä-Nummelan osayleiskaava, joka sisältää rata- ja asemavarauksen on tullut voimaan 8.3.2023.        Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVA-laki) mukaisena yhteysviranomaisena toimiva Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on antanut perustellun päätelmänsä Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankkeesta 3.12.2021.        Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankkeen toteuttaminen edellyttää ratalain mukaisten yleis- ja ratasuunnitelmien hyväksymispäätösten lisäksi muita lupamenettelyjä, joissa hankkeen toteuttamisedellytyksiä ehtoineen edelleen arvioidaan.        Hankkeen toteuttaminen edellyttää muun muassa vesilain (587/2011) mukaisia vesilupia ja poikkeuslupaa, ympäristönsuojelulain (527/2014) mukaisia ympäristölupia, luonnonsuojelulain (1096/1996) 27 §:n mukaisia päätöksiä luonnonsuojelun rauhoituksen lakkauttamisesta sekä 49 §:n mukaisia poikkeuslupia (luontodirektiivin liitteen IV lajit), maa-ainelain (555/1981) mukaisia maa-ainesten</p>

	<p>ottolupia, maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) mukaisia rakennus- ja toimenpidelupia sekä kaavamuutosten ja tarvittavien uusien kaavojen hyväksymispäätöksiä. Näiden lisäksi hankkeen toteuttaminen saattaa edellyttää muita lupia tai viranomaiskäsitteilyjä.</p>
<p><b>Muistutuksen keskeinen sisältö</b></p>	<p><b>Vastine-ehdotus</b></p>
<p><b>Muistutus 7 (8.12.2022)</b></p> <p>Olisi kerrottava, miten kannattavuuslaskelmat ja hankkeiden kannattavuuden arviointi tehdään eri tavalla Suomessa, kuin muissa maissa. Esim. Tanskassa on yksi päärata, minkä lähetyillä lähes kaikki Tanskan 5,9 miljoonaa ihmistä asuvat Frederikshavn - Kööpenhamina alueella, mutta siellä ei ole nopeita junia liikenteessä ja 80 miljoonan asukkaan Saksassa vain muutamalla ratayhteydellä ajetaan suurnopeus nopeutta junilla. Miten Suomessa voisi olla järkevää tehdä miljardi investointi Helsinki - Turku radalle, missä jo nykyään kaupunkien välinen matka -aika on melko lyhyt, kun muissa maissa ei katsota tällaisia investointeja järkeväksi tehdä? Pitäisi myös selvittää se, onko matkustajat valmiita maksamaan nopeamman junan aikasäästöstä matkalipuista enemmän lisähintaa, kuin tienaavat kyseisessä ajassa palkkatuloja. Mikäli junamatkustajat eivät ole valmiita maksamaan hiukan nykyistä nopeammasta matka-ajasta huomattavasti nykyistä enemmän, ei tunnin junayhteyttä ole järkevää toteuttaa. Etätyötä tekevät eivät hyötyisi nopeammasta matka-ajasta.</p>	<p>Muistutus merkitään tiedoksi.</p> <p>Vihdin kuntastrategiassa 2022-2025 (KV 9.5.2022) todetaan liikumisen osalta mm., että Tunnin junalla ja lähiliikenteen kehittämisellä on vahva rooli päästövähennystavoitteiden sekä saavutettavuuden toteutumiseen. Vuonna 2020 Vihdistä pendelöi Espooseen 2186, Helsinkiin 2510 ja Vantaalle 1069 työllistä. Vihtiin pendelöi näistä kunnista yhteensä 777 työllistä (Lähde:YKR/SYKE ja TK 2020).</p> <p>Oikoradan yleissuunnittelussa lähtökohtana on ollut, että linjaus toteutetaan Uudenmaan voimassa olleen maakuntakaavan mukaisena, mikä vastaa myös Uusimaa-kaavakokonaisuudessa esitettyä linjausta. Etelä-Nummelan osayleiskaava, joka sisältää rata- ja asemavarauksen on tullut voimaan 8.3.2023.</p>
<p><b>Muistutus 8</b></p> <p>Ratahankkeen aiheuttamalla häiriö- ja meluvyöhykkeellä vapaa-ajan kiinteistön omistajina sekä siitä aiheutuvasta kiinteistömme pysyvästä arvon alenemisesta kärsivinä asianosaisina esitämme hankkeesta seuraavia näkökohtia.</p> <p>Muistutuksessa esitetyt näkökohdat tiivistetysti:</p> <p>1)Uuden radan olisi järkevää seurata Helsinki-Turku -valtatie 1:n reittiä niin pitkälle kuin suinkin mahdollista, jolloin ratahanke ei aiheuttaisi tarpeetonta ylimääräistä kuormitusta ympäristölle ja moninkertaisia kustannuksia, vaan jo olemassa olevaa valtatietä voitaisiin käyttää hyväksi radan rakentamiseen ja myöhemmin sen huoltamiseen. Maisemaa ei tällöin raikattaisi yhtä laajasti ja tuhoisasti kuin Väyläviraston suunnitelmassa.</p>	<p>Muistutus merkitään tiedoksi.</p> <p>Muistutuksessa ei ole esitetty tarkemmin vapaa-ajan kiinteistön sijaintia.</p> <p>Oikoradan yleissuunnittelussa lähtökohtana on ollut, että linjaus toteutetaan Uudenmaan voimassa olleen maakuntakaavan mukaisena, mikä vastaa myös Uusimaa-kaavakokonaisuudessa esitettyä linjausta. Vihdin kuntastrategiassa 2022-2025 (KV 9.5.2022) todetaan liikumisen osalta mm., että Tunnin junalla ja lähiliikenteen kehittämisellä on vahva rooli päästövähennystavoitteiden sekä saavutettavuuden toteutumiseen. Vuonna 2020 Vihdistä pendelöi Espooseen 2186, Helsinkiin 2510 ja Vantaalle 1069 työllistä. Vihtiin pendelöi näistä kunnista yhteensä 777 työllistä (Lähde: YKR/SYKE ja TK 2020).</p>

<p>2)Olemassa olevaa rataa parannettakoon kaikin mokomin, mutta on suuruudenhulluutta kuvitella vuosisataisten peltojen, metsien ja vesistöjen tuhoamisen ja miljoonien kuutiometrien maansiirtojen, kallioiden räjäyttelyn, sepelin ajon, kiskoparien, sähkötolppien ja johtojen pystyttämisen niiden tilalle tuottavan koskaan mitään hyödyllistä, saatikka kattamaan rakentamis- ja ylläpitokustannuksiaan.</p> <p>3)Laskelmat uuden radan tuomasta "ajan säästöstä" ovat täysin epärelevantteja, esimerkiksi Salossa ohikiitävä juna ei paranna elämisen laatua kenellekään millään tavoin. Jos sen sijaan jo nykyistä reittiä ajaviin juniin asennetaan tietotekniikkaa sekä järjestetään käyttäjille työrauha, mahdollisuus matkustusajan hyödylliseen käyttöön on paljon nimellistä nopeampaa matkustusaikaa tärkeämpi parannus.</p> <p>4)Hankkeen perusteluina käytetyt arviot rataosuuden kuvitteellisista matkustajamääristä ovat täysin vanhentuneita. Murto-osalla hankkeen kustannuksista voitaisiin rakentaa samalle välille valon nopeudella toimivat laajakaistaiset tiedonsiirtoväylät. Sähköisen ilmailun, joka on voimakkaasti kehittymässä mm. Norjassa, merkitystä ei hankkeen perusteluissa oteta lainkaan huomioon. Eräänä perusteluna epärealistisille matkustajamäärin arvioille on käytetty "Pietariin suuntautuvaa liikennettä" EU:sta kyseisen rataväylän kautta. Liikenteen tarve Suomesta sinne ei tule kasvamaan lainkaan näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa. Kaikki arviot kuvitteellisista matkustajamääristä on syytä uusia täysin ja päivittää tähän päivään puolueettomien asiantuntijatahojen toimesta.</p> <p>5)Valtiontalouden velkaannuttua yhä syvemmälle Suomen valtiontaloudella ei ole varaa eikä tarvetta tunnin junalle. Asiaa voidaan arvioida uudelleen muutaman vuosikymmenen kuluttua. On täysin vastuutonta mainostaa tässä vaiheessa EU:n rahoittavan hanketta, mistä ei ole sitovaa päätöstä. Mahdollisuuksien rajoissa olisi periaatteessa päätymisen edellä olevan kohdan 1. mukaiseen parempaan väyläratkaisuun Muistutuksessa on kyseenalaistettu vaikutusmahdollisuudet hankkeeseen.</p>	<p>Etelä-Nummelan osayleiskaava, joka sisältää rata- ja asemavarauksen on tullut voimaan 8.3.2023.</p>
---	--



Muistutuksen keskeinen sisältö	Vastine-ehdotus
<p><b>Muistutus 9 (7.12.2022)</b></p> <p>On suuri virhe linjata rautatie linja kulkemaan esillä olevan suunnitelman mukaan. Miten tulisi käymään suunnitelmanne mukaan juna pysäkeille, jotka yrittäisivät kaikkia kuntien keskuksia palvella ja mistä löytyy se asiakas käyttäjä määrä, että junan kannattaa pysähtyä jokaisella juna asemilla? Entä aika tavoite tunnin junasta, niin miten se toteutuu, jos junalla on useita pysähtymisiä Turun ja Helsingin välissä?</p> <p>Minä ehdotan täysin uutta rautatelinjausta Helsingin - Espoon - Salon ja Turun välille, jolloin junan matkanopeus olisi korkea, jolloin Helsingin ja Turun välin matka-aika olisi enintään 30 minuuttia. Ehdottamani rautatie linjaus palvelisi uudella tasolla ihmisiä saaden paljon enemmän matkustajia uudella tasolla kokonaispalvelulla asiakkaisiin.</p> <p>Rautatie linjauksessa voi olla enemmänkin rautatieasema pysähdyspaikkoja haluttaessa, joihin voidaan järjestää bussikuljetus jokaisesta kuntakeskuksesta, jotka haluavat palveluita asukkaalleen tarjota. Junan rautatie pysähdys paikoille voisi tulla myös omalla autolla ja jatkaa matkaa junalla.</p>	<p>Muistutus merkitään tiedoksi.</p> <p>Oikoradan yleissuunnittelussa lähtökohtana on ollut, että linjaus toteutetaan Uudenmaan voimassa olleen maakuntakaavan mukaisena, mikä vastaa myös Uusimaa-kaavakokonaisuudessa esitettyä linjausta. Vihdin kuntastrategiassa 2022-2025 (KV 9.5.2022) todetaan liikkumisen osalta mm., että Tunnin junalla ja lähiliikenteen kehittämisellä on vahva rooli päästövähennystavoitteiden sekä saavutettavuuden toteutumiseen. Vuonna 2020 Vihdistä pendelöi Espooseen 2186, Helsinkiin 2510 ja Vantaalle 1069 työllistä. Vihtiin pendelöi näistä kunnista yhteensä 777 työllistä (Lähde: YKR/SYKE ja TK 2020). Etelä-Nummelan osayleiskaava, joka sisältää rata- ja asemavarauksen on tullut voimaan 8.3.2023.</p>
<p><b>Muistutus 10 (29.11.2022)</b></p> <p>Oikorata on mahdollista rakentaa moottoritien pohjoispuolelle 200 km/h kulkevana nopean junan yksirataisena ratana siten, että kulunohjaus ondigitalisoitu. Matka-aika Helsinki – Turku pitenee maksimissaan n. 5 min. Näin toteutettu oikorata maksaa ¼ esitetyn oikoradan 2,9 miljardin euron hinnasta. Olen verrannut suunnitellun linjauksen suurnopeusrataa moottoritien pohjoispuolelle sijoittuvaan nopeaan rataan, jossa on käytetty hyväksi digitalisointia.</p> <p>Sekä YVA: ssa että yleissuunnitelmassa lähtökohtana on ollut maakuntakaava, vaikka hankkeesta vastaava ei voi YVA:ssa päättää itse tarkasteltavia vaihtoehtoja eikä kaava ole riittävä peruste jonkin vaihtoehdon poissulkemiseen. Radan vastustus kohdistuu lähinnä linjaukseen, ei oikorataan sinänsä.</p> <p>Salo – Lohja- oikoratalinjaus Lohjalta maakuntarajalle asti on hyvä ja vain <i>välillä lääninraja – Salon Hajala tarvitaan uusi linjaus</i>. Koska suuri osa aikaa vievistä</p>	<p>Muistutus merkitään tiedoksi.</p> <p>Muistutus kohdistuu pääosin Varsinais-Suomen alueelle.</p> <p>Oikoradan yleissuunnittelussa lähtökohtana on ollut, että linjaus toteutetaan Uudenmaan voimassa olleen maakuntakaavan mukaisena, mikä vastaa myös Uusimaa-kaavakokonaisuudessa esitettyä linjausta. Vihdin kuntastrategiassa 2022-2025 (KV 9.5.2022) todetaan liikkumisen osalta mm., että Tunnin junalla ja lähiliikenteen kehittämisellä on vahva rooli päästövähennystavoitteiden sekä saavutettavuuden toteutumiseen.</p> <p>Etelä-Nummelan osayleiskaava, joka sisältää rata- ja asemavarauksen on tullut voimaan 8.3.2023.</p>

työvaiheista on tehty ja osa nykyisestä kaavasta on toteuttamiskelpoista, voi arvioida uuden kaavan laatimiseen tarvittavan 3 – 6 vuotta.

Liikennevirasto totesi vuonna 2016, että koko yhteysväliille Helsinki – Turku tulisi laatia yleissuunnitelma, jotta voidaan määritellä tarkemmin investointien kannattavuus ja koko yhteysvälin kehittämisen alue- ja yhdyskuntataloudelliset vaikutukset (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 4/2016, s. 4).

*Espoo – Salo oikoradan yleissuunnitelmaa ei tule hyväksyä, vaan aloittaa välin Salon laajeneva kaupunkialue – maakuntaraja osuuden hyvään lopputulokseen vievä suunnittelu.*

Osalliset ovat vuosien ajan, eri yhteyksissä tuoneet esiin hankkeeseen liittyviä runsaita kielteisiä ympäristövaikutuksia ja riskejä sekä ratalinjauksesta aiheutuvan Tunnin junan heikon kannattavuuden. Osallisten joukossa on ollut eri alojen asiantuntijoita ja heidän esiin tuomansa seikat faktoja. Palautetta ei ole pääosin otettu huomioon. Ympäristövaikutuksissa ne jopa kuitataan mitätöiden, loukkaavalla tavalla huolina ja tuntemuksina (esim. s. 33).

Århusin yleissopimuksen mukaan pitää olla aito osallistumismahdollisuus ja varhaisessa vaiheessa, vaihtoehtojen vielä ollessa avoinna. Sama on ilmaistu myös Suomen perustuslaissa, 2 § ja 20 §. Hankkeen yleisötilaisuudet ja pajat ym. eivät toteuta näissä ilmaistua todellista vaikuttamismahdollisuutta. Niin kauan kuin hanke perustuu virheellisiin lähtökohtiin, näen pajat yms. näpertelyn todellisuudessa keinona estää osallistumista.