



Varsinais-Suomen liitto
Egentliga Finlands förbund
Regional Council of Southwest Finland

SALO-LOHJA -RATALINJAN VAIHEMAAKUNTAKAAVA

12.12.2011



KAAVASELOSTUS, SISÄLLYSLUETTELO

Esipuhe	4
1. Johdanto	5
2. Kaavaselostuksen keskeinen sisältö	6
3. Maakuntakaava osana alueidenkäytön suunnittelua	7
3.1 Maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteet, maakunnan suunnittelujärjestelmä	7
3.2 Maakuntakaavoituksen tehtävät ja sisältö	7
4. Osallistuminen ja vuorovaikutus	8
4.1 Osalliset ja osallistumismenettelyt	8
5. Vaihemaakuntakaavan lähtökohdat	9
5.1 Maakunnan strategiset suunnitelmat	9
5.2 Salo–Lohja–Espoo -rata osana Etelä-Suomen aluerakennetta	9
5.3 Kaavatilanne ja vaihemaakuntakaavan suhde muihin maakuntakaavoihin	12
5.4 Aiemmat selvitykset	12
5.5 Vaihemaakuntakaavatyön aikana laaditut selvitykset	13
6. Vaihemaakuntakaavan tavoitteet	14
6.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	14
6.2 Maakunnan tavoitteet	14
7. Vaihemaakuntakaavan sisältö	15
7.1 Tutkitut vaihtoehdot ja vaihtoehtojen vaikutukset	15
7.2 Vaihemaakuntakaavan ratkaisu ja kaavamerkinnot	17
7.3 Salon seudun maakuntakaava	17
8. Vaihemaakuntakaavan vaikutusten arviointi	19
9. Tavoitteiden toteutuminen	23
9.1 Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutuminen	23
9.2 Vaihemaakuntakaavan tavoitteiden toteutuminen	24
10. Yhteenveto saadusta palautteesta	25
10.1 Ympäristövaikutusten arviointi	25
10.2 Valmisteluvaiheen palaute	25
10.3 Ehdotusvaiheen palaute	25
11. Maakuntakaavan toteutuminen, ajoitus ja seuranta	26
11.1 Maakuntakaavan oikeusvaikutukset	26
11.2 Ratasuunnittelu	26
Liitteet, lähdeluettelo	27

Varsinais-Suomen maakuntakaavoitusta on viety eteenpäin vaiheittain edenneiden seutukunta-kohtaisten kokonaismaakuntakaavojen avulla. Varsinais-Suomen maakuntavaltuusto hyväksyi joulukuussa 2010 Loimaan seudun, Turunmaan, Turun seudun kehyskuntien ja Vakka-Suomen maakuntakaavat, joista yhdessä aiemmin vahvistettujen Turun kaupunkiseudun ja Salon seudun maakuntakaavojen kanssa muodostuu Varsinais-Suomen maakuntakaavoituksen ensimmäinen vaihe.

Salon ja Lohjan välisen oikoradan suunnitteluhistorian alku on jo 1960-luvulta. Silloisen Rautatiehallituksen työnä suunniteltiin ns. ELSA-radan linjaus yleissuunnitelman tarkkuudella, jota seutukaavassa esitetty ratalinja noudatti. Samaa liikennekäytävään oli suunniteltu myös Salon ja Lohjan välinen E-18-moottoritie, joka kuitenkin 2000-luvulla maakuntakaavoitettiin, suunniteltiin ja toteutettiin alkuperäistä ratalinjaa pohjoisemmaksi.

Salon seudun vuonna 2008 vahvistetussa maakuntakaavassa Salon ja Lohjan välinen oikorata osoitettiin rautatieliikenteen yhteystarve-merkinnällä, joka velvoitti uudelleen käynnistämään ratalinjan tarkemman suunnitteluun ja vaihtoehtojen vertailun. Suunnittelun tavoitteena on ollut osoittaa yksi ratalinja sekä sovittaa ratalinjaus alueen luonnon- ja kulttuuriympäristöarvot huomioivalla tavalla. Maakuntakaavassa osoitettu ratalinjaus on otettava huomioon kuntien yleis- ja asemakaavoituksessa, ja näin radan toteuttamiseen tulevaisuudessa voidaan varautua sekä säilyttää ratalinja rakentamattomana.

Ratalinjan vaihemaakuntakaavaa on laadittu hyvässä yhteistyössä viranomaisten ja alueen kuntien kanssa. Vuoropuhelu muiden osallisten kanssa on ollut runsasta ja tuottanut lisäarvoa kaavatyöhön. Erityisesti saumaton yhteistyö alustavasta yleissuunnittelusta vastanneen Liikenneviraston (ent. Ratahallintokeskus) ja omaa maakuntakaavaansa työstävän Uudenmaan liiton sekä Salon kaupungin kanssa on mahdollistanut SaLora-vaihemaakuntakaavan nopean etenemisen ja maakuntarajan ylittävän suunnittelun onnistumisen.

Oikoradan kaltaisia uusia valtakunnallisia yhteyksiä suunniteltaessa asettuvat aina vastakkain yhteinen ja yksityinen etu. Suunnitteluprosessi eri vaiheissaan on ollut vuorovaikutteinen ja vaihtoehtojen vertailussa objektiivinen. Osallisten mielipiteet ovat tulleet esille, mutta valitettavasti kaikkia täydellisesti tyydyttävä lopputulos ei ole ollut saavutettavissa. Samalla on tiedostettu yleispiirteisessä pitkän tähtäimen suunnittelussa olevat, yksityisiin maanomistajiin kohdistuvat oikeusturvan ja lunastusmenettelytapojen puutteet. Maakuntakaavan valmistumisen myötä epätietoisuus alueella vähenee, kun maakuntakaavassa ei enää ole vaihtoehtoisia oikoratalinjauksia.

Maakuntasuunnitelman visio – Varsinais-Suomessa elämisen laatu on Suomen parasta – tukeutuu maakuntamme erityispiirteiden, ainutlaatuisen luonnon ja rikkaan kulttuuriperinnön tunnistamiseen ja hyödyntämiseen vetovoimaiseen toimintaympäristöön tähtäävän suunnitelun lähtökohtina. Maakunnan erityispiirteet eivät kuitenkaan yksin riitä. Alueen menestys rakentuu edellä mainittuja erityispiirteitä arvostavien aktiivisten, yhteiskuntaa rakentavien eri toimijoiden ja elinkeinoelämän varaan, jotka edellyttävät yhdyskunta- ja aluerakenteelta toimivuutta ja saavutettavuutta. Hyväksytty Salo–Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaava tulee nähdä koko Etelä-Suomen aluekehityksen työvälineenä ja avauksena kohti uusia, kestävämpiä ja kilpailukykyisempiä rakenteita.

Turussa 12. joulukuuta 2011



Juho Savo
maakuntajohtaja

1. JOHDANTO

Alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelun tulee aina olla pitkälle tulevaisuuteen tähtäävää. Suunnittelun tulee olla tulevaisuutta visioivaa ja sen tavoitteiden tulevaisuuden tarpeisiin perustuvia. Ilman visioivaa suunnittelua ei voida tehdä päätöksiä, eikä ennakoita näiden päätösten vaikutuksia. Tämä koskee erityisesti huomattavia liikenneinfrastruktuuri-investointeja, joilla on aina aluerakenteen kehitystä vauhdittavia vaikutuksia. Suunnittelu, jossa lähtökohdina ovat vain nykyhetken tarpeet ja taloudelliset realiteetit ja toteutusvälineinä eilisen työkalut, ei voi olla yhteiskunnan kehitystä edistävää.

Uuden rautatieyhteyden osoittaminen Turun ja Helsingin välillä sisältyy valtioneuvoston 13.11.2008 hyväksymiin, tarkistettuihin valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin. Se on mainittu yhteysverkostot ja energiahuolto -teeman erityistavoitteissa. Maakuntavaltuusto päätti kokouksessaan 8.12.2008 käynnistää vaihemaakuntakaavan laatimisen Salo–Lohja -ratalinjausta varten. Vaihemaakuntakaavalla täydennetään ja toteutetaan 12.11.2008 vahvistettua Salon seudun maakuntakaavaa, jossa Salo–Lohja välin rautatieyhteys oli selvitysten ja vaihtoehtojen vertailun puuttuessa osoitettu rautatieliikenteen yhteystarvemerkinällä.

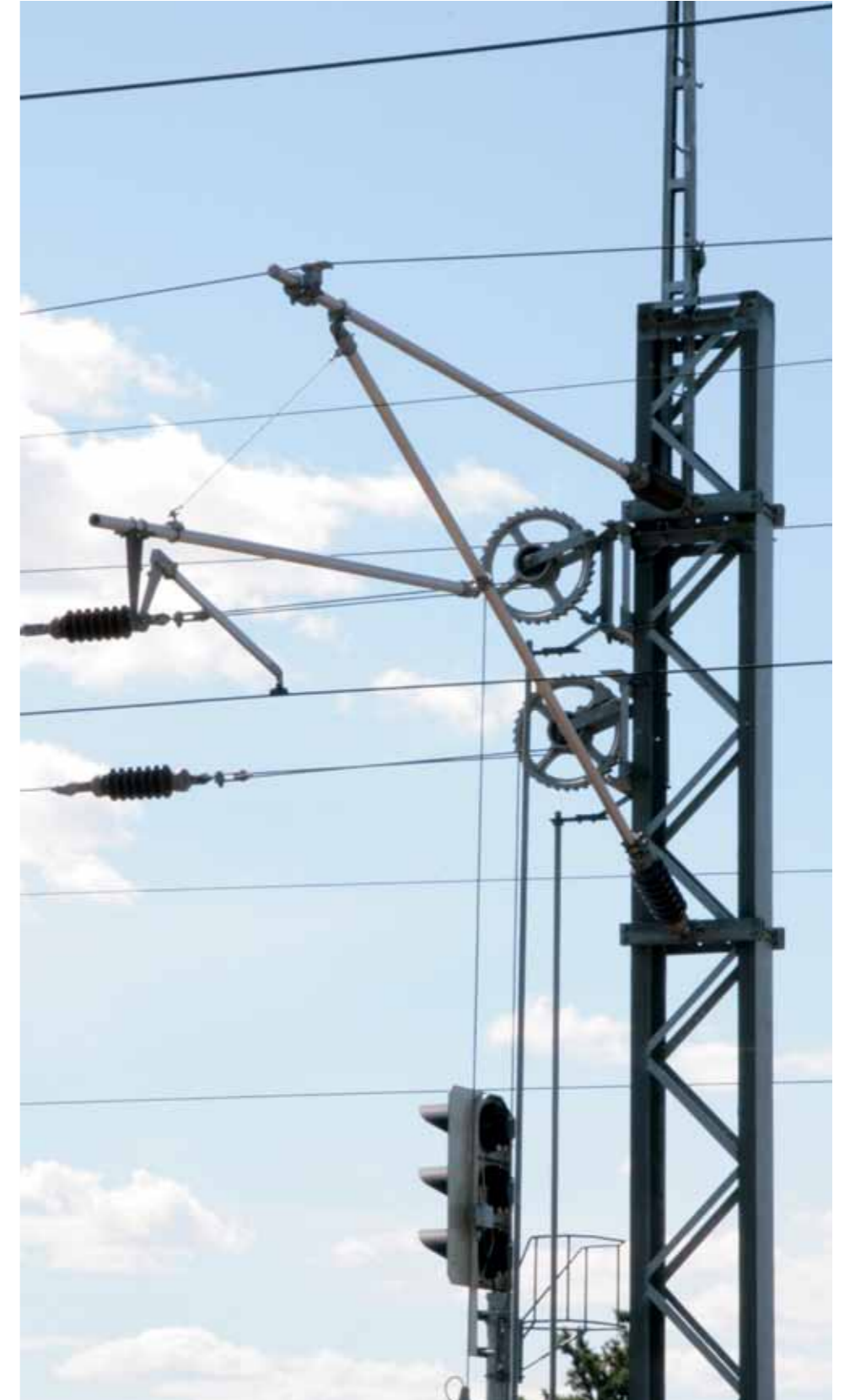
Espoo–Lohja–Salon oikoradan tarpeellisuutta ja mahdollisia linjausvaihtoehtoja pohtineen liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän (2004–2006) esityksen mukaisesti aloitettiin vaihemaakuntakaavatyön rinnalla yhteistyössä Ratahallintokeskuksen sekä alueen maakuntien ja kuntien kanssa Espoo–Salon oikoradan alustava yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi.

Varsinais-Suomen tavoitteet Salo–Lohja -oikoradalle ovat ensisijaisesti aluerakenteellisia. Toteuttamiskelpoisen ratalinjan osoittamisella varmistetaan nopean Turku–Helsinki–pietari -ratayhteyden kehittämismahdollisuudet. Ennusteet ja arviot osoittavat, että Suomen aluerakenteessa tapahtuvat muutokset tulevat edelleen näkymään metropolialueen kasvuna. pääkaupunkiseudun tapahtunutta kasvua ovat tasoittaneet rauta- ja moottoritien tukeutuvat kehityskäytävät Tampereen ja Lahden kautta Sisä-Suomeen. Nopeat rautatieyhteydet yhdessä moottoritien kanssa ovat tuoneet merkittävää kasvuetua vyöhykkeiden keskeisille kaupunkiseuduille. Tulevan kehityksen tasapainottaminen ja ohjaaminen kestäväle pohjalle edellyttää vastaavan itälänsi-suuntaisen, Tukholman, Helsingin ja Pietarin metropolialueet yhdistävän kehityskäytävän toteuttamista. Näkemystä tukevat lukuisat Etelä-Suomen aluerakennetta tarkastelleet selvitykset.

Vuoden 2010 lopussa päättynyt Espoo–Salon -ratalinjan alustava yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi -prosessi tuotti yhteysviranomaisena toimineen Uudenmaan ELY -keskuksen lausunnonkin mukaan maakuntien liitoille tarvittavat tiedot ratalinjan osoittamiseksi maakuntakaavoissa. Oikoradan maakuntakaavoitus on edennyt tiiviissä vuorovaikutuksessa Uudenmaan ja Varsinais-Suomen maakuntien liittojen ja alueen kuntien kanssa. Yhteistyöllä on varmistettu eri vaiheissa etenevien, eriluonteisten maakuntakaavaprosessien yhteen sovittaminen ja varmistettu yhteinen näkemys valittavasta ratalinjasta. Maakuntien yhdessä ratkaistavaksi jäi valinta moottoritien tukeutuvan pohjoisen M-vaihtoehdon ja eteläisemmän, vanhaan ELSA-ratalinjaukseen tukeutuneen E-vaihtoehdon välillä. Moottoritien tukeutuva päävaihtoehto prosessoitui alueen yhteiseksi näkemykseksi vaikutusvertailun tuloksena.

Keskeinen kysymys suunnitteluprosesseissa on ollut vuorovaikutuksen toteuttaminen yleispiirteisen suunnittelun edellyttämällä tavalla ja samalla ottaa huomioon yksittäisten kiinteistöjen omistajiin jossain vaiheessa väistämättä kohdistuvat huomattavatkin vaikutukset.

Vaihemaakuntakaavalle ei ole asetettu varsinaisesti tavoitevuotta, mutta huomioiden maakunnan tahtotila radan nopeasta toteuttamisesta ja toisaalta tiedostaen hankkeen jatkosuunnittelun pitkä aikajänne, voidaan kaavan toteutumista vuoteen 2030 mennessä pitää tavoiteltavana. Valmiiden suunnitelma-asiakirjojen avulla on Etelä-Suomen aluerakenteeseen oleellisesti kuuluvan yhteyden toteutus parhaiten edistettävissä. Samalla voidaan kuntakaavoituksen helpottamiseksi ja maanomistajien etujen turvaamiseksi mahdollisimman aikaisessa vaiheessa tarkemmin määritellä ratayhteyden toteutuksesta aiheutuvien rajoitusten kohdentuminen.



2. KAAVASELOSTUKSEN KESKEINEN SISÄLTÖ

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 10 §:n mukaan kaavaselostukseen liitetään yhteenveto kaavaselostuksen keskeisestä sisällöstä. Maakuntakaavaselostukseen on koottu tiivistetysti maakuntakaavaratkaisun sisältö, perustelut, taustatiedot ja vaikutusten arviointi.

Selostuksen alussa, luvussa 3. Maakuntakaava osana alueidenkäytön suunnittelua, on käsitelty maankäytön suunnitteluun liittyvää suunnittelujärjestelmää, maakuntakaavan tarkoitusta, tehtävää, sisältöä sekä kaavan oikeusvaikutuksia.

Luvussa 4. Osallistuminen ja vuorovaikutus, on käsitelty kaavaprosessin osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyä.

Luvussa 5. Vaihemaakuntakaavan lähtökohdat, on kerrottu kaavoituksen lähtökohtia kuten maakunnan strategisten asiakirjojen linjauksia sekä kuvausta Etelä-Suomen aluerakenteesta. Luku sisältää kuvauksen vaihemaakuntakaavan suhteesta muihin maakuntakaavoihin sekä listaa kaavatyöhön liittyviä ja sen aikana laadittuja selvityksiä.

Luvussa 6. Vaihemaakuntakaavan tavoitteet on esitetty ne tavoitteet, jotka ovat ohjanneet maakuntakaavan laadintaa. Laadintaa ovat ohjanneet valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakunnan tavoitteet. Maakunnan tavoitteet on luokiteltu ensisijaisiin ja toissijaisiin tavoitteisiin.

Luvussa 7. Vaihemaakuntakaavan sisältö, on kuvattu tutkitut ratalinjavaihtoehdot ja vaihtoehtojen vaikutukset. Luvussa esitellään kaavaratkaisu, kaavamerkinnot ja perustellaan valittu kaavaratkaisu. Luvussa kuvataan vaihemaakuntakaavan täydentävä merkitys suhteessa vahvistettuun Salon seudun maakuntakaavaan.

Luvussa 8. Vaihemaakuntakaavan vaikutusten arviointi, on arvioitu valitun kaavaratkaisun vaikutuksia. Vaikutusten arviointi on suoritettu sillä tasolla ja tarkkuudella kuin maakuntakaava yleispiirteisenä kaavana edellyttää. Arviointi on ryhmitelty maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n mukaisella jaotuksella.

Luvussa 9. Tavoitteiden toteutuminen, on arvioitu vaihemaakuntakaavan kannalta keskeisten valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista sekä kaavatyössä asetettujen maakunnallisten tavoitteiden toteutumista.

Luvussa 10. Yhteenveto saadusta palautteesta, on esitetty tiivis yhteenveto ympäristövaikutusten arvioinnista ja vaihemaakuntakaavasta saadusta palautteesta. Ympäristövaikutusten arvioinnissa palaute saatiin sekä arviointiohjelmasta että -selostuksesta. Vaihemaakuntakaavan palaute on saatu sekä valmistelu- että ehdotusvaiheissa, jolloin vaihemaakuntakaava on ollut nähtävillä.

Luvussa 11. Maakuntakaavan toteutuminen, ajoitus ja seuranta, on kuvattu Ratalain mukaista jatkosuunnittelua sekä radan toteuttamiseen liittyvää päätöksentekoa ja näiden aikataulutusta. Lisäksi luvussa on kerrottu vaihemaakuntakaavan keskeiset oikeusvaikutukset.

Selostuksen lopussa on tiedot kaavan laadinnassa käytetyistä lähteistä sekä liiteaineisto. Liitteet tukevat selostusta ja kaavakarttaa.



3. MAAKUNTAKAAVA OSANA ALUEIDENKÄYTÖN SUUNNITTELUA

3.1 Maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteet, maakunnan suunnittelujärjestelmä

Maankäyttö- ja rakennuslain yleisenä tavoitteena on:

- järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että ne luovat edellytykset hyvälle elinympäristölle,
- edistää ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävää kehitystä,
- turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus ja avoin tiedottaminen.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää mm. yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön taloudellisuutta, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä sekä erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä. Lisäksi lain tavoitteena on edistää mm. rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista, luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnonarvojen säilymistä ja ympäristönsuojelua ja ympäristöhaittojen ehkäisemistä.

Maakunnan kehittäminen ja suunnittelu perustuu kolmeen asiakirjaan: maakuntasuunnitelmaan, maakuntakaavaan ja maakuntaohjelmaan.

Maakuntasuunnitelma esittää vision Varsinais-Suomesta noin 30 vuoden kuluttua. Suunnitelma määrittelee yleispiirteisellä tasolla tavoitteet ja toimenpiteet halutun visiotilan saavuttamiseksi ja toteuttamiseksi. Siinä käsitellään yhteiskunnan eri toimintoja ja kehittämisstrategioita. Suunnitelmaa tarkistetaan valtuustokausittain.

Maakuntaohjelma on maakunnan toimijoiden yhteinen tahdonilmaisu maakuntasuunnitelman mukaisen visiotilan toteuttamisen edellyttämistä hankkeista ja hankkeiden tärkeysjärjestyksestä. Maakuntaohjelma laaditaan valtuustokausittain eli joka neljäs vuosi ja sitä tarkennetaan vuosittain laadittavalla toteuttamissuunnitelmalla.

Maakuntakaava on korostetusti valtakunnallisia, maakunnallisia ja kunnallisia intressejä yhteen sovittava maankäytön suunnitelma. Maakuntakaavan avulla toteutetaan maakunnan kehittämisstrategiaa sekä sovitaan yhteen eri sektoriviran-omaisten alueidenkäyttöön liittyviä tavoitteita kuntatasolta nousevien, merkittävyydeltään kuntarajat ylittävien tavoitteiden kanssa. Maakuntakaava toimii myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden välittäjänä kuntakaavoitukseen. Maakuntakaavalla on merkittävä informatiivinen rooli alueen arvojen ja erityispiirteiden esille tuojana.

Salo–Lohja -ratalinjaa koskeva maakuntakaava on ns. vaihemaakuntakaava, jossa ratkaistaan Salon ja Lohjan välille sijoittuvan uuden ratalinjauksen yleispiirteinen sijainti Salon ja Varsinais-Suomen maakunnan itärajan välillä. Samalla vaihemaakuntakaavalla kumotaan vahvistetussa Salon seudun maakuntakaavassa oleva rautatieliikenteen yhteystarvemerkinä. Maakuntakaavan asema kaavajärjestelmässä edellyttää, että se on jatkuvasti ajan tasalla, sillä vanhentunut tai liian yleispiirteinen maakuntakaava voi hidastaa kuntien kaavoitusta ja vaikeuttaa maakunnan kehittämistä. Salo–Lohja ratalinjauksen suunnittelu on Salon seudun maakuntakaavan vahvistamisen jälkeen edennyt ja sitä koskeva tietoperusta on kasvanut, joten perusteet laatia vaihemaakuntakaava uuden ratalinjauksen osoittamiseksi ovat olemassa. Vaikka Salo–Lohja -ratalinjan kaavaa laaditaan vaihemaakuntakaavana, on näkökulmana ja päämääränä ajantasaisen kokonaisuusmaakuntakaavan tarkistaminen.

3.2 Maakuntakaavoituksen tehtävät ja sisältö

Maakuntakaavan laatiminen perustuu maankäyttö- ja rakennuslakiin. Laissa määriteltyjä tavoitteita täydentävät valtioneuvoston hyväksymät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, joiden tehtävänä on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien kysymysten ja eri sektoreiden alueidenkäyttöön kohdistuvien intressien huomioon ottaminen maakunta- ja kuntatason kaavoituksessa ja alueidenkäyttöä koskevissa muissa ratkaisussa. Maakuntakaava voidaan laatia myös vaiheittain tai osa-alueittain. Salo–Lohja -ratalinjan maakuntakaava laaditaan vaihemaakuntakaavana.

Maakuntakaava sisältää yleispiirteisen suunnitelman alueiden käytöstä maakunnassa tai sen osa-alueella. Maakuntakaavassa korostuvat valtakunnallisten, maakunnallisten ja seudullisten näkökulmien yhteensovittaminen ja huomioonottaminen. Aluevarauksia osoitetaan vain siltä osin ja sillä tarkkuudella kuin alueiden käyttöä koskevien valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden kannalta taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteensovittamiseksi on tarpeen.

Maakuntakaavoituksen tavoitteena on luoda edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistää ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävää kehitystä. Maakuntakaavaa laadittaessa kiinnitetään huomiota maakunnan oloista johtuviin erityisiin tarpeisiin, alueidenkäytön taloudellisuuteen ja siihen, ettei maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle aiheudu kohtuutonta haittaa.

Kaava sovitetään mahdollisuuksien mukaan yhteen maakuntakaava-alueeseen rajoittuvien alueiden maankäytön kanssa. Koska Salo–Lohja -ratalinja ylittää Varsinais-Suomen ja Uudenmaan maakuntarajan, liittyy Varsinais-Suomessa tehtävä vaihemaakuntakaavatyö Uudenmaan maakunnassa tehtävään maakuntakaavoitukseen. Salo-Lohja -vaihemaakuntakaavatyötä on tehty yhteistyössä Uudenmaan liiton kanssa mm. sovittamalla yhteen suunnittelun tavoitteita ja aikataulua, jolloin on pystytty varmistumaan siitä, että erillään laadittavat ja hyväksyttävät maakuntakaavat ja niissä esitettävät merkinnät ovat yhteneväiset ja kohtaavat maakuntarajalla.

Maakuntakaava on erityisesti maakunnan kehittämisen ja ylikunnallisten tarpeiden sovittamisen sekä ympäristöpolitiikan väline. Maakuntakaavalla ei ohjata kuntien sisäisiä maankäyttöasioita, mikäli niillä ei ole ylikunnallista, maakunnallista tai valtakunnallista merkitystä. Maakuntakaavata-solla selvitetään myös entistä selkeämmin kestävä kehityksen reunaehdot.

Maakuntakaava esitetään kartalla mittakaavassa 1:100 000, johon on kirjattu kaavamerkinnot ja -määräykset. Kaavakartta merkintöineen muodostaa oikeusvaikutteisen maakuntakaavan. Lisäksi kaavaan liittyy tämä kaavaselostus, joka selvittää ja täydentää kaavakarttaa. Kaavaselostuksessa on perusteltu kaavassa tehdyt ratkaisut sekä kuvattu laadintaprosessin eri vaiheet ja kerrottu kaavan toteuttamisen tärkeimmät vaikutukset.

4. OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS

Maakuntakaavan laatimisesta vastaa Varsinais-Suomen liitto. Kaavan valmistelua ohjaa liiton maankäyttöjaosto, joka Salon kaupungin edustajilla täydennettynä muodostaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen osa-alueelle laadittavan kaavan ohjaavan toimikunnan. Kaavatyön vaiheet ovat:

- aloitus- ja tavoitevaihe
- valmisteluvaihe
- ehdotusvaihe
- vahvistamisvaihe.

Kaavatyön eri vaiheisiin sisältyvät mm. aloitustilaisuus, tavoiteseminaari, neuvottelut suunnittelalueiden kuntien kanssa, viranomaisneuvottelut, esittelytilaisuudet, kuulutukset, kuulemis- ja lausuntokierrokset.

SaLora-vaihemaakuntakaavatyötä varten on laadittu erillinen osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS).

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia maakuntakaavatyön osallisia ovat

- suunnittelualueen kunnat
- maanomistajat ja muut, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin maakuntakaava saattaa vaikuttaa
- valtion eri viranomaiset
- naapurimaakuntien liitot ja naapurikunnat
- vaikutusalueella toimivat aatteelliset, ammatilliset, elinkeinopoliittiset, erityistehtäviä hoitavat ja asukkaita edustavat järjestöt, yhteisöt yms.

Kaikilla osallisilla on kaavan valmisteluprosessin eri vaiheissa mahdollisuus vaikuttaa maakuntakaavan tavoitteisiin, sisältöön ja vaikutusarviointien riittävyyteen. Kaavoitustyöstä ja sen vaiheista saa tietoa Varsinais-Suomen liitosta ja liiton kotisivuilta www.varsinais-suomi.fi sekä erikseen järjestettävissä tiedotus- ja keskustelutilaisuuksissa.

Maankäyttö- ja rakennuslainsäädännön mukainen kaavoituksen käynnistämistä ja kaavan virallisia nähtävillä olo -vaiheita koskeva tiedottaminen tapahtuu kuuluttamalla maakunnallisissa, alueellisissa ja paikallisissa lehdissä. Kaavan valmisteluun liittyvää palautetta kerätään kuitenkin valmistelun kaikissa vaiheissa. Sitä voidaan antaa kirjallisesti tai suullisesti.

4.1 Osalliset ja osallistumismenettelyt

Osallisia ovat kaikki ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin saattaa kaavoituksella olla huomattavaa vaikutusta. periaatteena on, että kaikilla osallisilla halutessaan on mahdollisuus sanoa mielipiteensä ja tulla kuulluksi maakuntakaavaa laadittaessa. Osallistumismenettelyllä luodaan edellytykset sille, että kaavan sisällöstä, vaikutuksista ja muista keskeisistä kysymyksistä keskustellaan riittävän aikaisessa vaiheessa kaikkien niiden (osallisten) kanssa, joita asiat koskevat.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on maankäyttö- ja rakennuslain 63 §:n mukainen suunnitelma maakuntakaavan osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä sekä vaikutusten arvioimisesta. Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavaa varten laadittu OAS 12.6.2009 ja sitä on päivitetty 10.2.2011 sekä 2.5.2011. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on kerrottu, mitä kaavassa on tarkoitus käsitellä, millaisia vaihtoehtoja tutkitaan ja miten niiden vaikutuksia arvioidaan, ketkä ovat osallisia ja miten he saavat tietoa suunnittelusta sekä missä vaiheessa ja

miten he voivat esittää mielipiteitään suunnitelman sisällöstä. Lisäksi OAS:ssa esitetään tietoja maakuntakaavan lähtökohdista ja tavoitteista. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on koko kaavaprosessin ajan nähtävillä mm. liiton nettisivuilla.

Vaihemaakuntakaavaa valmisteltaessa järjestetään vähintään kaksi lakisääteistä viranomaisneuvottelua (MRL 66 §, MRA 11 §) ympäristöministeriön ja Varsinais-Suomen liiton kesken. Neuvotteluihin kutsutaan lisäksi Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) ja ne viranomaiset, joiden toimialaa asia saattaa koskea. Viranomaisten välistä yhteistyötä ovat myös työneuvottelut kaavan valmistelun eri vaiheissa. Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavassa on järjestetty aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu 11.5.2009 sekä ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu 20.9.2011.

Salo-Lohja ratalinjan vaihemaakuntakaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä 5.10.–6.11.2009. Samaa aikaan oli nähtävillä myös ratalinjaa koskeva Ratahallintokeskuksen (nyk. Liikennevirasto) teettämä ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Molemmista nähtävillä olleista aineistoista saatu palaute on otettu huomioon kaavaa laadittaessa. Saatu palaute ja maakuntahallituksen siihen antamat vastineet on esitelty selostuksen kohdassa 10.2 Valmisteluvaiheen palaute.

Salo-Lohja ratalinjan vaihemaakuntakaavaehdotus oli nähtävillä 3.6.–8.7.2011. Saatu palaute on esitelty selostuksen kohdassa 10.3 Ehdotusvaiheen palaute.



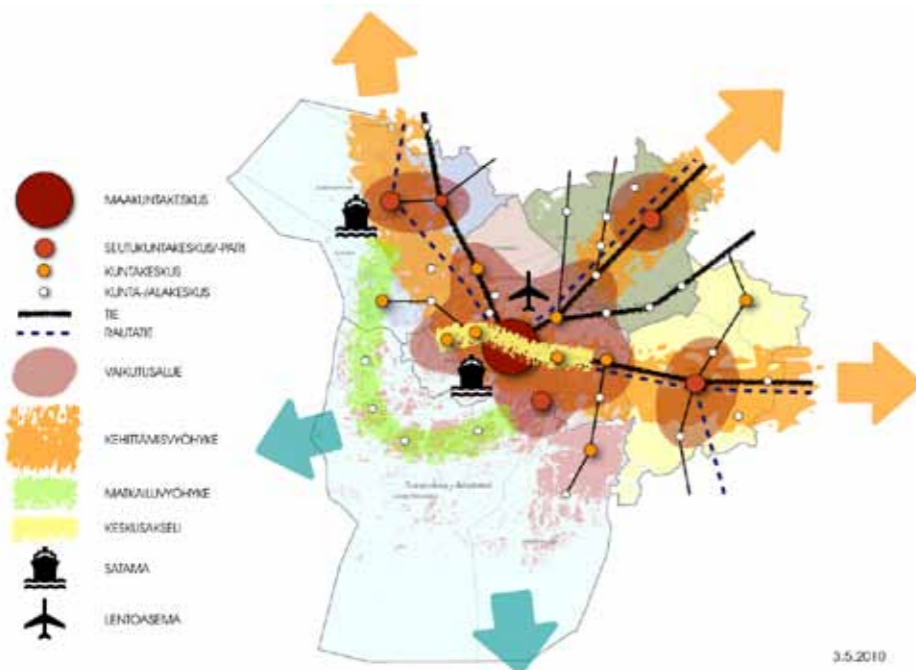
5. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN LÄHTÖKOHDAT

Lähtökohdat Salo–Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavalle on määritelty valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa, Salon seudun maakuntakaavassa ja ne toteuttavat valtuuston hyväksymiä maakunnan strategisia suunnitelmia. Ratalinjan merkitys on noussut esille useissa eri Etelä-Suomen aluerakennetta käsittelevissä selvityksissä. Työ perustuu maakuntavaltuuston joulukuun 2008 päätökselle.

Salo–Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavalla osoitetaan uusi, nopea ratalinjaus Salon ja Lohjan välillä sekä selvitetään ratalinjauksen suhde muuhun alueiden käyttöön. Laadittava vaihemaakuntakaava koskee ratalinjan Varsinais-Suomen puoleista osaa. Uudellamaalla on käynnissä laajempi vaihemaakuntakaavatyö, jonka osana ratkaistaan oikoradan linjaus Uudenmaan puolella.

5.1 Maakunnan strategiset suunnitelmat

Varsinais-Suomen hyväksyttyyn maakuntasuunnitelmaan on kirjattu: "Varsinais-Suomen aluerakennetta kehitettäessä otetaan huomioon maakunnan asema Itämeren alueella osana Eurooppaa. Ehkä merkittävimmin tähän vaikuttavat maakunnan kautta kulkevat yhteyskäytävät. Maakunnan kautta kulkee kansainvälisesti merkittävien yhdistettyjen kuljetusten yhteys EU:n ja Venäjän välillä. Hyvät yhteydet (Tukholma-Turku-Helsinki-Pietari liikennekäytävä, siihen kytkeytyvät satamat, lentokentät ja terminaalit) yhdistävät maakunnan pohjoismaiden pääkaupunkeihin sekä edelleen Keski-Eurooppaan ja Venäjälle. Käytävän haarat sitovat yhteen Etelä- ja Länsi-Suomen kaupunkiseudut. Toisaalta Varsinais-Suomi muodostaa sillan Sisä-Suomeen ja sieltä em. kehityskäytävän tai satamien ja lentokentän kautta Itämerelle." (Kompassi tulevaisuuteen, Varsinais-Suomen maakuntasuunnitelma 2030 ja maakuntaohjelma 2011–2014. Varsinais-Suomen liitto 2010).

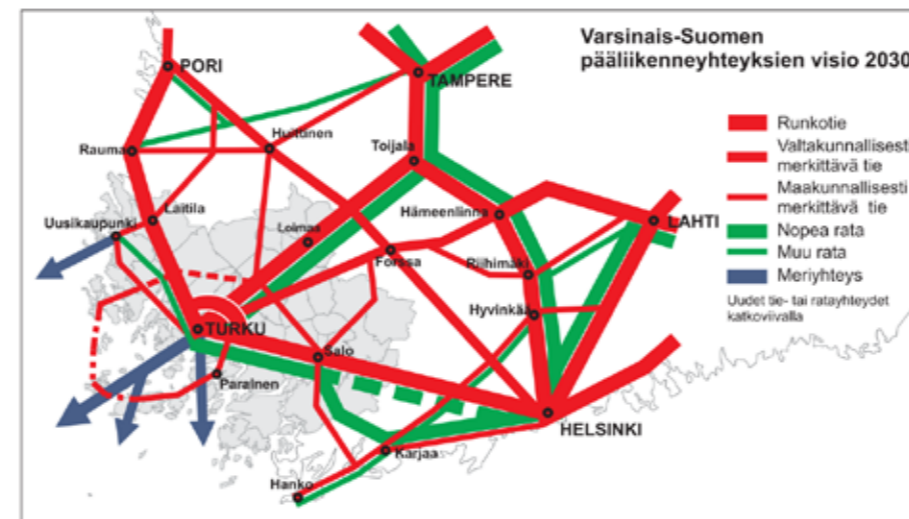


Kuva 1. Varsinais-Suomen aluerakenne 2030. Kompassi tulevaisuuteen, Varsinais-Suomen liitto 2010.

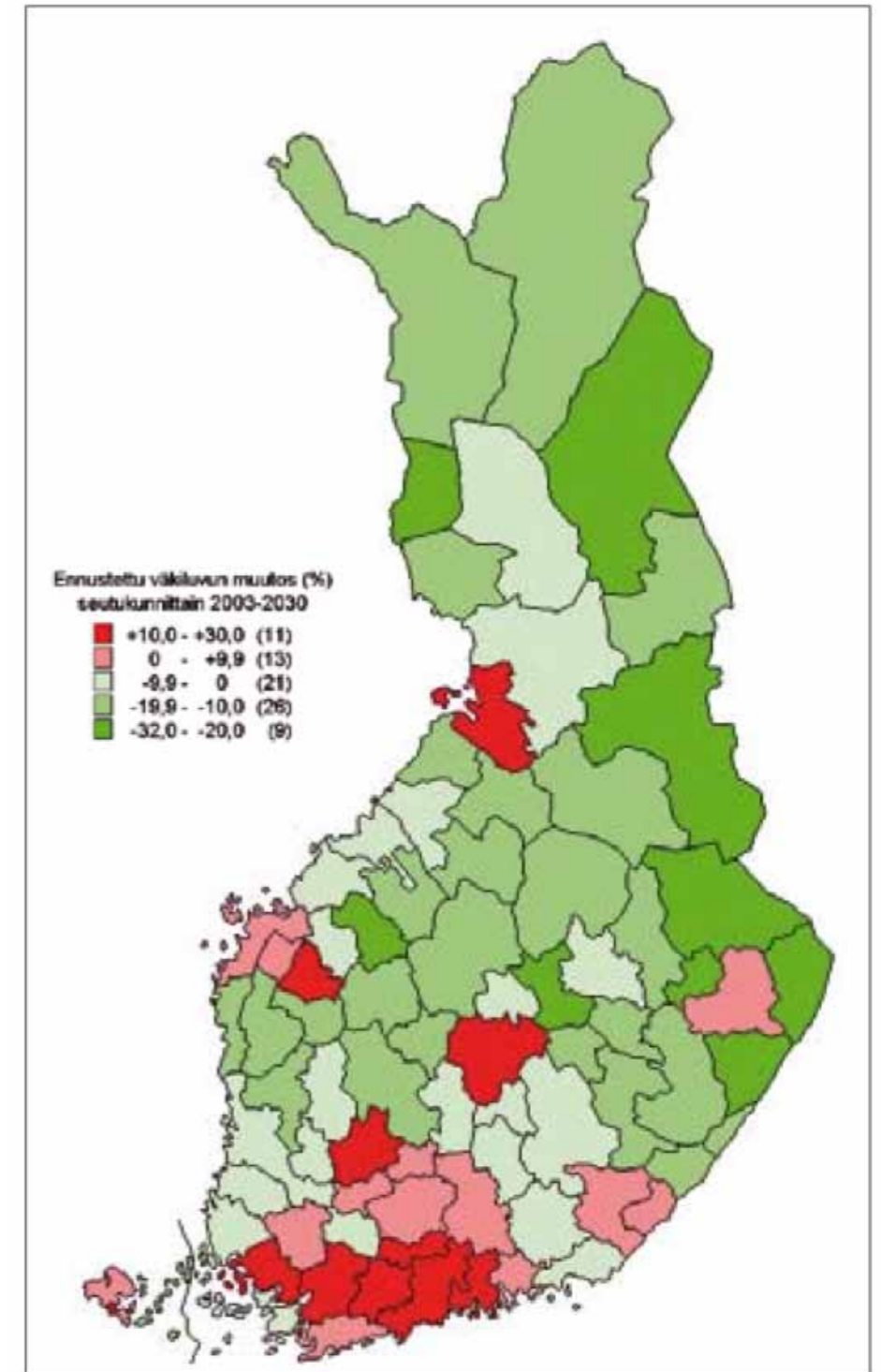
Varsinais-Suomen liikennestrategian luvussa 4, kohdassa A2 Hyvät henkilöliikenneyhteydet muualle Suomeen ja ulkomaille todetaan: "Nopeat, tarjonnaltaan hyvät kansainväliset ja Suomen sisäiset henkilöliikenneyhteydet ovat edellytys verkostoituvien ja kansainvälistyvien yritysten toiminnalle ja sijoittumiselle Varsinais-Suomeen. Ne ovat tärkeitä myös julkisen sektorin organisaatioiden, kuten yliopistojen ja valtionhallinnon yksiköiden toiminnalle ja niitä koskeville sijoittamispäätöksille. Tulevaisuudessa kilpailu ammattitaitoisesta työvoimasta edellyttää maakunnan kyttemistä osaksi Helsingin, Turun ja Tampereen seutujen muodostamaa laajaa eteläisen Suomen yhteistoiminta- ja työssäkäyntialuetta. Pitkän tähtäimen tavoitteena on noin tunnin matka-aika kaupunkikolmion yhteysväleillä. Tämä edellyttää erityisesti junaliikenteen ja ratojen määrätietoista ja pitkäjänteistä kehittämistä. Turun ja Helsingin välillä tulee varautua Lohjan kautta kulkevaan uuteen nopeaan ratalinjaukseen. Välttämättömiä ovat myös toimivat ja turvalliset päätieyhteydet sekä laadukkaat linja-autoyhteydet pääkaupunkiseudun, Hämeen ja Satakunnan suuntiin." (Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Liikennestrategia 2030. Varsinais-Suomen liitto 2007).

5.2 Salo–Lohja–Espoo -rata osana Etelä-Suomen aluerakennetta

Euroopan unionin linjauksissa tuetaan pyrkimyksiä kohti monikeskisuutta, jossa aluerakenteen kansallisella tasolla tukeutuu dominoivien pääkeskusten sijaan pienten ja keskiuurten keskusten yhteistoiminnalliseen verkkoon. Monikeskisuuden arviointikriteerien mukaan tällä tarkastelutasolla rakenteen toimivuus edellyttää kehittyvien kaupunkiseutujen vahvuksiin perustuvaa klusterisointumista sekä erityisesti kestäviä ja toimivia keskusten välisiä yhteyksiä. (European Spatial Development Perspective, Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union. European Communities 1999).

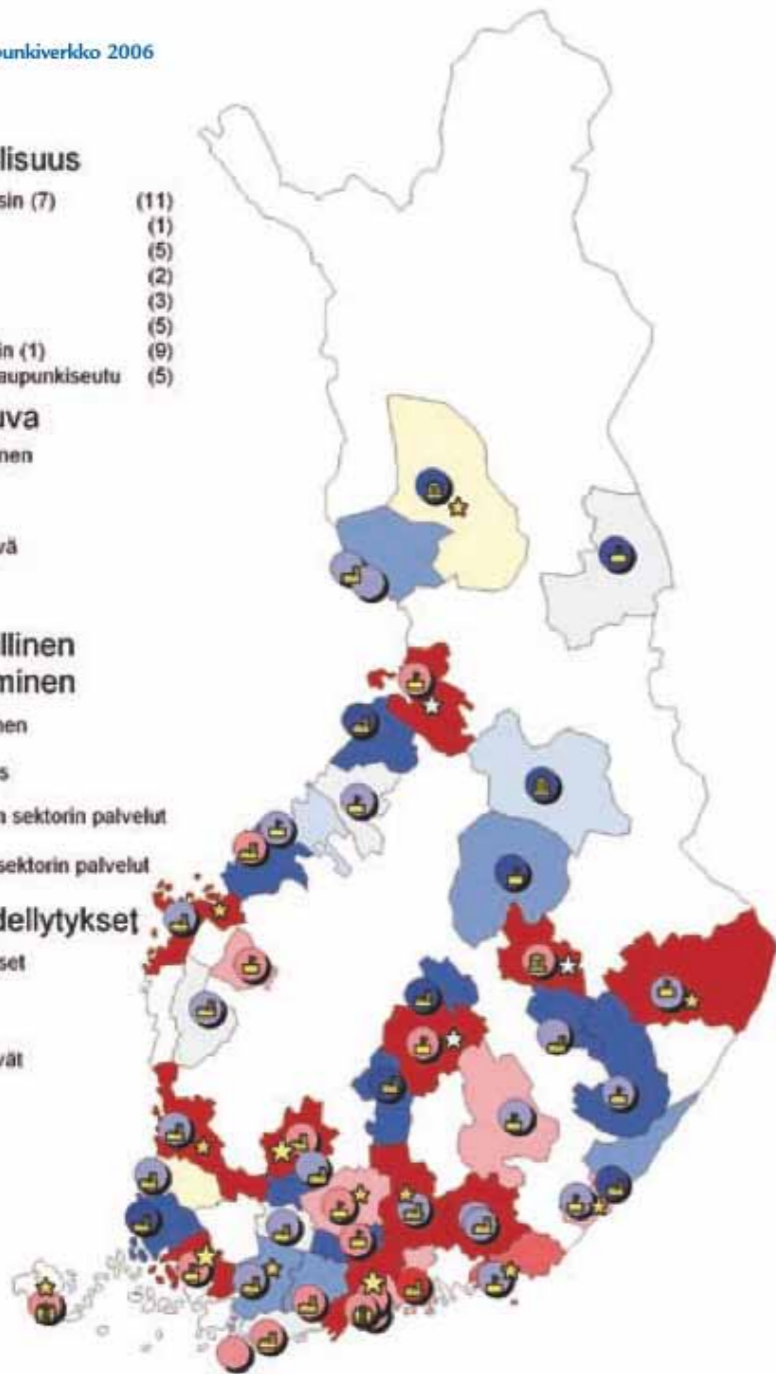


Kuva 2. Varsinais-Suomen pääliikenneyhteyksien visio 2030. Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Liikennestrategia 2030, Varsinais-Suomen liitto 2007.



Kuva 3. Aluerakenteen tavoiteltava kehitys. (Kilpailukykyä, hyvinvointia ja ekotehokkuutta, Suomen aluerakenteen ja alueidenkäytön kehityskuva, Ympäristöministeriö 2006).

Kartta 1. Kaupunkiverkko 2006



Kuva 4. Kaupunkiverkko 2006. (Kaupunkiverkko ja kaupunkiseudut 2006. Sisäasiainministeriö 2006): Suurimpien kaupunkiseutujen – lähinnä pääkaupunkiseudun ja Tampereen – ympäristössä on näkynyt merkkejä yliseudullistumisesta 2000-luvun alkuvuosina. Tällöin sekä muuttoliikkeen suuntautuminen että työpaikkojen kasvu siirtyy ydinseudulta läheisille seuduille.

Henkilöliikenteen matkat vuonna 2010

Kaukoliikenne 13,399 milj. matkaa



Kuva 5. Kaukoliikenteen matkustajavirrat 2010 tuhatta matkaa. Lähde: Liikennevirasto.

Suomen aluerakenteen tulevaa kehitystä on kuvattu ja selvitetty ympäristöministeriön julkaisemassa raportissa Kilpailukykyä, hyvinvointia ja ekotehokkuutta, Suomen aluerakenteen ja alueidenkäytön kehityskuva (Ympäristöministeriö 2006). Raportin tukeudutaan EU:n näkemyksiin monikeskuisesta ja verkottuvasta aluerakenteesta. Raportissa todetaan, että Suomen menestyminen edellyttää panostamista osaamiseen ja inhimilliseen pääomaan, nopeaa teknologista kehitystä sekä toimivaa logistiikka ja infrastruktuuria. Alueet ja kaupunkiseudut joutuvat erikoistumaan ja verkostoitumaan, mikä johtaa seutuistumiskehityksen voimistumiseen ja kehittämisvyöhykkeiden merkityksen kasvuun. "Tässä kehityksessä yhteysverkkojen merkitys on keskeinen. Yritykset tarvitsevat nopeita kansainvälisiä ja kansallisia yhteyksiä. Henkilö- ja tavaraliikenteessä avainkysymys onkin, mitkä kaupunkiseudut ja alueet tulevat olemaan nopeiden junien, moottoritien ja hyvien lentoyhteyksien piirissä."

Julkaisussa Kaupunkiverkko ja kaupunkiseudut 2006 (Sisäasiainministeriö 2006) Suomen kansallista kaupunkiverkkorakennetta ja kaupunkiseutujen asemaa on lähestytty sekä teoreettisesta että kvantitatiivisesta näkökulmasta. Myös tässä raportissa viitataan eurooppalaiseen kaupunkitutkimukseen ja aluepolitiikkaan, joissa pyritään tukemaan ja vahvistamaan kaupunkiseutuihin tukeutuvaa aluerakennetta, periaatteena on tasapainoisen monikeskuisen kaupunkijärjestelmän tukeminen. Kaupunkiseutujen kehitystä verkottuneessa rakenteessa ohjaavat niiden väliset dynaamiset suhteet ja niissä tapahtuvat muutokset. Suunnitteluhierarkkisten keskusverkkoluokitusten sijaan alueiden/kaupunkiseutujen kehitys tukeutuu eri tasoilla tapahtuvaan verkostoitumiseen. Julkaisussa todetaan mm., että "Euroopassa peräänkuulutetaan tehokasta työnjakoa ja toimintojen täydentävyyttä saman tason kaupunkien kesken sekä eri tasojen välillä. Koordinoitu työnjako mahdollistaa myös vahvemman erikoistumisen. Erityisen kiinnostavaa on kunkin maan vahvimman keskuksen, tai useamman vahvan keskuksen, rooli eurooppalaisen monikeskuisuuden tukemisessa ja toisaalta alemman tason keskusten rooli monikeskuisuudessa niin alueellisesti, kansallisesti kuin eurooppalaisittainkin." Luvussa Toimintaympäristön muutokset ja kaupunkiseudut todetaan, että "on tapahtunut siirros vertikaalista ja hierarkkisista kansallisista kaupunkijärjestelmistä kohti horisontaalisia kaupunkiverkkoja, jotka punoutuvat myös rajojen yli. Kaupungit ovat dynaamisten alueellisten, kansallisten ja kansainvälisten verkostojen solmukohtia. Samanaikaisesti kilpailu kaupunkien ja kaupunkiverkkojen välillä kiristyy. Ainoastaan erikoistuneet alueet, joilla on hyvä toiminnallinen rakenne ja hyvät verkostoyhteydet menestyvät tulevien vuosikymmenien aikana."

Liikenneyhteyksien kehittämisellä on ilmeinen vaikutus yksittäisten alueiden kehitykseen, mikä heijastuu mm. kasvavana matkustuskysyntänä raideliikenteessä. Tämä pätee erityisesti Salo–Lohja–Espoo -radalla, jossa nopea ratayhteys johtaa pienempien työssäkäyntialueiden liittymisen yhteen Helsingin työssäkäyntialueen kanssa. Tämä vahvistaa radan varren alueita sekä erityisesti Helsingin metropolialuetta, jonka nopea keskittymiskehitys edellyttää tasapuolista ohjausta pienemmille kaupunkiseuduille nopeiden raideyhteyksien ulottuville.

Väestömuutokset ja siitä seuraavat muutokset junaliikenteen kysyntään ovat pääsääntöisesti suhteellisen hitaita ja maltillisia. Rautatieliikenteen kasvupotentiaali kohdistuu ensisijaisesti nykyisiin ratakäytäviin, joilla kysyntä ja liikennöintitarve ovat jo tällä hetkellä suuria. Maahanmuuttomäärien kehityksellä voi olla merkittäviä junaliikenteen kysyntää lisääviä vaikutuksia.

Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Suomen nopeimmin kasvavat seutukunnat sijoittuvat Turku–Salo–Lohja–Helsinki -vyöhykkeelle, jonka nykyiset pendelöintimäärät erityisesti Lohjan ja Helsingin välillä edellyttäisivät tehokkaan joukkoliikennevaihtoehdon pikaista toteutusta.

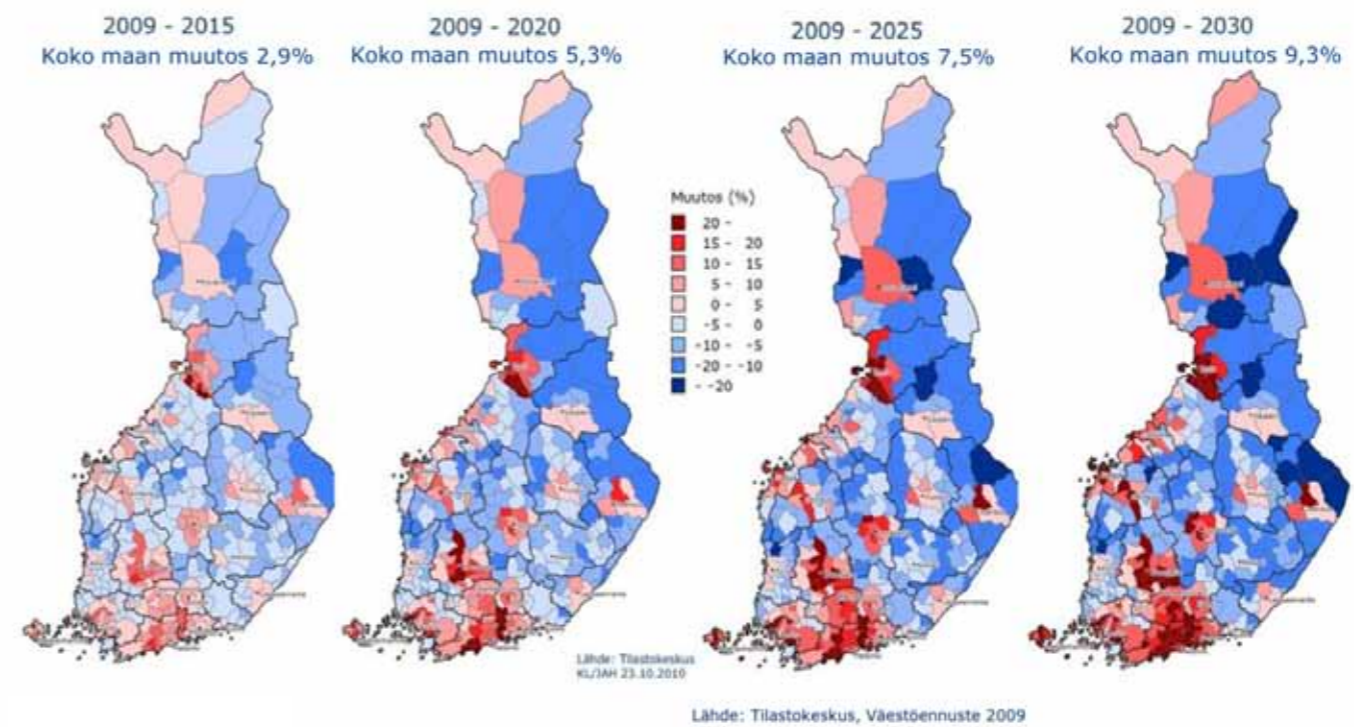
Aluerakenteellisessa tarkastelussa tulee muistaa Suomen asema Euroopassa ja myös globaalisti. Turku–Helsinki liikennekäytävä on osa Pohjolan kolmiota, jonka tulee muodostua valtatiestä E18, nopeasta ja suorasta ratayhteydestä sekä näihin kytkeytyvistä satamista, lentokentistä ja ter-

minaaleista. Liikennekäytävä on kansainvälisesti merkittävin yhteys EU:n ja Venäjän välillä, joka yhdistää Suomen, Ruotsin, Norjan ja Tanskan pääkaupungit toisiinsa sekä Keski-Eurooppaan ja Venäjälle.

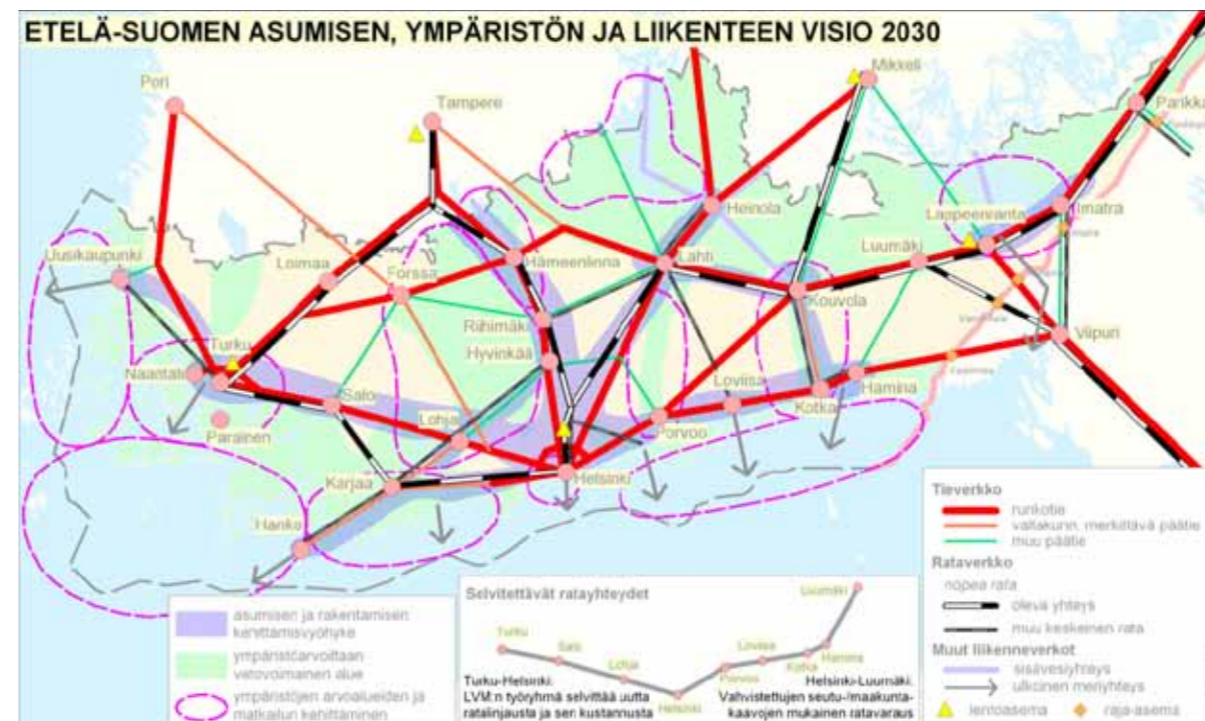
Etelä-Suomen maakuntien liittouman aluerakenteen visiossa Etelä-Suomi on enemmän kuin yhteyskäytävä Venäjän ja läntisen Euroopan välillä. Etelä-Suomi nähdään kokonaisuudessaan korkeatasoisena myös kansainvälisille toimijoille suunnattuna liiketoimintakeskuksena, joka rakentuu yhteisille vahuuksille ja alueelliselle työnjaolle. Visiossa nähdään Suomen kehityksen edellyttävän Etelä-Suomen menestymistä. (Etelä-Suomen toiminnallinen aluerakenne 2030. Etelä-Suomen maakuntien liittouma 2003.)

Etelä-Suomen maakuntien liittouman visiotyössä tarkasteltiin myös liikenteen kärkihankkeita: "Uusia selvitettäviä itä-länsisuuntaisia ratayhteyksiä vuoteen 2030 mennessä ovat nopea rata Turusta Lohjan kautta Helsinkiin ja itäinen rantarata Helsingistä Porvoon, Kotkan ja Haminan kautta Luumäelle. Uudet ratayhteydet kytkevät E18-liikennekäytävässä uusia Etelä-Suomen maakuntakeskuksia valtakunnallisen ja kansainvälisen henkilöliikenteen piiriin tukien siten vyöhykkeen kilpailukykyä ja kestävä kehittäminen periaatteita. Uudet yhteydet palvelisivat työmatka- ja kaukoliikennettä sekä elinkeinoelämän tavarakuljetuksia." (Liikenteen runkoverkon kärkihankkeet, kohti Etelä-Suomen aluerakenne 2030 -visiota. Etelä-Suomen maakuntien liittouma 2006).

Tasapainoisen, monikeskuksisen Etelä-Suomen aluerakenteen kehittyminen, kestävä yhdyskuntarakenteen kehityksen turvaaminen, ilmastonmuutoksen hillitseminen ja yleiset ympäristötavoitteet edellyttävät, ettei Turku-Helsinki-vyöhykkeen, metropolialueen läntisen kasvusuunnan kehittäminen jää ainoastaan E18-moottoritien tukeutuvaksi.



Kuva 6. Väestönmuutos kunnittain 2009–2030. Kuntaliitto, Timo Kietäväinen 17.3.2011.



Kuva 7. Etelä-Suomen toiminnallinen aluerakenne 2030.

5.3 Kaavatilanne ja vaihemaakuntakaavan suhde muihin maakuntakaavoihin

Salon seudun maakuntakaava

Varsinais-Suomen maakuntakaavoitus on edennyt seutukunnittain valmisteltuina, seutukaavat korvaavina kokonaismaakuntakaavoina, osin rinnakkaisina prosesseina. Salon seudun maakuntakaavoitus alkoi maakuntavaltuuston päätöksellä 20.9.1999. Valtuusto hyväksyi kaavan 11.12.2006 ja ympäristöministeriön vahvistuspäätös saatiin 12.11.2008. Salon seudun maakuntakaava kumosi E18-moottoritietä varten laaditun erillisen ympäristöministeriön 25.9.2002 vahvistaman vaihemaakuntakaavan.

Salon seudun maakuntakaava sisältää laajat ja seikkaperäiset selvitykset mm. alueen kulttuuriperinnön, maiseman ja luonnon arvoista, ja siinä on osoitettu seudun alue- ja yhdyskuntarakenteen kehityksen suuntaviivat. Kaavan tavoitevuosi on 2020. Kaavaprosessin aikana todettiin ELSA-ratalinjan selvitykset/perusteet vanhentuneiksi. Ratalinjan kanssa Kruusilasta itään samassa liikennekäytävässä sijainnut moottoritievaraus oli E18-vaihemaakuntakaavan myötä kumottu. Salo-Lohja ratalinjan suunnittelutarve päädyttiin osoittamaan viranomaisia velvoittavalla yhteystarvemerkinällä. Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä (2004–2006) laati ensimmäisen selvityksen Espoo–Lohja–Salo oikoradan tarpeellisuudesta ja mahdollisista linjausvaihtoehdoista jo ennen Salon seudun maakuntakaavan vahvistamispäätöstä.

Vahvistettu Salon seudun maakuntakaava tarjoaa valmiit perustiedot ja lähtökohdat Salo–Lohja ratalinjan vaihemaakuntakaavatyölle.

Uudenmaan maakuntakaavoitus

Uudenmaan 8.11.2006 vahvistetussa maakuntakaavassa on Espoosta Lohjalle osoitettu ratalinjan ohjeellinen sijainti. Lohjalta länteen Salon suuntaan on merkitty liikenteen yhteystarve.

Uudellamaalla on aloitettu 2. vaihemaakuntakaavan laadinta 2009. Kaava-alueen rajausta tarkistettiin Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntien yhdistyttyä vuoden 2011 alussa. Kaavassa tarkastellaan erityisesti aluerakenne- ja liikenneverkkojäsysteymiä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen ja ilmastonmuutoksen näkökulmasta.

Kaavaprosessissa on keväällä 2011 edetty luonnosvaiheeseen. Vaihemaakuntakaavaluonnokseen on merkitty pohjoinen, moottoritiekäytävään tukeutuva uusi suunniteltu ratalinja (M). Uudenmaan liiton tavoitteena on saada kaavalle maakuntavaltuuston hyväksyntä vuoden 2012 lopulla.

Kuntakaavoitus

Kaava-alueella on voimassa ympäristöministeriön 12.11.2008 vahvistama Salon seudun maakuntakaava. Kaava-alueella on laadittu useita yleiskaavoja:

- Salon yleiskaava 2020 on hyväksytty 13.11.2006. Kaavassa on esitetty itään suuntautuva Elsa-radan linjaus, johon liittyy kolme tunneliosuutta.
- Kiikalan Yltäkylän osayleiskaava on hyväksytty 20.12.2004 ja sijoittuu moottoritien pohjoispuolelle. Kaavassa ei esiinny varausta ratalinjaukselle.
- Kiikalan ja Suomensjärven kuntia koskenut E 18 liittymäalueen osayleiskaavan käsittely on kesken, eikä osayleiskaava ole oikeusvaikutteinen.
- Kiskon rantayleiskaava. Kaavassa ei ole otettu huomioon seutukaavan mukaista varausta junaradalle.

- Kruusilan osayleiskaava, voimaan 21.1.2005. Kaavassa ei esiinny raidevarauksia.
- Suomensjärven kunnan laatima Keskustan pohjoisosan-moottoritien - Lahnajärven osayleiskaava, on hyväksytty 16.12.2004. Kaavassa ei esiinny raidevarauksia.
- Suomensjärven rantaosayleiskaava Ylimmäinen-Saarilampi-Kolmperä rantaosayleiskaava on hyväksytty 22.5.2002. Kaavassa ei esiinny raidevarauksia.
- Muurlan yleiskaavassa 2010 (päiväty 16.5.2000) on esitetty varaus suunnitellulle rautatielle ja tunnelille. Yleiskaava ei ole oikeusvaikutteinen.

Kaava-alueella on voimassa useita asemakaavoja, joista valtaosa on loma-asumista ohjaavia ranta-asemakaavoja.

5.4 Aiemmat selvitykset

Vaihemaakuntakaava-alueella on Salon seudun maakuntakaavan valmistelun yhteydessä ja sen jälkeen laadittu useita, SaLora-vaihemaakuntakaavatyötä palvelevia selvityksiä:

- **Salon seudun rakennettu kulttuuriympäristö ja maisema (SARAKUM). Turun maakuntamuseo 2000–2003.** Muinaisjäänökset, rakennettu kulttuuriympäristö ja maisemahistoria selvitettiin SARAKUM-projektissa. Projekti oli seudun kaikkien kuntien, Turun maakuntamuseon ja Varsinais-Suomen liiton yhteishanke. Projektissa inventoitiin seudun muinaisjäänökset, vanha rakennuskanta ja kylät. Aineistosta luotiin yhteinen tietokanta karttapalvelimelle: <http://www.lounaispaikka.fi/>.
- **Salon seudun maisemaselvitys. MA-arkkitehdit 2005.** Maisemaselvityksessä on tutkittu seudun maiseman kehitysvaiheet, maiseman fyysiset piirteet ja nykymaiseman luonne. Maiseman kehitystä on kuvattu jääkautta seuranneen vesivaiheiden vetäytymisen avulla sekä historiallisen ajan karttoja ja vanhoja valokuvia vertailemalla. Fyysistä ympäristöä on kuvattu kallioperää, maaperää, korkeussuhteita, vesisuhteita, ilmastoa ja maisemarakennetta tutkimalla. Nykymaisemaa ja sen arvoja ja ongelmia sekä maiseman kehittämisen tavoitteita on kuvattu osa-alueittain.
- **Salon seudun luontokohdeinventointi. Varsinais-Suomen liitto 2000.** Maakuntakaavoituksen yhteydessä selvitettiin seudun luontokohteet ja niiden arvot. Suojelukohteet on inventoinnissa jaettu luonnonsuojeluarvon perusteella neljään ryhmään. Luontokohteiden arvotus on tehty yhteistyössä luontoasiantuntijoiden kanssa.
- **Pohjavesien suojelun ja kiviaineshuollon yhteensovittaminen - loppuraportti Salon seudulta. Varsinais-Suomen liitto 2001.** Raportissa on selvitetty pohjavesien suojelun ja kiviainesten käytön välistä ristiriitaa aluesuunnittelun näkökulmasta. Raportti sisältää yleisuunnitelman, jossa on ehdotukset maa-ainestenottoon soveltumattomista alueista, maa-ainestenottoon osittain soveltuvista alueista ja maa-ainestenottoon soveltuvista alueista.
- **Salon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma. Varsinais-Suomen liitto 2003.** Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on määritelty seudulle liikennestrategia, kehittämisen tavoitteet ja toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi.
- **Varsinais-Suomen raideliikenteen kehittämiselvitys. Varsinais-Suomen liitto 2000.** Selvityksessä tarkasteltiin mahdollisuuksia kehittää paikallisjunaliikennettä Turun seudun olemassa olevalla rataverkolla. Tarkasteltavat rataosuudet olivat Turku–Salo, Turku–Loimaa, Turku–Uusikaupunki ja Turku–Naantali.

- **Paikallisjunaliikenteen toteuttamisedellytykset rataosilla Turku–Loimaa ja Turku–Salo. Varsinais-Suomen liitto 2007.** Työssä selvitettiin paikallisjunaliikenteen toteuttamismahdollisuuksia Turun ympäristössä Loimaan ja Salon suuntiin siten, että liikenne muodostaa kokonaisuuden, johon kuuluu myös Uudenkaupungin rata.

- **Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenne, ratatekninen ja liikenteellinen selvitys.** Ratahallintokeskus 2008. Työssä selvitettiin liikennöintimallien avulla paikallisjunaliikenteen edellyttämiä investointitarpeita rataverkolle sekä arvioitiin aiemmissa selvityksissä laadittuja liikenne-ennusteita.

- **Espoo–Salo -oikoradan Lohja–Salo linjausvaihtoehtojen arkeologinen arkisto- ja karttaselvitys 2010, esihistorialliset kohteet.** Museoviraston/Arkeologisen osaston tekemässä työssä arvioidaan eri linjausvaihtoehtojen vaikutusta arkeologiseen kulttuuriperintöön. Selvitystä voidaan käyttää myös myöhemmin tehtävien maastoinventointien pohja-aineistona. Työssä on myös selvitetty linjauksilla olevia potentiaalisia muinaisjäännealueita.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 23.11.2004 työryhmän selvittämään Espoo–Lohja–Salo -radan tarvetta sekä mahdollisia linjausvaihtoehtoja jatkosuunnittelupäätöstä ja tulevia kaavavaruksia varten. Vuonna 2006 julkaistussa selvityksessä (Helsinki – Turku -rautatieyhteys, esiselvitys ja vaikutusten arviointi. Ratahallintokeskus 2006) työryhmä esitti seuraavat keskeiset johtopäätökset:

1. Nopean junayhteyden kehittäminen perustuu toistaiseksi nykyisen radan parantamiseen. Ratahallintokeskuksen tulee selvittää nykyisen rantaradan kaukoliikenteen nopeuttamisen mahdollisuudet koko yhteysväلیلä Helsinki-Turku ja taajamaliikenteen kehittämisen edellyttämät toimet Leppävaara-Karjaa ja Salo-Turku osuuksilla.

2. Uusi nopea junayhteys on tarpeen sisällyttää maankäytön suunnitelmiin pitkän aikavälin varuksena ottaen huomioon Helsinki-Turku -yhteyvälän strateginen merkitys Suomen liikennejärjestelmässä. Uuden radan linjaus ja vaikutukset on selvitettävä.

3. Väلیلä Turku-Salo varaudutaan kaksoisraiteeseen nykyiseen rataan tukeutuen. Paimio-Piikkiö -rataoikaisuista voidaan luopua.

4. Väلیلä Salo-Espoo varaudutaan uuteen Lohjan kautta kulkevaan linjaukseen. Väلیلä Salo-Lohja Ratahallintokeskus ja kaavoitusviranomaiset selvittävät linjauksen. Väلیلä Lohja-Espoo ratayhteys perustuu Uudenmaan maakuntavaltuuston hyväksymässä maakuntakaavassa olevaan, moottoritietä myötäilevään varaukseen (vaihtoehto 2B). Vanhasta ELSA-ratavarauksesta voidaan luopua väلیلä Lohja-Espoo.

5. Suurnopeaan (300 km/h) tai Turun suunnasta lentoaseman kautta kulkevaan ratayhteyteen ei ole tarvetta varautua.

6. Liikenne- ja viestintäministeriön tulee laadittujen selvitysten ja lausuntojen pohjalta tehdä päätös tarvittavista jatkotoimenpiteistä ja niiden ohjeellisesta aikataulusta.

5.5 Vaihemaakuntakaavatyön aikana laaditut selvitykset

Liikennevirasto on teettänyt Espoo–Lohja–Salo -ratalinjauksista alustavan yleissuunnitelman ja ympäristövaikutusten arvioinnin. Tässä työssä tehtävänä oli radan alustavan yleissuunnitelman ja ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA) tekeminen välille Espoo–Salo. Vaihemaakuntakaavaa on laadittu rinnan ympäristövaikutusten arvioinnin ja alustavan yleissuunnittelun kanssa.

Alustavassa yleissuunnitelmassa ja samanaikaisesti tehdyssä ympäristövaikutusten arviointityössä:

- selvitettiin radan mahdolliset maastokäytävät, ratalinjaukset ja mahdolliset asemapaikat välillä Lohja–Salo,
- tarkennettiin aikaisemmissa selvityksissä esitetyn maakuntakaavan ohjeellinen ratalinjaus ja asemapaikat välillä Espoo–Lohja,
- varmistettiin radan toteutettavuus ja arvioitiin kustannukset ja
- arvioitiin ympäristövaikutukset.

Alustavan yleissuunnittelun aineisto ja YVA-menettelyssä tuotettu aineisto sekä näihin liittyvässä vuoropuhelussa syntynyt osallisten tuottama aineisto, mm. muistutukset, on käytetty lähtöaineistona vaihemaakuntakaavan laadinnassa.

YVA

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyllä (YVA) on tuotettu päätöksenteossa tarvittavaa tietoa. Sen avulla parannetaan osallisten vaikutusmahdollisuuksia ja lisätään tietoa hankkeesta, hankealueen nykytilasta, eri osapuolten näkemyksistä sekä hankkeen aiheuttamista vaikutuksista. YVA-menettelyssä on ollut kaksi vaihetta: arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaihe. Arviointiohjelma on suunnitelma siitä, mitä ympäristövaikutuksia arvioidaan ja miten arviointi toteutetaan. Espoo–Salo -oikoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelma oli nähtävillä 14.9.–13.11.2009 välisen ajan. Hankkeen yhteysviranomaisen Uudenmaan ELY -keskus antoi lausuntonsa ohjelmasta 7.12.2009.

Arviointiohjelman ja siitä sadun palautteen perusteella tehtiin varsinainen vaikutusten arviointi, jonka tulokset on esitetty ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa. Yhteysviranomaisen antoi lausuntonsa arviointiselostuksesta 28.12.2010, johon YVA-menettely päättyi.

Alustava yleissuunnitelma

Suunnittelualueen pituus on noin 95 km linjausvaihtoehdosta riippuen. Oikorata Espoo–Salo on suunniteltu kaksiraiteisena, sähköistettynä, molempiin suuntiin linjasuojastettuna ja kauko-ohjattuna sekä kulunvalvonnalla varustettuna sekaliikenteen ratana. Radan tavoitenoisuus on 300 km/h. Kaarresäteen minimiarvo nopeudelle 300 km/h on 5 000 m. Kaarresäteen suositeltava arvo on 7 000-10 000 m. Suurin sallittu pituuskaltevuus ratalinjalla on 12,5 % ja asemien kohdilla 5 %.

Espoon aseman ja Salon aseman väliselle osuudelle on suunniteltu asemavaraukset Histaan, Veikkolaan, Nummelaan ja Lohjalle. Lisäksi on suunniteltu mahdolliset asemapaikat Espoon Mynttilään, Vihdin Huhmariin, Nummi-Pusulaan Raatin länsipuolelle, Sammattiin, Suomusjärven Kitulaan ja Muurlaan.

Henkilöjunien määränä Helsinki–Salo välillä on suunnitelmassa käytetty 1 kaukojuna/h/suunta välillä Helsinki–Salo–Turku ja 4 junaa/h/suunta välillä Helsinki–Lohja.

Hanke on voimakkaasti massaylijäämäinen. Ratapenkereisiin, tierakenteisiin ja radan eristyskerrokseen tarvittavat massat saadaan rataleikkauksista. Eristyskerros on suunniteltu murskerakenteena. Koko ratahankkeen massaylijäämä on arviolta 15 milj. m³ (teoreettinen kiintokuutiometri). Tästä noin 10 milj. m³ on kallio- ja tunnelilouhetta ja loput maamassoja.

Oikoradan kustannukset ovat vaihtoehdosta riippuen 1 260–1 370 milj. euroa. Kustannusarvioihin sisältyvät radan ja asemien rakentamisen, rakennuttamisen, suunnittelun ja lunastusten kustannukset sekä kustannusvaraukset arvaamattomille kustannuksille ja riskeille. Kustannusarvio on laadittu lopputilanteen kaksiraiteiselle radalle. Kustannustasona on käytetty tammikuuta 2010. Kustannusarvioihin sisältyy vaihtoehdosta riippuen mm.:

- uutta päärataa 94–96 km
- asemavarauksia 4 kpl ja mahdollisia asemapaikkoja 6 kpl
- siltoja noin 100 kpl, pisin silta 1,2 km
- tunneleita noin 17–23 kpl, pisin tunneli 2,2 km
- meluntorjuntarakenteita 18–25 km ja
- maa- ja kallioleikkauksia noin 17–20 milj. m³.

Vaihtoehto Mk on jonkin verran muita vaihtoehtoja edullisempi. Vaihtoehtojen M ja Mp kustannukset ovat selvästi muita vaihtoehtoja suurempia.

Merkittävimmät kustannusriskit liittyvät maaperä- ja pohjasuhdetietojen yleispiirteisyyteen. Tunnelien toteutukseen liittyy kallioperätietojen epävarmuuden lisäksi epävarmuus turvallisuusvaatimusten muuttumisesta varsin kaukaiseen tulevaisuuteen ajoittuvassa hankkeessa. Myös ympäristön asettamat vaatimukset ratkaisuille saattavat muuttua.

Ratalinjan sijaintiin liittyy maakuntakaavan yleispiirteisyydestä johtuvaa epätarkkuutta, joka vähenee ratasuunnittelun edetessä. Rautatiealueen leveys kaksiraiteisella radalla on vähintään 45 m. Rautatiealueella tarkoitetaan tässä yhteydessä ratalain mukaista aluetta, joka tarvitaan rataa, rata-aluetta, rakennuksia ja laitteita sekä liikenteen hoitamista sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten Useissa kohdissa rautatiealueella on raideparin lisäksi penkereitä, luiskia, huoltotie ja meluntorjuntaa, jolloin rautatiealueen leveys voi olla jopa 90 m. Lisäksi rautatiealueen ulkopuolista suoja-aluetta voidaan joutua perustamaan, jolla edistetään radan turvallista käyttöä. Ratasuunnitelmassa vahvistettava rautatiealue siirtyy radanpitäjän omistukseen ratatoimituksessa tehtävän lunastuspäätöksen saatua lainvoiman.

Vaikutusalue, jolle keskeiset radan rakentamisesta tai käytöstä aiheutuvat välittömät tai välilliset vaikutukset kohdistuvat, on merkittävästi yllä mainittuja alueita laajempi.

Yhteysviranomaisen lausunto

Hankkeen yhteysviranomaisena toimi Uudenmaan ELY -keskus, joka vastasi arviointiohjelman ja arviointiselostuksen nähtävälle panosta, pyysi lausunnot eri sidosryhmiltä ja antoi itse lausunnon arviointiohjelmasta ja arviointiselostuksesta. Arviointiohjelmasta annettu lausunto ohjasi vaikutusten selvitystyötä ja selostuksesta annettu lausunto toimii selostuksen liitteenä, kun toiminnalle haetaan lupaa.

Yhteysviranomaisen, arviointiselostuksesta antaman lausunnon mukaan, arviointiselostus on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla ja se kattaa riittävästi YVA-lainsäädännön mukaiset arviointiselostuksen sisältövaatimukset. Lausunnon mukaan maakuntakaavoituksen tarkkuustaso huomioiden alustava yleissuunnitelma ja arviointiselostus antavat riittävät valmiudet

ratalinjasta päättämiseen maakuntakaavalla. Liiton virastossa on arvioitu yhteysviranomaisen jatkosuunnitteluun kohdistamia huomioita. Maakuntakaavatyössä on otettu huomioon ne lausunnon esitetyt asiat, jotka kohdistuvat maakuntakaavan laadintaan.

Natura-arviointi Kiskonjoen latvavedet, Koskenalanen

Uudenmaan ELY-keskus on yhteysviranomaisen lausunnonaan Espoo-Salo-Lohja -oikoradan ympäristövaikutustenarviointiselostuksesta todennut ratahankkeen linjausvaihtoehdon Mk Varsinais-Suomen alueella todennäköisesti heikentävän Kiskonjoen latvavedet (FI0200120) Natura-alueen niitä arvoja joiden suojelemiseksi alue on otettu Natura 2000 -verkostoon. Luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen arviointivelvollisuus koskee yleisesti hankkeita, joiden vaikutukset kohdistuvat Natura-alueen suojelun perusteena oleviin luontoarvoihin, ovat luonteeltaan heikentäviä, laadultaan merkittäviä ja ennalta arvioiden todennäköisiä. Natura-alueeseen kohdistuvat vaikutukset on arvioitava suojeluarvojen kannalta luontotyyppi- ja lajikohtaisesti.

Luonnonsuojelulain 65 § mukainen Natura-arviointi on tehty Kiskonjoen latvavedet (FI0200120) Natura 2000 -alueeseen kuuluvasta erillisalueesta Koskenalanen. Arviointi on kohdistunut sekä radan rakentamisen että valmiin radan käytön aikaisiin vaikutuksiin sekä vaikutusten lievennyskeinoihin. Arvioinnissa on huomioitu varsinaiselle Natura-alueelle kohdistuvat toiminnot sekä alueen ulkopuolelle suunnitellut toiminnot, joiden vaikutukset voivat ulottua alueelle. Arvioinnissa on huomioitu maakuntakaavan tarkkuustaso. Arvioinnissa on käsitelty Kiskonjoen latvavedet Natura-alueen suojeluarvojen luontotyyppit ja lajit, sekä niihin kohdistuvat uhkatekijät. Arviointiin liittyy epävarmuutta, joka johtuu yleispiirteisestä suunnitteluvaiheesta sekä hankkeen pitkästä toteutusaikataulusta.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on antanut luonnonsuojelulain mukaisen lausunnon 16.8.2011 koskien Kiskonjoen Latvavedet Natura-alueen vaikutusten arviointia osana Salo–Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavan laadintaa. Lausunnon perusteella on ko. arviointi tehty riittävän laajasti ja riittävällä tarkkuudella. Lausunnon mukaan ratalinjaus voidaan toteuttaa suunnitellusti aiheuttamatta merkittäviä haitallisia vaikutuksia Natura-alueiden luontoarvoille. Toteutuksessa tulee huomioida suunnitelmassa esitetyt lievennyskeinot täydessä esitetyssä laajuudessa.

6. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN TAVOITTEET

Vaihemaakuntakaavan tavoitteet määritellään maankäyttö- ja rakennuslain (MRL 1 § ja 5 §), valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden sekä maakuntakaavan sisältövaatimusten (MRL 28 §) pohjalta. Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavan tavoitteiden toteutumista ja suhdetta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin on kuvattu yksityiskohtaisesti kaavaselostuksen luvussa 9.

6.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto päätti 13.11.2008 valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta. Tarkistetut tavoitteet tulivat voimaan 1.3.2009. Valtakunnallisilla alueidenkäyttötavoitteilla linjataan maamme alueiden käyttöä pitkälle tulevaisuuteen. Tavoitteiden tarkoituksena on vastata niihin ongelmiin, joita asettavat alueidenkäytölle mm. luonnon- ja rakennusperinnön säilyminen sekä yhteysverkkojen toimivuus.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista tulee edistää maakunnan suunnittelussa ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Huomattava osa tavoitteista on kohdennettu koskemaan maakunnan suunnittelua ja erityisesti maakuntakaavoitusta.

Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavan kannalta keskeiset tavoitteet liittyvät erityisesti toimiviin yhteysverkostoihin sekä toimivaan aluerakenteeseen. Vaihemaakuntakaavalla toteutetaan suoraan toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto -teeman erityistavoitetta: *”Alueidenkäytön suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuudet toteuttaa moottoriväylä välillä Helsinki–Vaalimaa, uudet rautatieyhteydet Helsingistä Turun ja Pietarin suuntiin sekä muita valtakunnallisesti merkittäviä väyliä.”*

Vaihemaakuntakaavan kannalta keskeisiä tavoitteita sisältyy myös teemojen Toimiva aluerakenne, Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu sekä Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat alta.

6.2 Maakunnan tavoitteet

Varsinais-Suomen tavoite Salo–Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavalle on varmistaa nopean Turku–Helsinki–Pietari -ratayhteyden kehittämismahdollisuudet sekä raideliikenteen kilpailukyky kestävänä kulkumuotona. Tavoitteena on myös parantaa mahdollisen paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä. Vaihemaakuntakaavalla osoitetaan Salo–Lohja -ratalinjan sijainti otettavaksi huomioon kuntien yleis- ja asemakaavoituksessa, jotta radan toteuttamiseen tulevaisuudessa osataan varautua ja säilyttää ratalinja rakentamattomana ja toteuttamiskelpoisena.

Tavoitteena kaavatyössä on osoittaa välille Salo–Lohja yksi ratalinjaus, joka perustuu laadittuun alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen ympäristövaikutusten arviointiin. Tavoitteena on sovittaa ratalinjaus alueen, mm. Salon seudun maakuntakaavassa osoitettujen luonnon- ja kulttuuriympäristöarvojen edellyttämällä tavalla. Tavoitteet saavuttamalla luodaan edellytykset kestävän Turku–Salo–Lohja–Espoo–Helsinki -kehityskäytävän rakentumiselle.

Salo–Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavan ensisijainen tavoite on Turku–Helsinki välin nopeaan junayhteyteen varautuminen ja sen suunnittelun sekä toteuttamisen edistäminen alueen arvot ja erityispiirteet huomioivalla tavalla. Maakuntakaavalla varmistetaan parhaan mahdollisen reitin valinta ja luodaan edellytykset ratalinjan tarkemmalle suunnittelulle, kaavoitukselle ja ratakannan edistämiseksi. Maakuntakaavan tavoitteisiin kuuluu myös ratalinjasta ja sen suunnittelusta aiheutuvien haitallisten vaikutusten minimointi.

Ensisijaiset tavoitteet

- nopea kaukoliikenneyhteys Turku–Helsinki,
- kaikkien reittivaihtoehtojen kartoitus, parhaan valinta,
- kulttuurimaiseman, luonnon ja virkistysarvojen huomioon ottaminen,
- avoimen toteutuskelpoisen väylän turvaaminen kaikissa vaiheissa,
- maankäytön ja alueen muiden toimintojen suunnittelun mahdollistaminen ja selkiyttäminen erityisesti niillä taajama-alueilla, joita ratalinja sivuaa.

Ratalinjan suunnittelun tavoitteisiin sisältyy pitkällä aikavälillä, Etelä-Suomen aluerakenteen kehityksestä riippuen myös paikallisliikenteen mahdollistaminen. Oikoradan toteutuksen ensimmäinen vaihe tulee mitä todennäköisimmin olemaan Espoo–Lohja välin rakentaminen pääkaupunkiseudun pendelöinti liikenteen tarpeisiin. Samoin maakunnan tavoitteena on Turku–Salo -paikallisjunaliikenteen aloittaminen jo 2010-luvulla. Kaavatyössä on varauduttu suorien ja nopeiden (yli 200 km/h) Turku–Salo–Helsinki -junien rinnalla kulkeviin koko yhteysvälin paikallisjunoihin, jotka voivat osittain hyödyntää myös nykyistä rantarataa. Kaavatyön tavoite ei ole kehittää kaavan tavoitevuoteen mennessä oikoradan varren taajamista paikallisjunaliikenteen mitoituseriaatteiden mukaisia asemataajamia.

Toissijaiset tavoitteet

- nopean paikallisjunaliikenteen mahdollistaminen koko Turku–Helsinki -yhteysväliä vaiheittain toteutettuna
- raideliikenteeseen tukeutuvan maankäytön kehittäminen,
- tavaraliikenteen huomioon ottaminen mahdollisena, ei suunnittelua ja linjausvaihtoehtoja ohjaavana.



7. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN SISÄLTÖ

7.1 Tutkitut vaihtoehdot ja vaihtoehtojen vaikutukset

Vaihemaaakunta-kaavan vaihtoehtoisina ratalinjauksina on arvioitu ja vertailtu ympäristövaikutusten arvioinnissa mukana olleita vaihtoehtoja. Vaihemaaakunta-kaavaluonnoksessa osoitettiin YVA-ohjelmassa esitetyt vaihtoehtoiset ratalinjaukset.

Vaihtoehtojen kuvaus

YVA-selostuksessa arvioitujen vaihtoehtojen pohjana ovat olleet arviointiohjelmassa esitetyt vaihtoehdot. Arviointiohjelmassa esitetyt linjaukset ovat tarkentuneet useissa kohdissa alustavan yleissuunnittelun myötä. Ympäristövaikutusten arviointimenetellessä on arvioitu seuraavia ratalinjavaihtoehtoja, joista kaikista on laadittu alustava yleissuunnitelma:

Välillä Espoo – Lohja on tarkasteltu yhdessä maastokäytävissä Turunväylän tuntumassa kulkevaa ratalinjalusta, joka on osoitettu vahvistetussa Uudenmaan maakunta-kaavassa ohjeellisena ratalinjaluksena.

Välillä Lohja–Salo on arvioitu kahta päävaihtoehtoa seuraavasti:

- Vaihtoehto M, ratalinjalus noudattaa ratageometrian puitteissa Helsinki–Turku (E18) -moottoritien maastokäytävää.
- Vaihtoehto E, ratalinjalus noudattaa ratageometrian puitteissa vanhaa ELSA -linjalusta, kuitenkin niin, että Karnaisten ja Lohjanharjun välissä se noudattaa E18-moottoritien maastokäytävää.

Vaihtoehdolla M on kaksi alavaihtoehtoa, jotka sijoittuvat pääosin Varsinais-Suomeen:

- Alavaihtoehto Mp noudattaa E18 -moottoritietä Ylisjärven pohjoispuolelle saakka.
- Alavaihtoehto Mk erkanelee päävaihtoehdosta M Lahnajärvellä ja yhtyy päävaihtoehtoon Aneriojärven eteläpuolella.

Vaihtoehdolla E on yksi alavaihtoehto, joka sijaitsee Lohjalla:

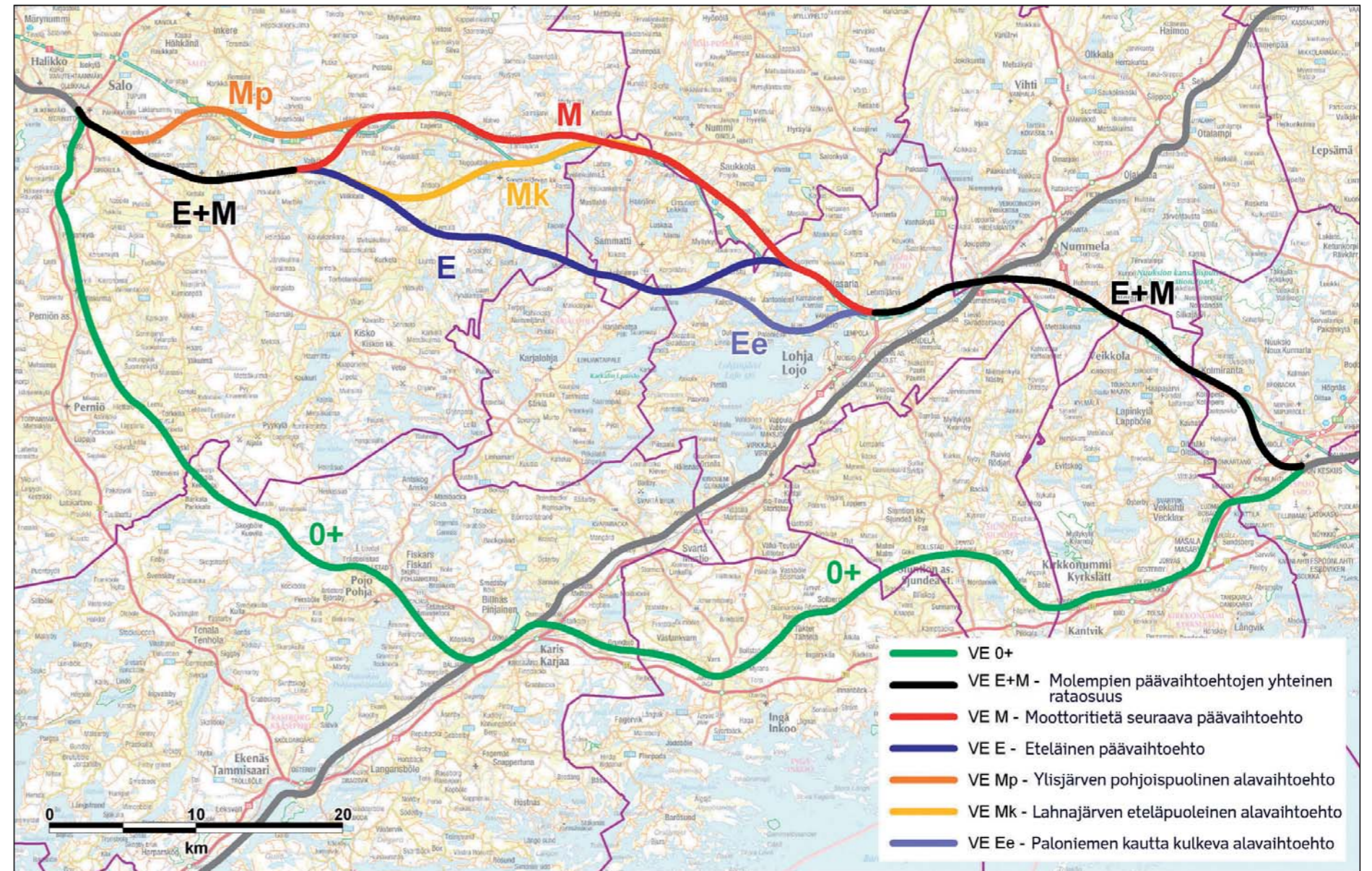
- Alavaihtoehto Ee erkanelee päävaihtoehdosta E Lohjan Lempoonsuolla, sijoittuu Routioon, Paloniemeen ja Karstuun, missä se yhtyy jälleen päävaihtoehtoon E.

Vertailuvaihtoehto 0+

Vertailuvaihtoehtona 0+ on tarkasteltu nykyistä rantarataa Espoo–Karjaa–Salo parannettuna Helsingin ja Turun välisen nopean radan esiselvityksessä esitetyillä toimenpiteillä, joita ovat kaksoisraideosuus välillä Kirkkonummi–Inkoo sekä geometrian parantaminen Inkoon ja Siuntion välillä. Rantarataa ei voida sen huonon vaak- ja pystygeometriansa takia kunnostaa nykyvaatimusten mukaiseksi nopeaksi radaksi, vaan vaihtoehto 0+ on arvioinnissa vertailuvaihtoehto.

Nykyistä rantarataa on parannettu useissa vaiheissa. Vuosina 1979–1995 tehtiin radan perusrannus välillä Kirkkonummi–Turku. Rantaradan nykyinen sallittu nopeus vaihtelee Kirkkonummen ja Turun välillä kallistuvakorikalla kalustolla 180–200 km/h ja on perinteisellä kalustolla enintään 160 km/h. Radalla on paikallisia nopeusrajoituksia mm. tunnelien vuoksi, jotka rajoittavat varsinkin perinteisen kaluston nopeuksia.

Nykyinen rantarata edellyttäisi vielä runsaasti korjauksia, mikäli se haluttaisiin nopean henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen käyttöön optimaalisesti. Vanhasta, mutkikkaasta yksiraiteisesta ra-



Kuva 8. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tutkitut oikoradan reittivaihtoehdot Salo-Lohja-Espoo -välillä. Lähde: YVA-selostus

dasta on kuitenkin erittäin vaikea rakentaa hyvää nykyaikaista rataa liikenteen alla. Nykyaikainen, nopean liikenteen ratayhteys Kirkkonummen ja Karjaan kautta Saloon, tarkoittaisi käytännössä kokonaan uuden, taajamat kiertävän, kaksoisraiteellisen yhteyden rakentamista. Tällaista hanketta ei ole suunniteltu, eikä hankkeen kustannusarviota ole tiedossa.

Rantarata kulkee erityisesti Uudenmaan maakunnan puolella useiden vanhojen asemien ja taa-
jamien läpi. Taajamat ovat pääosin hyvin säilyneitä ja asumis- ja palvelukeskittyminä kehittyviä
alueita. Korjaukset, levennykset ja oikaisut, joita rantaradalla olisi tehtävä, jotta se palvelisi nopeaa
henkilö- ja tavarajunaliikennettä, olisivat niin mittavia, että kulttuuriympäristöarvojen säilyttämi-
nen radan varressa olisi erittäin haasteellista, ellei jopa monessa kohtaa mahdotonta. Tarvittavia
muutoksia ei ole suunniteltu tai kohdennettu, eikä siten vaikutuksiakaan ole mahdollista arvioi-
da. Yleisesti voidaan todeta uuden raidelinjauksen mahdollistavan vanhojen rantaradan varressa
olevien taajamien kulttuuriympäristöarvojen säilymisen.

Tarkentavien alavaihtoehtojen kuvaus

Alustavassa yleissuunnittelussa ja YVA-menettelyssä on tarkasteltu Salo–Lohja -välillä yllämainit-
tujen vaihtoehtojen lisäksi lukuisia paikallisia ratalinjavaihtoehtoja, joita mm. saadun palaut-
teen myötä on tullut esille. Näitä on vertailtu keskenään niin ympäristövaikutuksiltaan kuin myös
teknisten ratkaisujen ja kustannusten osalta. Jatkosuunnitteluun valitut, YVA-selostuksessa rapor-
toidut paikalliset alavaihtoehdot on käsitelty kuntien ja maakuntien liittojen kanssa ja päätetty
YVA-menettelyä ohjanneessa ohjausryhmässä.

Tutkitut alavaihtoehdot:

- Lahnajärven pohjoispuoli, Lohja/Salo, linjavaihtoehto M
- Suomensjärven eteläpuoli, Kitula salo, linjavaihtoehto Mk
- Aneriojärven eteläpuoli, Salo, linjavaihtoehto Mk
- Kruusila, Salo, linjavaihtoehto M
- Valkjärvi, Salo, linjavaihtoehto M
- Muurlan taajaman eteläpuoli, Salo, linjavaihtoehto E+M
- Ylisjärven pohjoispuoli, Ruotsala, Salo, linjavaihtoehto Mp

Vaihtoehtojen vaikutukset

Vaihemaakuntakaavan ratkaisua esittäessä, on päädytty kaksiportaiseen menettelyyn. Ensim-
mäisessä vaiheessa vertaillaan päävaihtoehtoja M ja E.

Päävaihtoehtojen M ja E arviointi

Taulukko keskeisistä valintaan vaikuttavista vaikutuksista päävaihtoehtojen välillä, kun arvioidaan
vaihtoehtoja rataosalla Salon asema–maakunnan raja.

	päävaihtoehto E	päävaihtoehto M (M, Mk, Mp)
aluerakenne	Muodostaa uuden maastokäytävän pitkälle matkalle.	M-vaihtoehdot sijoittuvat lähelle E18-moottoritien maastokäytävää tarkasteltaessa koko yhteysväliä Salo-Lohja-Espoo.
maankäyttö	Mahdollistaa paikallisjunaliikenteen asemapaikan Muurlaan.	Mahdollistaa paikallisjunaliikenteen asemapaikat Muurlaan ja/tai Suomensjärvelle.
melu	Linjauksen E ympäristössä meluvaikutukset loma-asumiseen ja ympäristöön yleensä ovat erilaisia kuin linjauksella M. Melutason lisääntyminen suhteellisesti suurta hiljaisilla alueilla.	Moottoritien varrella moottoritien melu ja muu melu peittää junan ääntä ja siksi melu on kuultavissa vain lähellä rataa, missä se aiheuttaa korkeita melutasoja. Huomattavia meluvaikutuksia kohdistuu radan ja moottoritien väliin jääviin rakennuksiin.
maisema	Muodostaa uuden maastokäytävän ja muuttaa huomattavasti maiseman nykytilaa. Ratalinjavaihtoehto kokonaisuutta ja aiheuttaa suurta visuaalista ja toiminnallista estevaikutusta. E-linjauksen aiheuttamat vaikutukset järvimaisemaan ovat voimakkaimmat.	M -vaihtoehtoja voidaan pitää maiseman ja kulttuuriympäristön kannalta E -linjavaihtoehtoja parempina. M-linjaukset sijoittuvat osittain moottoritien läheisyyteen, kun taas E -linjaukset puhkaisevat täysin uuden maastokäytävän herkkään ja melko koskemattomaan ympäristöön.
kulttuuriympäristöt	E -linjavaihtoehto aiheuttaa haittaa maakunnallisesti arvokkaille kulttuuriympäristöille ja maisema-alueille (Muurla, Aneriojokilaakso)	M-vaihtoehdot aiheuttavat haittaa valtakunnallisesti arvokkaille kulttuuriympäristöille (Ruotsala, Aneriojärvi) ja maakunnallisesti arvokkaille kulttuuriympäristöille ja maisema-alueille (Muurla, Kruusila, Aneriojokilaakso).
ekologiset yhteydet / laajat yhtenäiset metsäalueet	E-linjauksella ekologisten yhteyksien säilyttäminen on helpompaa kuin M-vaihtoehdoilla. E -linjavaihtoehto aiheuttaa enemmän haittaa yhtenäisille metsäalueille, joilla ei ole valtatie 1 kaltaisia häiriöitä ennestään.	M-vaihtoehdot noudattelevat jossain määrin moottoritien linjausta, mutta useassa kohtaa linjavaihtoehto on suhteellisen eteellä aiheuttaen pirstoutumista.
pintavedet	E vaihtoehdolla arvioidaan olevan enemmän haitallisia vaikutuksia arvokkaiksi todettuihin ja suojeltuihin vesialueisiin.	Määrällisesti linjauksen M vaikutusalueella on paljon järviä, lampia ja muita pienvesisiä.

Päävaihtoehtojen välillä ei seuraavien teemojen osalta ole merkittäviä, päävaihtoehdon valintaan vaikuttavia vaikutuksia.

pohjavedet	Kaikkien vaihtoehtojen vaikutusalueella on luokiteltuja pohjavesialueita (2-4 aluetta).
liikenne	Liikenteellisesti vaihtoehtojen E+M, Ee, M, Mk ja Mp erot ovat pieniä.
muinaisjäänne	Muinaisjäänneksiä on suunnittelualueella runsaasti ja niitä sijoittuu jokaisen linjauksen vaikutusalueelle.
luonne ja yhteisöllisyys	Kaikki vaihtoehdot halkaisevat kyliä.
virkeystys	Kaikki vaihtoehdot haittaavat linjauksen lähistöön jäävien vesistöjen ja niiden ympäristöjen virkeystyskäyttöä.
melu	Melulle altistuvien määrässä ei ole merkittäviä eroja vaihtoehtojen välillä.
maa- ja metsätalous	Kaikki vaihtoehdot aiheuttavat haittaa maatalouden harjoittamiselle.

7.3 Salon seudun maakuntakaava

Vahvistettu Salon seudun maakuntakaava jää kumottavaa rautatieliikenteen yhteystarve -merkintää lukuun ottamatta voimaan. Salon seudun maakuntakaavassa on osoitettu merkintöjä ja niiden suunnittelumääräyksiä, jotka ovat erityisesti ohjanneet ratalinjan vaihemaakuntakaavatyötä ja jotka tulee ottaa huomioon myös ratalinjan jatkosuunnittelussa.

Salo–Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavassa ei ole tehty muutoksia maankäytön merkintöihin. Muutoksia ei ole osoitettu Muurlan taajamatoimintojen alueeseen (A), Kitulan keskustatoimintojen kohteeseen tai Lahnajärven at-kylämerkintään. Muurlaan osoitetulla kehittämisperiaate-merkinnällä ei ratkaista alueen maankäyttöä. Rata risteää maakuntakaavassa osoitettujen neljän yhdystien kanssa sekä E-18-moottoritien kanssa maakunnan rajalla. Tie- tai eritasoliittymämerkintöihin ei tehdä vaihemaakuntakaavassa muutoksia. Muutoksia ei kohdistu myöskään Metsä-Valkjärven rannelle osoitettuun virkistyskohdemerkintään (V).

Salon seudun maakuntakaavassa on määräys, jonka mukaan *Natura-alueisiin suoraan tai välillisesti kohdistuvien hankkeiden ja suunnitelmien vaikutukset on luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisesti arvioitava, jos hanke tai suunnitelma todennäköisesti merkittävästi heikentää niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura 2000-verkostoon.* Luonnonsuojelulain 65 § mukainen Natura-arviointi on tehty Kiskonjoen latvavedet (FI0200120) Natura 2000 -alueeseen kuuluva erillisalueesta Koskenalanen.

Muut keskeisimmät ratalinjan jatkosuunnitteluun vaikuttavat Salon seudun maakuntakaavan kaavamerkinnot:

Arvokas kallio- tai harjualue (ge)



Suojelumääräys:

- Alueen erityispiirteitä haitallisesti muuttavat toimenpiteet ovat kiellettyä.
- Erityistä huomiota on kiinnitettävä alueella sijaitsevan, geologisesti arvokkaan harju- tai kalliomuodostuman suojeluun ja hoitoon.

Salon seudun maakuntakaavan mukainen valtakunnallisesti arvokas kallioalue Tammenmäki sijaitsee ratalinjalla Salon keskustan itäpuolella. Rata on linjattu kulkemaan kallioalueen läpi tunnelissa. Tunnelin ansiosta kallioalueen laki säilyy muuttumattomana ja kallion topografia on säilytettävissä.

Pohjavesialue (pv)



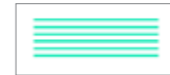
Suojelumääräys:

- Suunnitelmissa ja toimenpiteissä alueella on otettava huomioon pohjaveden suojelu siten, että sen käyttömahdollisuuksia, laatua tai riittävyyttä ei vaaranneta.
- Vesiensuojeluviranomaisille on suunnittelu- ja rakentamistoimenpiteiden yhteydessä varattava mahdollisuus lausunnon antamiseen.

Salon seudun maakuntakaavan mukainen pohjavesialue sijaitsee Kaukolassa Muurlassa. Alustavassa yleissuunnitelmassa on esitetty vaihtoehtoisia linjausvaihtoehtoja, jotka säilyttäisivät pohjavesialueen. Yleissuunnitelmassa päädyttiin kuitenkin esittämään pohjavesialueen ylittävää

linjausta mm. kulttuuriympäristöön liittyvien seikkojen takia. Salon seudun maakuntakaavamerkintä edellyttää, että radan jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä huomiota pohjaveden suojelutoimenpiteisiin. Radan toteuttaminen edellyttäneen erityislainsäädännöstä johtuvia lupia, joiden myöntämisestä päätetään erikseen.

Kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta tärkeä alue



Suunnittelumääräys:

- Suunnitelmien ja toimenpiteiden alueella tulee olla maiseman arvoja turvaavia ja edistäviä.
- Rakentamisen tulee kohdistua aukeamien reunoille olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen.
- Suunnittelu- ja rakentamistoimenpitein tulee edistää peltojen, niittyjen ja muiden avoimien maisematilojen säilymistä.

Salon seudun maakuntakaavan mukaisia, ratalinjan alueella olevia kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta tärkeitä alueita ovat Muurlan maisema-alue ja Aneriojokilaakson kulttuurimaisema. Salon seudun maakuntakaavamääräykset edellyttävät ratasuunnittelulta kulttuuriympäristöarvojen erityistä huomioon ottamista näillä alueilla. Käytännössä tämä tarkoittaa, että tarvittavat maaston muotoilu, sillat ja muut rakenteet tulee suunnitella ja toteuttaa korkeatasoisesti. Uusi rata muodostaa uuden kerrostuman kulttuurimaisemassa.

Suojelukohde (sl)



Suojelumääräys:

- Suunnitelmien ja toimenpiteiden alueella tulee olla luonnonarvoja turvaavia ja edistäviä.

Salon seudun maakuntakaavassa osoitettu sl 290 a -kohde sijaitsee maakuntakaavan esitystavan yleispiirteisyys huomioon ottaen ratalinjalla. Alueesta on tehty luonnonsuojelulain 65 § mukainen Natura-arviointi.

sl 290a: Kiskonjoen latvavedet, Koskenalanen.

Natura 2000 -ohjelman kohde (FI0200120), joka ulottuu Kiskon, Suomensjärven, Pohjan ja Karjalohjan kuntien alueelle. Kiskonjoen latvavesistöalueella on paljon varsin luonnontilaisina säilyneitä vesistöjen osia sekä pienvesiä. Kärkelänjoen rannoilla elää valtakunnallisesti uhanalainen saukko (St). Mullaston Lohioja on Varsinais-Suomen parhaita luonnonvaraisen tammukan lisääntymisalueita. Pienissä rakentamattomissa lammissa pesii säännöllisesti kaakuri (Sh/Sh). Luontodirektiivin luontotyyppejä ovat humuspitoiset lammet ja järvet, hiekkamaiden niukkamineraaliset niukkaravinteiset vedet, Fennoskandian luonnontilaiset jokireitit, vuorten alapuoliset tasankojoet, joissa on Ranunculion fluitantis ja Callitriche-Batrachium -kasvillisuutta, vaihettumissuot ja rantasuot sekä *mäntyvaltaiset puustoiset suot. Luontodirektiivin lajeista tavataan saukkoa (St) ja lintudirektiivin linnuista kaakuria (Sh/Sh).

Merkittävän rakennetun ympäristön kokonaisuus / -ryhmä / -alue (sr/srr/sra)



Suunnittelumääräys:

- Suunnittelun ja rakennustoimenpiteiden tulee olla kokonaisuuden säilymistä turvaavia ja edistäviä.

Salon seudun maakuntakaavassa osoitettu srr 12-kohde sijaitsee maakuntakaavan esitystavan yleispiirteisyys huomioon ottaen ratalinjan välittömässä läheisyydessä. Vanha kylätontti sijaitsee Muurlan maakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella, jossa ratasuunnittelulta edellytetään erityistä kulttuurimaisema-arvojen huomioon ottamista.

srr 12: Vanha kylätontti 2.

Isojaon aikaan tontilla sijainneet Lassilan tilat (litt. G ja H). Paikalla edelleen Pangin kantatilan talouskeskus.

Muinajäännöskohde / -alue (sm/sma)



Suojelumääräys:

- Muinajäännökset tulee ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa.
- Museoviranomaisilta on muinajäännöslain mukaisesti pyydettävä lausunto suunnitelmista ja toimenpiteistä alueella.

Alla luetellut Salon seudun maakuntakaavassa osotetut sm ja sma -kohteet sijaitsevat maakuntakaavan esitystavan yleispiirteisyys huomioon ottaen ratalinjalla tai sen välittömässä läheisyydessä. Kohteet sijaitsevat pääosin Muurlan maakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella, jossa ratasuunnittelulta edellytetään erityistä kulttuurimaisema-arvojen huomioon ottamista.

sm 034: Arnionperämäki. Pronssikautinen hautapaikka. Jyrkkäseinäisen kallion korkeimmalla kohdalla sijaitseva lähes kokonaan hajotettu röykkiö. Laajuus: 8x 6,4 x 0,8 m.

sm 072: Nikula. Asuinpaikat. Kivikautinen. Pellolla pienen mäenharjanteen eteläpään tuntumassa sijaitseva kivikautinen asuinpaikka. Löytöinä kivesineen siru, keramiikkaa, piitä ja kvartssia. Laajuus: n. 1/4 ha.

sm 073: Saarenpää. Asuinpaikat. Kivikautinen. Peltojen ympäröimän mäen juurella, pellolla ja mäen eteläpäässä olevalla pihamaalla sijaitseva kivikautinen asuinpaikka.

sm 079: Männyntöyräs. Asuinpaikat. Kivikautinen. Peltoaukealla olevan pienen kalliopaljastuman ympärillä sijaitseva kivikautinen asuinpaikka. Löytöinä keramiikkaa, liuskekeihään teelmä, kvartsiesineitä ja iskoksia. Laajuus: n. 1/3 ha.

sm 077: Uudensuontöyräs. Asuinpaikat. Kivikautinen. Kalliosaarekkeen eteläreunan tuntumassa sijaitseva kivikautinen asuinpaikka. Löytöinä kvartsi-iskoksia ja hioinlaan kappale. Laajuus: n. 1/3 ha.

sm 078: Metsiantöyräs. Asuinpaikat. Kivikautinen. Metsäsaarekkeen eteläreunan tuntumassa sijaitseva kivikautinen asuinpaikka. Löytöinä reikäkivi ja kvartsi-iskoksia. Laajuus: n. 30 x 50 m.

sma 011; (sm 074-076): Asuinpaikat. Kivikautinen.

- Koskela (074): Pihamaan tuntumassa sijaitseva kivikautinen asuinpaikka. Löytöinä primitiivinen kirves, kvartsiesineitä ja iskoksia.

- Kotilampi (075): Etelään laskeutuvalla hiekkapohjaisella pellolla, Myllyojan varrella kosken yläpuolella sijaitseva kivikautinen asuinpaikka. Löytöinä mm. kvartsi-iskoksia ja hiekkakivihioimen pala.

- Fiulmaakarinahde (076): Mäkialueella tien vierellä olevalla hiekanotto paikalla sijaitseva kivikautinen asuinpaikka. Löytöinä kourutaltan paloja, hioimen katkelma ja kvartssia. Laajuus: 1/2 ha.

8. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Vaikutusten arviointi on keskeinen osa kaavan laadintaprosessia ja vuorovaikutteista suunnittelua. Arvioinnin tehtävänä on ollut tuottaa suunnittelijoille, osallisille sekä päättäjille tietoja kaavan toteuttamisen vaikutuksista, niiden merkittävyydestä sekä haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuuksista.

Vaihemaakuntakaavan välittömät vaikutukset kohdistuvat osoitetun uuden ratalinjauksen läheisyyteen Salon kaupungin alueella. Välilliset vaikutukset kohdistuvat koko Turku-Helsinki -rautayhteyden vaikutusalueelle Varsinais-Suomessa ja Uudellamaalla sisältäen myös nykyisen radan, rantaradan vaikutusalueen.

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mukainen vaikutusten arviointi on suoritettu sillä tasolla ja tarkkuudella kuin maakuntakaava yleispiirteisenä kaavana edellyttää. Vaikutuksia selvitettyä on otettu huomioon maakuntakaavan tehtävä ja tarkoitus sekä aikaisemmin tehdyt selvitykset siinä laajuudessa, että voidaan arvioida riittävässä määrin maakuntakaavan toteuttamisen vaikutuksia maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n edellyttämällä tavalla. Vaihemaakuntakaavan vaikutusten arvioinnissa on käytetty hyväksi YVA-prosessissa tuotettuja tietoja, joita on täydennetty tarvittavilta osin.

Vaikutusten arviointi on ryhmitelty maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n mukaisella jaotuksella:

- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön,
- maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon,
- kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin,
- alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen ja kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.

Ihmisten elinolo ja elinympäristö

Oikoradan ihmisiin kohdistuvat vaikutukset voidaan jakaa karkeasti kahteen luokkaan:

- ratavarauksen lähistöllä asuviin ihmiseen kohdistuvat vaikutukset ja
- muihin oikoradan vaikutusalueelle asuviin tai toimiviin ihmisiin kohdistuvat vaikutukset.

Paikallisiin, oikoradan lähellä asuviin ihmiseen kohdistuu pääasiassa haitallisia vaikutuksia. Muihin, kauempana oikoradasta eläviin ihmisiin vaikutukset ovat pääasiassa positiivisia. Oikorata nostaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja parantaa erilaisten palvelujen ja kohteiden saavutettavuutta Etelä-Suomessa.

Paikalliset ihmiset kritisoivat vuosia jatkuneen suunnittelun tuottaneen huolta erityisesti melusta, viihtyvyydestä, radan varteen jäävien kiinteistöjen arvon kehityksestä sekä mahdollisista kiinteistöjen lunastuksista. Paikalliset pitävät hanketta tarpeettomana ja haitallisena etenkin Lohjan ja Salon välisillä alueilla, mikä on johtanut laajaan vastustukseen.

Asumiselle haittaa aiheuttavat eniten raideliikenteen melu ja radan näkyminen maisemassa. Rata heikentää vakituisen asumisen ja loma-asumisen viihtyvyyttä erityisesti radan välittömässä läheisyydessä. Rata heikentää myös useiden virkistysalueiden arvoa ja häiritsee virkistysyhteyksiä.

Vaikutukset asumiseen ja viihtyvyyteen

Ratalinja ohittaa Suomusjärven, Siitoojärven ja Lahnajärven, joilla on runsaasti loma-asutusta. Radan ja moottoritien yhteisvaikutuksesta Lahnajärvellä ja Siitoojärvellä altistuu runsaasti vakituista sekä loma-asutusta melulle, mikä vähentää niiden viihtyvyyttä.

Vaikutukset alueen luonteeseen ja yhteisöllisyyteen

Ratalinjaus leikkaa Aneriojokilaakson maakunnallisesti merkittävää maisema-alueita ja Ahtialan kylää. Ratasilta tulee muuttamaan alueen maisemaa säilyttäen kuitenkin arvokkaiden rakennusryhmien kokonaisuudet.

Muurlan asukkaat ovat kritisoineet ratalinjausta voimakkaasti. Muurlaa pidetään vetovoimaisena ja haluttuna asuinalueena, ja radan pelätään heikentävän alueen kehitysmahdollisuuksia. YVA-menettelystä saadulla palautteella on ollut vaikutusta siihen, että ratalinjalle etsittiin harvempia asukkaita haittaava linjaus. He uskovat ”hitaan ja rauhallisen” elämäntyylin muuttuvan nopean radan myötä. Ratalinja halkoo Muurlassa maalaismaisen Kistolon kylän muuttaen huomattavasti kylän luonnetta ja maisemaa ja aiheuttaen estevaikutusta.

Vaikutukset virkistykseen ja ulkoiluun

Vaikutukset luonnon virkistyskäyttöön ja ulkoiluun ovat osin välittömiä ja osin välillisiä. Välittömät vaikutukset liittyvät maisemien muutoksiin, radan aiheuttamaan estevaikutukseen ja meluun. Virkistysyhteydet voivat katketa ja viihtyisyys vähentyä radan halkoessa osin varsin hiljaisia ja luonnontilaisia alueita. Välillisiä vaikutuksia syntyy radan rakentamisen ja estevaikutuksen sekä mm. asemien toteuttamiseen liittyvien maankäytön muutosten seurauksena.

Rata ylittää Kave-Rytkö nimisen järven pohjoispäähän ja Muurlanjoen virkistysyhteyden häiriten näiden virkistyskäyttöä. Salossa ratalinjaus sivuaa golfkenttää, mikä häiritsee alueen käyttäjiä.

Vaikutukset elinkeinoihin ja palveluihin

Elinkeinoihin kohdistuvat vaikutukset liittyvät joko siihen, että radan estevaikutuksen johdosta kulku palveluihin vaikeutuu tai siihen, että rata ja sen liikennöinnistä aiheutuva haitta vaikeuttaa elinkeinojen harjoittamista. Vaikutuksia yksittäisiin elinkeinonharjoittajiin ei ole arvioitu.

Radalla on myönteinen vaikutus Varsinais-Suomen elinkeinoille ja palveluille, sillä radan nähdään vahvistavan maakunnan asemaa etenkin työssäkäyntialueena. Toisaalta yksittäisiä kielteisiäkin vaikutuksia voi olla elinkeinotoiminnalle.

Julkisiin ja yksityisiin palveluihin kohdistuu varsin vähän vaikutuksia, koska ratalinjauksen läheisyydessä on vain vähän palvelurakennuksia.

Ratalinjaus halkoo metsäalueita ja aiheuttaa haittaa metsätaloudelle. Aneriojokilaakson Ahtialassa linjaus aiheuttaa haittaa maatalouselinkeinojen harjoittamiselle.

Vaikutukset hyvinvointiin

Hankkeeseen liittyvät monet epävarmuustekijät vaikuttavat henkiseen hyvinvointiin. Asukkaat kokevat tulevaisuuden suunnittelun hankalaksi, koska tietoa hankkeen etenemisaikataulusta, lopullisesta linjauksesta tai toteutumisaikataulusta ei ole. Perheiden huoli oman kodin ja mahdollisesti elinkeinon säilymisestä heijastuu myös lapsiin. Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset eivät ole yksiselitteisiä. Hankkeen aiheuttamien vaikutusten kokeminen on subjektiivista, mikä vaikeuttaa mm. vaikutusten merkittävyyden arviointia.

Melu

Salon taajamassa raideliikenteen melulla altistuu useita asukkaita, kun ratalinjaus kulkee asuinalueen läpi. Huomattavia meluvaikutuksia kohdistuu myös radan ja moottoritien väliin jääviin rakennuksiin. Ohjearvojen ylitykset kohdistuvat suurimmaksi osaksi loma-asumiseen käytettäviin alueisiin. Tämä selittyy sillä, että loma-asumiseen sovelletaan tiukempia ohjearvoja. Junat eivät aiheuta jatkuvaa melua, mutta hiljaisessa ympäristössä melu on kuultavissa sopivissa olosuhteissa hyvin kauas. Moottoritien varrella moottoritien melu ja muu melu peittää junan ääntä ja siksi

melu on kuultavissa vain lähellä rataa, missä se aiheuttaa korkeita melutasoja. Toisaalta moottoritien varrella jo nyt meluvaikutuksilla kuormitettujen alueiden melukuorman lisääntymisen voidaan ainakin radan ja moottoritien väliin jäävien alueiden osalta pitää erittäin haitallisena.

Hyvin hiljaisilla alueilla ratalinjaus pirstoo hiljaisen ääniympäristön suurella alueella, koska melu on kuultavissa kilometrin päässä. Tämä häiritsee laajojen alueiden virkistyskäyttöä. Vesistöjen rannoilla veden pinta vahvistaa äänen kuulumista tyynellä säällä.

Ratalinjaukselle on alustavassa yleissuunnitelmassa esitetty melusteitä 24 kilometrin matkalle. Alustavasti mitoitettulla meluntorjuntaratkaisulla ei saada suojattua kovin suurta joukkoa asukkaista ja lomarakennuksista melulta. Lomarakennusten suojaaminen on haastavaa, koska lomarakennuksille sovelletaan alhaisempia ohjearvoja, kuin vakitukselle asutukselle.

Tärinä

Tärinäriskin suuruutta on arvioitava tulevissa suunnitteluvaiheissa. Tärinäriskin kannalta ongelmallisilla pehmeiden maalajien alueilla rata tulee seuraavissa suunnitteluvaiheissa suunnitella perustettavaksi paalulaattojen tai massanvaihtojen varaan siten, ettei junaliikenteestä tule aiheutumaan ympäristöä häiritsevää tärinää.

Ennen tärinää aiheuttavien rakentamistöiden, kuten paalutus- ja louhintatyöt, aloitusta kaikkien tärinän vaikutusalueella sijaitsevien rakennusten ja rakenteiden osalla tulee laatia tärinän ympäristöselvitys, jossa määritellään eri kohteiden tärinänsieto, tärinän raja-arvot sekä tarvittavat suojaus- ja jatkotoimenpiteet.

Maa- ja kallioperä, vesi, ilma ja ilmasto

Maa- ja kallioperä

Junaradan rakentaminen muuttaa maastonmuotoja huomattavasti. Rakentaminen vaatii kalli-oleikkauksia, tunneleita, pengertäyttöjä ja läjityksiä. Hanke on voimakkaasti massaylijäämäinen. Ylijäämämassojen kierrätys tulee olemaan tärkeä osa tarkempaa suunnittelua. Läjitysalueet tulee etsiä mahdollisimman läheltä massojen syntypaikkaa kuljetusten aiheuttamien vaikutusten minimoimiseksi.

Hankkeen laajat massan siirrot vaikuttavat pintavesien virtauksiin ja alueen vesitalouteen. Ratalinjalla olevat pohjavesialueet pitää huomioida rakentamisen yhteydessä haitallisten vaikutusten estämiseksi.

Kallioperän ruhjealueet voivat aiheuttaa sortumavaaran niillä alueilla, joissa rata kulkee epäedullisesti päärakosuuntaan nähden. Ruhjeisiin liittyvä veden virtaus voi aiheuttaa vuotoja voimakkaasti täyttyneissä ruhjeissa.

Ratalinjalla on Salon seudun maakuntakaavassa osoitettu arvokas kallioalue (ge). Rata on suunniteltu kulkemaan kallioalueen läpi tunnelissa. Tunnelin ansiosta kallioalueen laki säilyy muuttumattomana ja kallion topografia on säilytettävissä. Salon seudun maakuntakaavassa oleva suojelumääräys ”*alueen erityispiirteitä haitallisesti muuttavat toimenpiteet ovat kiellettyjä. Erityistä huomiota on kiinnitettävä alueella sijaitsevaan, geologisesti arvokkaan kalliomuodostuman suojeleluun ja hoitoon*” ei muodosta estettä radan toteuttamiselle tunneliratkaisuna kallioalueen läpi.

Ilma ja ilmasto

Vaihemaakuntakaavassa osoitetulla yksittäisellä raideliikennenyhteydellä on luonnollisesti suhteellisen pieni vaikutus globaaliin ilmastomuutokseen. Oikoradan rakentamisella on positiivisia vaikutuksia liikenteen kasvihuonekaasujen ja muiden epäpuhtauksien päästöihin. Tieliikenteen

päästöjen pienentyminen parantaa osaltaan myös paikallista ilman laatua E18-moottoritien lähiympäristössä. Ilmaan vapautuvien päästöjen vähennykset ovat merkittäviä koko vaikutusalueella.

Pohjavedet

Radan käytön aikainen pohjavesiriski liittyy pääosin vaarallisten aineiden kuljetuksiin ja mahdolliseen onnettomuusriskiin. Radan rakentamiseen liittyviä mahdollisia haitallisia vaikutuksia voidaan ehkäistä ennen rakentamista tehtävillä pohjavesiolosuhteiden lisäselvityksillä sekä pohjavesiriskit huomioon ottavalla rakentamisen ennakkosuunnittelulla.

Radan vaikutusalueella on kaksi pohjavesialuetta: Kurjenpahna-Ristinummi ja Kaukola.

Ratalinjaus leikkaa Kurjenpahna-Ristinummen I-luokan pohjavesialuetta sen länsiosassa. Pohjaveden päävirtaussuunta on ko. pohjavesialueella luoteeseen. Pohjavesialueella sijaitsevat Kurjenpahnan ja Ristinummen vedenottamot. Lähimpänä rataa sijaitsee Kurjenpahnan vedenottamo noin 700 m etäisyydellä. Kurjenpahnan vedenottamolla on lupa 1 200 m³/d ja Ristinummen vedenottamolla 600 m³/d suuruisen pohjavesimäärän ottamiseen. Ratalinja sijoittuu pohjavesialueen itäreunalle, jossa rata leikkaa kahta kallioselännettä. Radan rakentaminen edellyttää kalliouuhintaa, mutta sillä ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta pohjaveden virtausolosuhteisiin. Pohjavesialueen pohjoisosassa ratalinja sijoittuu savikkoalueelle, jossa saattaa esiintyä paineellista pohjavettä.

Kaukola on I-luokan pohjavesialue, jota ratalinja leikkaa sen pohjoisosassa. Pohjavesi virtaa kalliopinnoin ohjaamana pääosin länteen ja luoteeseen kohti Muurlanjokilaaksoa. Pohjavesialueella sijaitsee Salon kaupungin Kukinnummen vedenottamo, jolla on lupa 600 m³/d suuruisen pohjavedenottoon. Vedenottamo sijaitsee ratalinjan välittömässä läheisyydessä. Radan rakentaminen edellyttää maaleikkausta. Kukinnummen savenalaisissa maakerroksissa saattaa esiintyä paineellista pohjavettä. Rakentamisen vaikutukset voivat aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista. Radan rakentamisesta aiheutuu riski vedenottamolle. Alueen pohjavesivarojen hyödyntämiseksi vedenottamolle on mahdollista tutkia korvaava kaivo ratalinjauksen eteläpuolelle.

Pintavedet

Rata tulee kaikissa vaihtoehdoissa ylittämään useita vesistöjen osia. Pintavesiin kohdistuvat vaikutukset ovat pääasiassa rakennusvaiheen aikaisia. Mahdolliset vesistövaikutukset liittyvät maanrakentamisen ja louhinnan aikana vapautuvaan kiintoainekseen, joka valuma-alueen vesistöön päätyessään voi kuormittaa sitä ja aiheuttaa pilaantumista ja rehevöitymistä.

Tunnelien ja kallioleikkausten louhinta sekä muut rakentamisen aikaiset vesistövaikutuksia voidaan vähentää rakentamalla kiintoaineen ja typenyhdisteiden kulkeutumisen estäviä vesienkäsitteilyjärjestelmiä.

Radan käytöstä, erityisesti vaarallisten aineiden kuljetuksesta aiheutuu onnettomuusriskejä.

Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat

Natura 2000 -verkoston kohteet

Ratalinjaus ylittää Natura-alueeseen Kiskon latvavedet (FI0200120) kuuluvan pienveden, Koskenalanen, pohjoispuolelta. Kohteesta on tehty luonnonsuojelulain 65 § mukainen Natura-arviointi. Arvioinnin mukaan radan toteuttamisella ei ole Kiskonjoen latvavedet Natura-alueelle kohdistuvia merkittäviä vaikutuksia.

Keskeisimmät arvioinnissa esille nousseet vaikutukset ovat rakentamisvaiheen aikaisia ja liittyvät rakentamisen yksityiskohtiin kuten siltarakenteisiin ja niiden toteuttamistapaan. Rakentamisen aikaiset vaikutukset on arvioinnissa todettu lyhytaikaisiksi ja ohimeneviksi. Maakuntakaavan näkökulmasta rakentamisen vaikutukset ovat tarkemman suunnittelun ja lupaprosessin ohjaamia, ja niissä on mahdollista ottaa huomioon Natura-alueesta johtuvat rajoitteet ja rakentamisen riittävä ohjaus. Työvaiheiden sekä Natura-rajaukset huomioivalla suunnittelulla, ja vaikutusten lievennyskeinojen käyttämisellä, alueelle kohdistuvat työnaikaiset vaikutukset ovat ehkäistävissä siten, ettei suojeluvarojen kannalta merkittävää haittaa synny.

Ratahanke on toteutettavissa muuttamatta vesien virtausta tai vedenlaatua. Radan rakenteita ei tule vesistöalueelle eikä raideliikenteestä synny vesistöön vaikuttavia päästöjä. Kun virtausten ja kuormituksen merkittävät muutokset ehkäistään, ei radan käytön aikana synny merkittäviä Natura-alueen suojeluvaroihin kohdistuvia vaikutuksia.

Muut arvokkaat luontokohteet

Suunnittelulla on onnistuttu hakemaan ratalinjaukselle vaihtoehto, jossa luonnonarvot on pystytty ottamaan hyvin huomioon hankkeen laajuuteen ja kokoon nähden.

Toteutettu ratalinja pirstoo luontokohteiden verkostoa ja heikentää alueen ekologisia yhteyksiä. Suomenselällä rata ylittää pohjoisosastaan Natura-alueeseen kuuluvan vesistön. Palanesuon eteläpuolella olevan paikallisesti arvokkaan kallioalueen luonnontilaisiin osa jää radan pohjoispuolelle. Palanesuo jää kokonaan radan pohjoispuolelle.

Muurlassa rata sijoittuu Kave-Rytkön pohjoisreunaan Rohjossuon ja lammen väliin. Rohjossuon läntisin osa on ojitattamaton isovarurämettä. Koiramäen ympäristössä olevat kallioalueet jäävät linjauksen pohjoispuolelle, samoin lännempänä Uudenniitunmäki ja Lutvahanmäki. Rata viistää Röysymäen eteläisintä reunaa. Kallioalueilta länteen rata ylittää Ylisjärvestä tulevan laskupuron.

Muurlan ja Salon välillä rata kulkee Sianselän melko luonnontilaisten ja paikallisesti arvokkaiden kallioalueiden lävitse. Sianselän kallioalueiden länsipuolella olevat Karhunkankareen eteläpuolen kallioidet ovat monimuotoisia ja puustoltaan varsin luonnontilaisia. Rata kulkee näiden kallioalueiden yli.

Salon taajama-alueen itäpuolella, Salon yleiskaavan luonnonsuojelualueena oleva Lavianmäen haapalehto jää radan pohjoispuolelle. Myllyojan puronotko jää radan pohjoispuolelle. Salossa rata on linjattu kulkemaan valtakunnallisesti arvokkaan Tammenmäen kallioalueen läpi tunnelissa. Tammenmäen kallioalue on maisemaa hallitseva silokalliorinteinen kallioselännejako, jolla on hyvin merkittäviä maisemallisia arvoja sekä merkittäviä geologisia ja biologisia arvoja. Kun rata toteutetaan tunnelissa Tammenmäen kohdalla, voidaan turvata kallioalueen maisemalliset, geologiset ja biologiset arvot. Nämä arvot tulee huomioida radan jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa.

Eläimistö, kasvillisuus ja ekologiset yhteydet

Ratahankeella voi olla haitallisia vaikutuksia suunnittelun alueen eläimistöön ja kasvillisuuteen. Vaikutusten arviointi riippuu varsinaisen toteutusajankohdan tilanteesta ja se tulee arvioida mm. lajiston suhteen tarkemman suunnittelun yhteydessä. Esimerkiksi tällä hetkellä alueella olevat liito-oravien elinalueet ovat voineet hävitä tai niitä on voinut tulla alueille, joilla liito-oravia ei tällä hetkellä tavata.

Liito-oravan havaittavat lisääntymis- ja levähdysalueet on suojeltu Suomessa luonnonsuojelulain 49 § 1 momentin nojalla, jonka mukaan lisääntymis- ja levähdysalueiden hävittäminen ja heiken-

täminen on kielletty. ELY-keskus voi kuitenkin myöntää luvan kiellosta poikkeamiseen. Poikkeuksen edellytykset on määriteltävä luontodirektiivin 16 artiklassa.

Poikkeuslupa voidaan myöntää:

- jollei muuta tyydyttävää ratkaisua ole
- jollei poikkeus haittaa kyseisen lajin suotuisan suojelun tason säilymistä lajin luontaisella levinneisyysalueella

Toiseksi edellytetään, että poikkeus myönnetään johonkin seuraavista tarkoituksista:

- a) luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelemiseksi ja luontotyyppin säilyttämiseksi;
- b) viljelmiin, karjankasvatukseen, metsiin, kalatalouteen sekä vesistöihin tai muuhun omaisuuteen kohdistuvien erityisen merkittävien vahinkojen ehkäisemiseksi;
- c) kansanterveyttä ja yleistä turvallisuutta koskevista tai muista erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottavista syistä, mukaan lukien sosiaaliset ja taloudelliset syyt tai jos poikkeamisesta on ensisijaisen merkittävää hyötyä ympäristölle;
- d) näiden lajien tutkimus- ja koulutus-, uudelleensijoittamis- ja uudelleensuunnittelutarkoituksessa ja näiden tarkoitusten kannalta tarvittavien lisääntymistoimenpiteiden vuoksi;
- e) tarkoin valvotuissa oloissa valikoiden ja rajoitetusti tiettyjen lajien yksilöiden ottamisen ja hallussapidon sallimiseksi kansallisten toimivaltaisten viranomaisten määrittelemissä rajoissa.

Kaavoissa poikkeamismahdollisuuden käyttäminen tulee vain harvoin kysymykseen, koska kaavoissa useimmiten on olemassa useampia vaihtoehtoja. Jos kaavaratkaisu koskee hankkeita, joita tarkoitetaan c) kohdassa ja jotka maaston tai muiden ominaisuuksiensa vuoksi ovat paikkaansa sidottuja eikä niille ole kaavallisesti vaihtoehtoa, poikkeamisenettä saattaa tulla kyseeseen.

Eu:n luontodirektiivin liitteissä mainituista erityisesti suojeltavista lajeista mm. saukko esiintyy suunnitellulla hankealueella. Saukon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on Suomen luonnonsuojelulain 49§:n mukaan kielletty. YVA- selostuksen perusteella ratahankeeseen rakentamisen aikaisista vaikutuksista ei ole saukolle pitkäaikaista haittaa, sillä laji voi välttää häiriöaluetta rakentamisaikana. Hankkeen merkittävin vaikutus saukkoon on radan muodostama maastoeste. Estevaikutus on suurin vesistöjä ylittävillä silloilla, jos niiden suunnittelussa ei oteta riittävästi huomioon lajin tarpeita.

Osa vaikutuksista on rakentamisen aikaisia, mutta suuri osa on myös pysyviä. Rakentamisen aikana veden samentuminen voi aiheuttaa väliaikaista haittaa. Pysyvä vaikutuksena rata saattaa katkaista eläinten luonnollisia kulkuväyliä. Linnustoon vaikuttavia tekijöitä ovat niiden elinympäristöjen tuhoutuminen ja heikkeneminen sekä meluvaikutusten lisääntyminen. Kasvillisuuteen radan rakentamisen lisäksi voi vaikuttaa suoranaisten hävittämisen lisäksi muuttamalla arvokkaiden elinympäristöjen olosuhteita.

Suunniteltu linjaus kulkee Koiramäen sekä Uudenniitunmäen liito-oravien elinalueiden eteläpuolelta. Uudenniitunmäen eteläpuolella oleva metsäalue on myös lintudirektiivin I-liitteen lajin varpuspöllön pesimäalue. Muurlan ja Salon Karhunkankareen kallioiden pohjoispuolella saattaa olla liito-oravien elinympäristöä. Ratahankeeseen vaikutus tähän liito-oravakohteeseen arvioidaan olevan vähäinen.

Pilaantuneen maaperän riskikohteet

Ratalinjauksella Varsinais-Suomen alueella on tiedossa pilaantuneen maaperän riskikohde Muurlassa (YVA-selostuksen kohde nro 4). Kohde on entinen yhdyskuntakaatopaikka vanhassa sora-kuopassa, jonka jätetäytön laadusta ei ole tietoa. Alueella ei toistaiseksi ole puhdistustarvetta

(lähde: MATTI-tietokanta). Kohde sijaitsee n. 50 metriä ratalinjan pohjoispuolella. Mahdollisten pilaantuneiden alueiden merkittävimmät vaikutukset liittyvät pilaantuneiden alueiden mahdollisiin kunnostuksiin ja niiden aiheuttamiin kustannuksiin.

Alue- ja yhdyskuntarakenne, yhdyskunta- ja energiatalous sekä liikenne

Alue- ja yhdyskuntarakenne sekä maankäyttö

Salo–Lohja ratalinjan vaihemaakuntakaavan mukaisella oikoradalla tulee olemaan kiistämättömät vaikutukset Etelä-Suomen aluerakenteen kehitykseen. Monipuolisiin, kestäviin liikennemuotoihin tukeutuvat kehityskäytävät parantavat alueensa kilpailukykyä ja vetovoimaa. To- teutuessaan kehityskäytävä tasaa pääkaupunkiseudun metropolialueelle suuntautuvaa kasvua erityisesti Lohjan, Salon ja Turun kaupunkiseuduille. Sekä moottori- että rautatiehen tukeutuvat kehityskäytävät lyhentävät keskusten välisiä todellisia ja mielikuviin perustuvia aikaetäisyyksiä ja siten parantavat alueiden yhteistoimintamahdollisuuksia. Vastaava vaikutus on nähtävissä mm. Helsinki–Hämeenlinna–Tampere ja Helsinki–Lahti -vyöhykkeillä. Kasvu tulee kohdentumaan ensisijaisesti Turun ja Salon kaupunkiseudulle, mutta vaikutukset tulevat näkymään koko maakun- nan kehityksessä. Kehityksen voimakkuuteen ja nopeuteen vaikuttavat Varsinais-Suomen ja Tuk- holman seudun väliset aktiviteetit ja Tukholma–Pietari vyöhykkeen tuleva asema koko Euroopan aluerakenteessa, johon taas vaikuttavat kehitys Itämeren ympäristössä yleisesti, mm. yhteydet Keski-Euroopan ja Venäjän välillä sekä muut globalisaatiokehityksen tuomat muutokset.

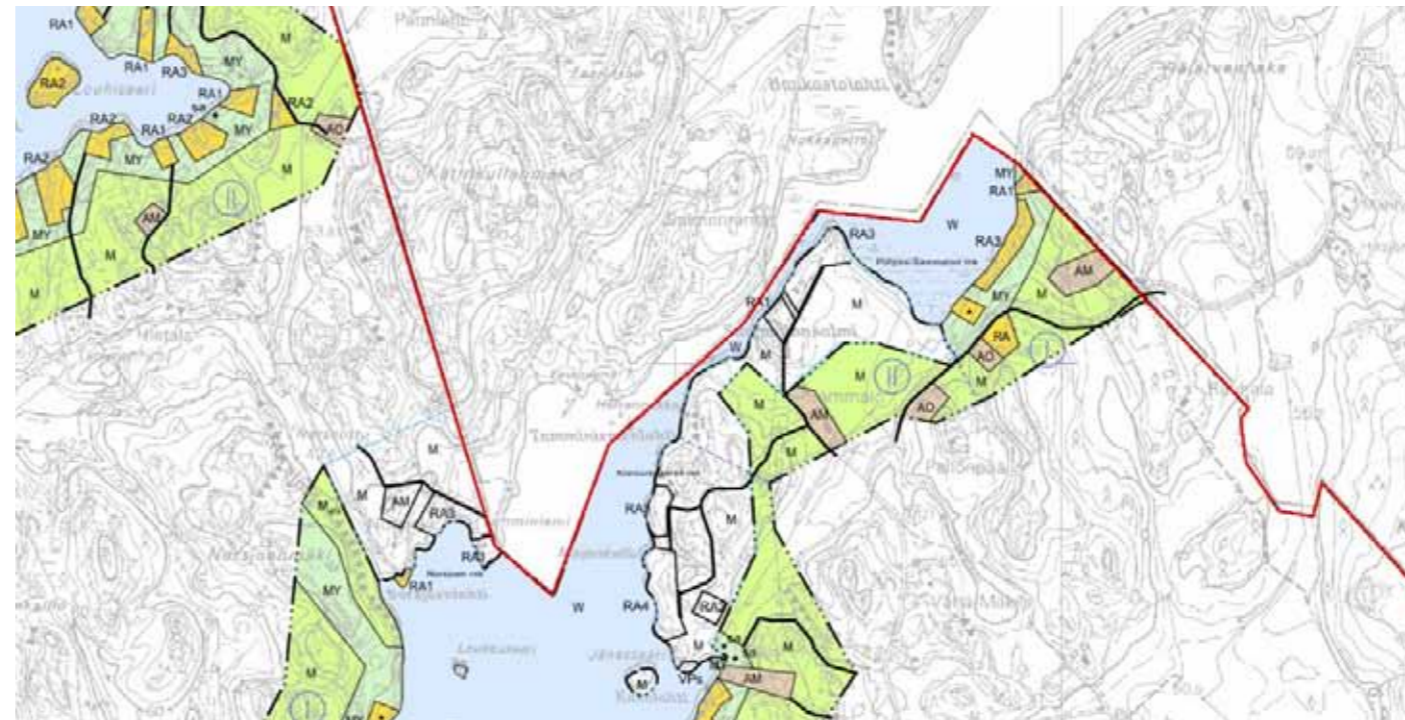
Vaihemaakuntakaava synnyttää huomattavia sekä negatiivisia että positiivisia odotusarvoja. Aluerakenteelliset muutokset ovat hitaita. Rakentamispäätöstä saatetaan joutua odottamaan pitkäänkin. Radan suunnittelu- ja rakentaminen tulevat viemään minimissäänkin yli kymmenen vuotta. Ratavarauksella on lyhyellä aikavälillä maankäyttöä jäädyttäviä ja pidemmällä kiihdyttäviä vaikutuksia. Vaihemaakuntakaavan ratalinjasta aiheutuva rakentamisrajoitus kohdistuu ratalinjal- la ja sen välittömässä läheisyydessä oleviin kiinteistöihin. Maa- ja metsätalousalueilla radan alu- eita pirstovia vaikutuksia voidaan lieventää huolehtimalla jatkosuunnittelussa tarvittavilla ali- ja ylikulkujärjestelyillä.

Kaavoitettujen ja kaavoitettavien taajamien yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön ratava- rauksella ei ole haetusta linjauksesta johtuen välittömiä vaikutuksia eikä rajoituksia. Mahdolliset paikallisjunaliikennettä hyödyntävät maankäytön kehittämistoimenpiteet ajoittuvat radan val- mistumisen jälkeiseen aikaan. Suunnittelun lähtökohtana on ollut, että Salon ja Lohjan väliset taajamat voivat olla paikallisjunaliikennettä pitkällä tähtäimellä hyödyntäviä, mutta eivät sen varaan rakentuvia ja sitä edellyttäviä/perustelevia. Sen sijaan varsinaisilla asemapaikkakunnilla Salossa ja Turussa parantuneet junayhteydet pääkaupunkiseudun suuntaan tulevat lisäämään maankäyttöä asemien läheisyydessä sekä alueilla, joilta on toimivat yhteydet niille.

Kuntakaavoitus

Ratalinjan alueella on kolme yleiskaavaa ja useita asemakaavoja. Ratalinja kulkee seuraavien yleiskaava-alueiden läpi:

- Salon yleiskaava 2020 on hyväksytty 13.11.2006. Kaavassa on esitetty itään suuntautuva Elsa-radon linjaus, johon liittyy kolme tunneliosuutta.
- Kiskon rantayleiskaava. Kaavassa ei ole otettu huomioon seutukaavan mukaista varausta junaradalle.



Kuva 9. Ote Kiskon rantayleiskaavasta.



Kuva 10. Ote Suomensjärven Keskustan pohjoisosan-moottoritien - Lahnajärven osayleiskaavasta.

- Suomensjärven kunnan laatima Keskustan pohjoisosan-moottoritien - Lahnajärven osayleiskaava, on hyväksytty 16.12.2004. Kaavassa ei esiinny raidevarauksia.

Ratalinjauksen alueella olevat ranta-asemakaavat:

- Kiskon rantayleiskaava (2000)
- Kiikala Hirsjärven rantakaava (1983)
- Kiikala Paunlahden rantakaava (1989)
- Kisko Pohjois-Sammalon rantakaava (1984)
- Kisko Sammalon kylä rantakaava (1997)

Lisäksi radan läheisyydessä on muutamia asemakaavoja, jotka rajautuvat ratalinjaukseen.

Maakuntakaavassa ratalinjaus on osoitettu siten, että uusi rata saattaa vaarantaa Kiskon rantayleiskaavassa Hirsjärvellä osoitetut pysyvän asumisen alueet. Kiikalan Hirsjärven rantakaavassa on osoitettu ratalinja, mutta ratavarauksen läheisyydessä on lomarakennuspaikkoja. Maakuntakaavamerkintä noudattelee Hirsjärven alueella seutukaavan mukaista moottoritie- ja Elsa-rata-varausta, mutta näitä seutukaavan mukaisia linjausvarauksia ei ole otettu huomioon kuntakaavoituksessa.

Suomensjärvellä Keskustan pohjoisosan-moottoritien - Lahnajärven osayleiskaavassa ei ole raidevarauksia. Maakuntakaavan mukainen ratalinja saattaa vaarantaa ratalinjalle jääviä pysyvään asumiseen osoitettuja alueita.

Yleisesti voidaan todeta, että ratalinjauksen alueella nykyinen maankäyttö muodostuu pääpiirteissään maa- ja metsätaloudesta. Maakuntakaava turvaa elinkeinoharjoittamisen toimintaedellytysten säilymisen. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin osoitettava tarvittavat tiejärjestelyt. Uusi rata pienentää jonkin verran pelto- ja metsäalaa, mutta ei niin paljon, että elinkeinojen jatkuminen vaarantuisi.

Liikenne

Käyttäjien kannalta oleellisia liikkumiseen vaikuttavia tekijöitä ovat eri alueiden väliset yhteydet ja niiden määrä, alueiden väliset matka-ajat ja liikkumisen hinta. Näistä voidaan käyttää yhteisesti nimitystä käyttäjähöyry. Käyttäjähöyryjä kuvataan liikenteen palvelutasotekijöiden ja niissä tapahtuvien muutosten kautta. Liikenteen palvelutasoon vaikuttavat saavutettavuustekijät (yhteydet ja matka-ajat) sekä liikenteen kustannukset ja laatutekijät (kulkumuodot ja niiden käytön sujuvuus). Joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttavat pelkän kokonaismatka-ajan lisäksi myös joukkoliikenteen koetut laatutekijät, joita ovat mm. odotusajoista, liittynästä ja vaihtojen määrästä aiheutuvat palvelutasotekijät.

Oikoradasta syntyy matka-aikasäästöä Turku–Helsinki välillä noin 20 min verrattuna nykyisen kaukojunaliikenteen nopeimpaan matka-aikaan. Pienillä ja keskisuurilla kehittämisinvestoinneilla voidaan kaukoliikenteen luotettavuutta parantaa rantaradalla, mutta matka-ajassa ei voida merkittäviä aikasäästöjä saada. Oikorata on matka-ajassa 10–15 min parannettua rantarataa nopeampi yhteys Turku–Helsinki välillä. Matka-ajat ovat tässä suunnitteluvaiheessa suuntaa antavia ja ne tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Oikorata palvelee Helsingin ja Turun välistä kaukoliikennettä nopeuttaen matka-aikaa ja sitä kautta lisäten pääkaupunkiseudun, Salon ja Turun välistä vuorovaikutusta.

Turku–Helsinki-välin matkustajat saavat oikoradan nopeutumisen hyödyn täysimääräisenä. Merkittävä osa hyödystä kohdistuu matkustajille, jotka käyttäisivät junaa joka tapauksessa, riippu-

matta yhteyden nopeudesta. Osa hyödystä syntyy nopeutumisen perusteella kulkutapaa vaihtaville matkustajille.

Oikorata parantaa poikittaisia yhteyksiä Etelä-Suomessa ja Etelä-Suomen parempaa saavutettavuutta niin Pietarin kuin myös Tukholman suuntiin. Radan toteuttamisella voidaan katsoa olevan positiivinen vaikutus erityisesti matkailuun ja sitä palveleviin elinkeinoihin.

Junaliikenteen palvelutason kehittäminen, kokonaan uusien yhteyksien avaaminen ja matka-aikojen muuttuminen, aiheuttavat muutoksia kulkumuotojen väliseen kilpailuasetelmaan. Oikoradalla tapahtuva liikennöinti vähentää linja-autoliikenteen matkustajasuoritetta.

Oikorata aiheuttaa muutoksia kulkumuotojakaumaan ja maankäyttöön, mikä heijastuu tieliikenteeseen. Tieliikenteen muutokset kunnossapitokustannuksissa ja päästökustannuksissa ovat marginaalisia. Suurimmat säästöt kertyvät onnettomuuskustannusten alenemisen kautta.

Vaikka tieliikenteen päästökustannusten säästöt ovat pieniä, ovat ne suuremmat kuin junaliikenteen päästökustannusten kasvu, eli oikoradan kokonaisvaikutus päästöjen suhteen on positiivinen.

Rantaradan kuntien yhteydet Varsinais-Suomen suuntaan heikkenevät, kun noin kerran tunnissa kulkeva kaukojunaliikenne siirtyy oikoradalle. Vaikutuksen määrä riippuu siitä, millaista liikennettä rantaradalla on oikoradan avaamisen jälkeen.

Oikoradan vaikutukset liikkumiseen ja liikenteeseen ovat kahdentyyppisiä. Toisaalta itse radalla on lähinnä estevaikutuksia paikalliseen liikkumiseen kaikilla liikennevälineillä. Toisaalta asemilla on vaikutuksia radan suuntaiseen liikkumiseen, pääosin pitkän matkan henkilöliikenteeseen Turun ja Helsingin välillä.

Radan aiheuttamaa estevaikutusta voidaan lieventää erilaisin ali- ja ylikulkujärjestelyin. Jatkosuunnittelussa radan tarkka linjaus ja taseus suunnitellaan, jolloin selvitetään myös ali- ja ylikulukupaidat. Radalla voi olla turvallisuuteen liittyviä vaikutuksia, jotka tosin riippuvat siitä, kuinka yli- ja alikulut järjestetään.

Alustavassa yleissuunnitelmassa tehty yhteiskuntataloudellinen laskelma ei osoita ratalinjausta kannattavaksi. Tämän laskelman perusteella matkustajiin ja ympäristöön kohdistuvat hyödyt eivät kata investointikustannuksia. Laskelma ei ota kantaa mm. alue- ja yhdyskuntarakennevaikutuksiin, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin tai luontoarvoihin. Siksi yhteiskuntataloudellinen laskelma on vain yksi osa kannattavuuden kokonaisarviota.

Yllä mainittu yhteiskuntataloudellinen laskelma perustuu oletukseen matkustajamäärien kasvusta. Junaliikenteen matkustajamäärien kasvu ennustetusta tai oletettua suuremmat kulkumuotojakauman muutokset parantavat yllä mainitun laskelman mukaista kannattavuutta.

Rakentamisen aikana asukkaita haittaavat kaikkialla uudet väliaikaiset kulkuyhteydet ja kiertotiet sekä rakentamislaikeenteen ja -kuljetusten aiheuttamat häiriöt sekä muulle liikenteelle että paikalliselle asutukselle. Vaikutus on tosin taajamissa merkittävämpi kuin alueilla, joilla on asutusta hyvin vähän tai ei lainkaan.

Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö

Salo–Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavan mukaisella oikoradalla tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön ja kaavaprosessin aikana on korostunut valittavan linjausvaihtoehdon vaikutukset luonnonmaisemaan ja kulttuuriympäristöön. Uusi ratalinjaus sijoittuu maa- ja metsätalousalueille, joista erityisesti viljellyt jokilaaksot ovat kulttuuriympäristöinä arvokkaita. Rata on suunniteltu siten, että maatalouden harjoittaminen on edelleen mahdollista, vaikka rata aiheuttaa muutoksia tiejärjestelyissä ja pienentää hieman viljelyalaa. Maatalouden jatkuminen alueella turvaa osaltaan avoimen kulttuuri- maiseman säilymisen.

Suunnittelualueen maastorakenne on selvästi pohjois-eteläsuuntautunut, mikä tarkoittaa, että itä-länsi suunnassa kulkeva ratalinjaus halkaisee kaikissa linjausvaihtoehdoissa jokilaaksot ja metsäselänteet. Suunnittelualueen topografiaa tarkasteltaessa valitun ratalinjauksen voidaan kuitenkin todeta noudattavan tutkituista vaihtoehdoista parhaiten maastonmuotoja ja aiheuttavan siten vähiten suuria maastoleikkauksia, pengerryksiä tai edellyttävän muita maisemaan olennaisella tavalla vaikuttavia rakenteita.

Valitun ratalinjauksen alueella ei ole valtakunnallisesti merkittäviä maisema-alueita tai rakennetun ympäristön kokonaisuuksia (RKY 2009). Ratalinja kulkee maakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden läpi Muurlassa ja Aneriojokilaaksossa. Molemmissa jokilaaksoissa silta- ja pengerrakenteet muuttavat avointa maisemaa. Linjauksen eteläpuolelle jäävä Aneriojokilaakson kulttuurimaisema on maakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö. Junarata muodostaa uuden rakenteen maisemassa ja koska se, mitä tänään ja huomenna rakennetaan, edustaa tulevaisuuden rakennusperintöä, on tärkeää edellyttää jatkosuunnittelulta ja toteutukselta erityistä panosta visuaalisesti korkeatasoisen ilmeen toteuttamiseksi. Tästä syystä jatkosuunnittelussa on pyrittävä sovittamaan tarvittavat rakenteet maisemaan mahdollisimman hyvin mikä tarkoittaa visuaalisesti mahdollisimman sirojen ratkaisujen suosimista.

Jokilaaksoissa on paljon tunnettuja ja mahdollisia muinaisjäännskohteita. Etenkin Muurlassa tunnetaan paljon löytöpaikkoja. Muinaisjäännsalueet on selvitettävä tarkemmin ja ne on otettava huomioon yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä.

Valitun linjauksen alueella on useita maakunnallisesti arvokkaita rakennuksia ja rakennuskokonaisuuksia. Nämä keskittyvät erityisesti jokilaaksoihin. Linjaus on pyritty sovittamaan ympäristöön siten, että arvokkaat kokonaisuudet voivat säilyä, vaikka niiden lähiympäristö saattaa muuttua merkittävästi.

Ratalinjauksen alueella ei ole sellaisia taajamia, joiden kaupunkikuvaan uudella linjauksella olisi merkittäviä vaikutuksia. Salon keskusta-alueella linjaus noudattaa Salon seudun maakuntakaavassa vahvistettua linjausta. Muurlassa tiivis kyläalue sijaitsee ratalinjan pohjoispuolella ja radan merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat viljelymaisemaan. Maakuntakaavassa oleva kehittämisperiaatemerkitä on kohdistettu koskemaan Muurlan taajamaa kokonaisuudessaan. Suomensjärvellä taajamat eivät sijaitse linjauksen välittömässä läheisyydessä.

Uuden radan vaikutukset luonnonmaisemaan ovat merkittäviä erityisesti niillä alueilla, joissa maisemalla on suuri virkistyskäyttöön liittyvä arvo. Erityisesti Hirsjärven pohjoisosassa Sammalonsalmen ylityskohdassa uudella radalla on vaikutuksia lähialueen loma-asutuksen virkistyskäyttömahdollisuuksiin. Yleisesti voidaan todeta luonnonmaisemaan kohdistuvien vaikutusten olevan merkittävimmät vesistöjen läheisyydessä.

9. TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Salo–Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaava on valmisteltu maankäyttö- ja rakennuslain yleisten tavoitteiden mukaisesti suunnittelun alueen ja -tehtävän erityispiirteet huomioivalla tavalla. Vaihemaakuntakaavan laadinnassa on hyödynnetty rinnakkaisprosessina edenneen ratalinjan alustavan yleissuunnittelun erityisosaamista ja vuorovaikutusvaiheita. Oikoradalla pyritään tukemaan kestävän kehityksen periaatteita koko Etelä-Suomen aluerakenteen muutoksissa.

Vaihemaakuntakaava toteuttaa maankäyttö- ja rakennuslain 5 §:n tavoitteita ja niiden mukaisia 28 §:n maakuntakaavan sisältövaatimuksia maakuntakaavoitukselta edellytettävällä tavalla kokonaisuutena. Kaavan sisältörajuuksesta ja lähtökohdista johtuen tavoitteiden tarkastelunäkökulma on luonnollisesti liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä, kestävää alue- ja yhdyskuntarakennetta sekä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä painottava.

9.1 Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutuminen

Salo–Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavan kannalta keskeisten valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista on kuvattu alla olevassa taulukossa. Taulukosta käy ilmi, että tavoitteet ovat osittain toistensa kanssa vastakkaisia. Alueidenkäytön suunnittelu on aina erisuuntaisia tavoitteita yhteen sovittavaa ja priorisoivaa.



4.2 Toimiva aluerakenne	
Yleistavoitteet	
- Aluerakennetta kehitetään monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyviin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena. Toimivan aluerakenteen runkona kehitetään Helsingin seutua, maakuntakeskuksia sekä kaupunkiseutujen ja maaseudun keskusten muodostamaa verkostoa. Eteläisessä Suomessa aluerakenne perustuu erityisesti Helsingin ja alueen muiden kaupunkikeskusten välisiin raideliikenneyhteyksiin.	- Salo–Lohja -ratalinjan vahvistaa ja täydentää Etelä-Suomen monikeskuksinen aluerakennetta. Oikorata parantaa Helsingin ja Varsinais-Suomen maakuntakeskuksista Turun välistä rautatieyhteyttä.
Erityistavoitteet	
- Maakunnan suunnittelussa yhteistyössä maakuntien liittojen kesken on selvitettävä ne alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja muuhun alueidenkäyttöön liittyvät toimenpiteet, joilla edistetään ylitsemaakunnallisten kehittämisvyöhykkeiden muodostamista ja niiden kehittämisedellytyksiä.	- Salo–Lohja oikoradan avulla rata- ja moottoritie muodostavat kestävä ylitsemaakunnallisen kehittämisvyöhykkeen Turun ja Helsingin välillä. Vaihemaakuntakaavan valmistelu on tapahtunut tiiviissä yhteistyössä Uudenmaan liiton kanssa. Varsinais-Suomen maakuntasuunnitelmaan sisältyvä Turku-Helsinki -kehittämisvyöhyke tullaan osoittamaan kokonaisuusmaakuntakaavan seuraavan tarkistuksen yhteydessä.
4.3 Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu	
Yleistavoitteet	
- Alueidenkäytöllä edistetään yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. Olemassa olevia yhdyskuntarakenteita hyödynnetään sekä ehytetään kaupunkiseutuja ja taajamia. Taajamia ehytetessä parannetaan elinympäristön laatua.	- Oikorata edistää kestäviä liikkumismuotoja, hyödyntää ratavarren kaupunkiseutuja ja mahdollistaa niiden eheyttämisen.
- Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan.	- Oikorata tukee ja sillä on vaikutusta toimintojen sijoittamiseen joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille. Oikoradalla parannetaan liikenneturvallisuutta ja parannetaan joukkoliikenteen edellytyksiä.
- Alueidenkäytön suunnittelussa olemassa olevat tai odotettavissa olevat ympäristöhaitat ja poikkeukselliset luonnonolot tunnustetaan ja niiden vaikutuksia ehkäistään. Alueidenkäytössä luodaan edellytykset ilmastomuutokseen sopeutumiseksi.	- Oikoradasta aiheutuvat ympäristöhaitat on tunnistettu alustavan yleissuunnitelman YVA-prosessissa otettavaksi huomioon radan jatkosuunnittelussa.
Erityistavoitteet	
- Maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen ehyttämistä ja esittää ehyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä.	- Oikorata edistää yhdyskuntarakenteen ehyttämistä. Oikorata kehittää kaupunkiseutujen liikennejärjestelmiä parantamalla kaupunkiseutujen välisiä joukkoliikenneyhteyksiä.
- Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta tärinää ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja. Uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa.	- Oikoradan suunnittelussa on haettu lukuisia vaihtoehtoja tutkimalla ja vertailemalla vähiten ympäristöhäiriöitä tuottava ratalinjaus. Valittu ratalinja ei tuo uusia taajama-alueita melualueelle. Meluntorjunta on ratkaistavissa radan jatkosuunnittelussa.
4.4 Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat	
Yleistavoitteet	
- Alueidenkäytöllä edistetään kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön sekä niiden alueellisesti vaihtelevan luonteen säilymistä.	- Oikoradan suunnittelussa on haettu lukuisia vaihtoehtoja tutkimalla ja vertailemalla vähiten alueen kulttuuriympäristöjä ja rakennusperintöä vaurioittava linjaus.
- Alueidenkäytöllä edistetään elollisen ja elottoman luonnon kannalta arvokkaiden ja herkkin alueiden monimuotoisuuden säilymistä. Ekologisten yhteyksien säilymistä suojelualueiden sekä tarpeen mukaan niiden ja muiden arvokkaiden luonnonalueiden välillä edistetään.	- Oikoradan suunnittelussa on haettu lukuisia vaihtoehtoja tutkimalla ja vertailemalla luonnon arvojen kannalta paras vaihtoehto. Ratalinjan tunnelit ja sillat turvaavat ekologisten yhteyksien säilymistä.

Erityistavoitteet	
- Alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon alueidenkäytön suunnittelun lähtökohdina. Maakuntakaavoituksessa on osoitettava valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt ja maisemat. Näillä alueilla alueidenkäytön on sovellettava niiden historialliseen kehitykseen.	- Oikoradan suunnittelussa on haettu lukuisia vaihtoehtoja tutkimalla ja vertailemalla vähiten alueen maisemaa, kulttuuriympäristöjä ja rakennusperintöä vaurioittava linjaus. Valtakunnalliset inventoinnit on otettu huomioon ja osoitettu vahvistetussa Salon seudun maakuntakaavassa.
- Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät ja yhtenäiset luonnonalueet. Alueidenkäyttöä on ohjattava siten, ettei näitä aluekokonaisuuksia tarpeettomasti pirstota.	- Oikoradan suunnittelussa on haettu lukuisia vaihtoehtoja tutkimalla ja vertailemalla vähiten alueen luonnonalueita pirstova linjaus.
- Maakuntakaavoituksessa on otettava huomioon vesi- ja rantaluonnon suojelun tai virkistyskäytön kannalta erityistä suojelua vaativat vesistöt.	- Oikoradan suunnittelussa on haettu lukuisia vaihtoehtoja tutkimalla ja vertailemalla vähiten alueen vesi- ja rantaluontoa uhkaava linjaus. Vaikutukset Kiskonjoen latvavesistöön kuuluvaan Natura 2000 -alueeseen on erikseen arvioitu.
- Alueidenkäytössä on otettava huomioon pohja- ja pintavesien suojelutarve ja käyttötarpeet. Pohjavesien pilaantumis- ja muuttamisriskiä aiheuttavat laitokset ja toiminnot on sijoitettava riittävän etäälle niistä pohjavesialueista, jotka ovat vedenhankinnan kannalta tärkeitä ja soveltuvat vedenhankintaan.	- Oikoradan suunnittelussa on haettu lukuisia vaihtoehtoja tutkimalla ja vertailemalla vähiten alueen pohja- ja pintavesiä uhkaava linjaus. Pohjavesien suojelusymykset tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa ja erityisesti radan rakentamisaikavälillä.
- Ilman erityisiä perusteita ei hyviä ja yhtenäisiä peltoalueita tule ottaa taajamatoimintojen käyttöön eikä hyviä ja laajoja metsätalousalueita pirstoa muulla maankäytöllä.	- Oikoradan suunnittelussa on haettu lukuisia vaihtoehtoja tutkimalla ja vertailemalla vähiten alueen maa- ja metsätalousalueet parhaiten yhtenäisinä säilyttävä vaihtoehto.
4.5 Toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto	
Yleistavoitteet	
- Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään lisäksi liikenneturvallisuuden parantamiseen.	- Oikoradan suunnittelulla kehitetään Etelä-Suomen aluerakennetta asukkaiden palvelemiseksi ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantamiseksi. Toimivat, nopeat joukkoliikenneyhteydet keskusten välillä vähentävät henkilöautoliikenteen tarvetta ja vähentävät ympäristöön kohdistuvia haitallisia vaikutuksia. Joukkoliikenteen ja erityisesti rautatieliikenteen kehittäminen parantaa liikenneturvallisuutta.
Erityistavoitteet	
- Alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien ja lentoasemien sekä rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.	- Oikoradan suunnittelulla täydennetään ja kehitetään Suomen rautatieverkkoa ja sen kansainvälisiä yhteyksiä.
- Alueidenkäytön suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuudet toteuttaa moottoriväylä välillä Helsinki–Vaalimaa, uudet rautatieyhteydet Helsingistä Turun ja Pietarin suuntiin sekä muita valtakunnallisesti merkittäviä väyliä...	- Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavalla ja sitä seuraavalla kuntakaavoituksella varmistetaan uuden Turku-Helsinki rautatieyhteyden toteuttamismahdollisuudet.
- Alueidenkäytössä on edistettävä matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta ja turvattava edellytykset julkiselle liikenteelle sekä eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiselle. Alueidenkäytön suunnittelussa on varattava riittävät alueet tavara- ja henkilöliikenteen terminaalien ja matkakeskusten toimintaa ja kehittämistä varten. Nopean liikenteen junaratayhteyksiä toteutettaessa on huolehdittava lähi- ja taajamaliikenteen toimintaedellytyksistä.	- Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavalla ja sitä seuraavalla kuntakaavoituksella edistetään monipuolisten matkaketjujen toimivuutta ja julkisen liikenteen kilpailuasemaa. Oikoradan suunnittelussa on otettu huomioon myös lähi- ja taajamaliikenteen toimintaedellytykset.

9.2 Vaihemaakuntakaavan tavoitteiden toteutuminen

Varsinais-Suomen asettamat tavoitteet vaihemaakuntakaavalle on esitetty luvussa 6.2 Maakunnan tavoitteet. Seuraavassa arvioidaan maakunnan tavoitteiden toteutumista vaihemaakuntakaavassa.

Ensisijaiset tavoitteet

Varmistaa nopean Turku–Helsinki–Pietari -ratayhteyden kehittämismahdollisuudet sekä raideliikenteen kilpailukyky kestävänä kulkumuotona, jossa varaudutaan Turku–Helsinki välin nopeaan junaliikenteeseen.

Toteutuminen:

Vaihemaakuntakaavassa osoitetulla ratavarauksella ja sitä seuraavalla ratasuunnittelulla sekä kuntakaavoituksella varmistetaan nopean Turku–Helsinki rautatieyhteyden toteuttamismahdollisuudet ja kilpailukyky.

Osoittaa vaihemaakuntakaavassa välille Salo–Lohja yksi ratalinjaus, joka perustuu laadittuun alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen ympäristövaikutusten arviointiin.

Toteutuminen:

Vaihemaakuntakaavassa on osoitettu yksi oikoratalinjaus, johon on päädytty alustavan yleissuunnittelun, ympäristövaikutusten arviointimenettelyn ja maakuntakaavaprosessin kautta.

Sovittaa ratalinjaus alueen luonnon- ja kulttuuriympäristöarvot huomioivalla tavalla. Minimoida ratalinjasta aiheutuvat haitalliset vaikutukset.

Toteutuminen:

Oikoradan suunnittelussa on haettu lukuisia vaihtoehtoja tutkimalla sekä vertailemalla ja valittu vähiten luonnon- ja kulttuuriympäristön arvoja uhkaava ratalinjaus. Ratasuunnittelulla sekä kuntien yleis- ja asemakaavoituksella varmistetaan tavoitteen toteutuminen.

Osoittaa ratalinjan sijainti otettavaksi huomioon kuntien yleis- ja asemakaavoituksessa, jotta radan toteuttamiseen tulevaisuudessa voidaan varautua ja säilyttää ratalinja rakentamattomana.

Toteutuminen:

Vaihemaakuntakaavassa osoitetulla ratavarauksella ja sitä seuraavalla ratasuunnittelulla sekä kuntien yleis- ja asemakaavoituksella varmistetaan Turku–Helsinki rautatieyhteyden toteuttamismahdollisuudet. Maakuntakaavan toteuttamisella, erityisesti kunnan rakennuslupaviranomaisen toimilla on keskeinen rooli tavoitteen saavuttamiseksi.

Maankäytön ja alueen muiden toimintojen suunnittelun mahdollistaminen ja selkiyttäminen erityisesti niillä taajama-alueilla, joita ratalinja sivuaa.

Toteutuminen:

Vaihemaakuntakaavalla vahvistettava yksi oikoratalinjaus "vapauttaa" muut tutkitut ratalinjaukset. Kaavoitettujen ja kaavoitettavien taajamien yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön ei vaihemaakuntakaavassa ole osoitettu aluevarauksia. Näiden suunnittelu perustuu Salon seudun maakuntakaavaan ja tarkentuu kuntien yleis- ja asemakaavoituksessa. Suunnittelun lähtökohdanna on ollut, että Salon ja Lohjan väliset taajamat voivat olla paikallisjunaliikennettä pitkällä tähtäimellä hyödyntäviä, mutta eivät sen varaan rakentuvia ja sitä edellyttäviä/perustelevia.

Toissijaiset tavoitteet

Nopean paikallisjunaliikenteen mahdollistaminen koko Turku–Helsinki -yhteysväleillä vaiheittain toteutettuna

Toteutuminen:

Paikallisjunaliikenne käynnistyy vaiheittain, ja ensimmäiset vaiheet ovat vaihemaakuntakaava-alueen ulkopuolella, yhteysväleillä Turku–Salon ja Espoo–Lohja. Salo–Lohja välisen oikoradan toteuttaminen mahdollistaa kaukojunaliikenteen lisäksi myös paikallisjunaliikenteen.

Raideliikenteeseen tukeutuvan maankäytön kehittäminen

Toteutuminen:

Maakuntakaavassa ei ole osoitettu oikoradan varren taajamia paikallisjunaliikenteen mitoitusperiaatteiden mukaisina asemataajamina. Asiaa ei ole pidetty kaavatyön varsinaisena lähtökohdanna, kun taajamien kehittämistä peilataan kaavan tavoitevuoteen. Kaavassa on kuitenkin osoitettu Muurlaan raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue strategisena merkintänä. Sen sijaan varsinaisilla asemapaikkakunnilla Salossa ja Turussa oikoradan myötä nopeutuneet junayhteydet pääkaupunkiseudun suuntaan lisäävät maankäyttöä asemien läheisyydessä sekä alueilla, joilta on toimivat yhteydet niille.

Tavaraliikenteen huomioon ottaminen mahdollisena, ei suunnittelua ja linjausvaihtoehtoja ohjaavana

Toteutuminen:

Alustavassa yleissuunnittelussa tavaraliikenteen tarpeet otettiin huomioon mm. ratageometrian ja raiteenvaihtopaikkojen suunnittelussa. Oikorata mahdollistaa sekaliikenneratana tavarajunien liikennöinnin ko. rataosalla. Tällä hetkellä rantaradalla ei ole merkittävää roolia Etelä-Suomen tavarajunaliikennejärjestelmässä. Oikoradan merkitys Etelä-Suomen tavaraliikennejärjestelmässä tarkentuu jatkosuunnittelussa. Vaihemaakuntakaavassa ei tavaraliikenteen näkökulmasta ole tehty erityisiä valintoja tai painotuksia.



10. YHTEENVETO SAADUSTA PALAUTTEESTA

10.1 Ympäristövaikutusten arviointi

Ympäristövaikutusten arviointimenettely eli YVA-menettely perustuu lakiin (468/1994, 267/1999, 458/2006) ja asetukseen (713/2006) ympäristövaikutusten arvioinnista.

Arviointiohjelma

Hankkeen yhteysviranomaisena toimiva Uudenmaan ELY -keskus kuulutti arviointiohjelman asettamisesta nähtävillä 9.9.2009. Arviointiohjelma oli nähtävillä 14.9–13.11.2009 välisen ajan. Nähtävillä olon aikana arviointiohjelmaa esiteltiin suunnittelualan kunnissa pidetyissä yleisötilaisuuksissa. Nähtävillä olon aikana yhteysviranomainen pyysi eri viranomaisilta lausuntoja ohjelmasta. Lisäksi kansalaisille ja kansalaisjärjestöille tarjottiin mahdollisuus ilmaista mielipiteensä arviointiohjelmasta yhteysviranomaiselle. YVA-ohjelmasta toimitettiin 154 mielipidettä ja 21 lausuntoa yhteysviranomaiselle. Näiden mielipiteiden ja lausuntojen perusteella yhteysviranomaisen antoi arviointiselostuksesta lausunnon 7.12.2009 hankkeesta vastaavalle Liikennevirastolle.

Saadussa palautteessa vastustettiin yleisesti uutta rataa ja haluttiin korostaa rantaradan merkitystä ja tasavertaista kohtelua YVA-prosessissa. Lisäksi kriittistä palautetta annettiin karttamateriaalin yleispiirteisyydestä, kuulemisen ajoittamisesta sekä suunnitteluaiakataulun kireydestä suhteessa suunniteltuun rakentamisajankohtaan. Lisäksi epätietoisuutta lisäsi YVA-ohjelman ja alustavan yleissuunnitelmaluonnoksen eroavaisuudet ratalinjauksissa.

Arviointiselostus

YVA-menettelyn toisessa vaiheessa arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen lausunnon perusteella tehdyn arviointityön tulokset koottiin arviointiselostukseen (YVA-selostus). YVA-selostus oli nähtävillä 30.8.-29.10.2010. Lisäksi selostus oli luettavissa Liikenneviraston internetsivuilla. Arviointiselostuksesta järjestettiin yleisölle kuusi esittelytilaisuutta. YVA-selostuksesta toimitettiin 17 lausuntoa ja 73 mielipidettä. Saadussa palautteessa nousi selvästi esille mm. rantaradan (vaihtoehto VE 0+) parantamisen paremmuus suhteessa uusiin linjauksiin. Lisäksi korostui tarve asian nopealle ratkaisemiselle ja että maakuntakaavoihin osoitettaisiin ratalinjaukselle vain yksi varaus.

Salon kaupunki lausunnossaan arviointiselostuksesta suositti maakuntakaavan lähtökohdaksi Mk-vaihtoehtoa, ja totesi sen tarjoavan parhaat mahdollisuudet aluerakenteen kehittämiseen ja totesi sen sijoittuvan vaihtoehtoista luontevimmin olemassa oleviin rakenteisiin, luontoon ja maisemaan. Kaupunki edellytti lisäksi, että Kitulan taajaman eteläpuolelle piirretään Mk-ratalinjaukselle asemapaikka.

Lohjan kaupunki vastaavasti lausunnossaan totesi, että radan toteuttaminen tulee perustua Lohjan osuudella E18-moottoritietä myötäilevään vaihtoehtoon M tai siihen liittyvään alavaihtoehtoon Mk. Nummi-Pusulan kunta ei nähnyt perusteita oikoratahankkeen toteuttamiselle vaan piti vertailuvaihtoehtoa O+ vaihtoehtoista realistisimpana. Karjalohjan kunta katsoi, ettei vanhaan ELSA-ratalinjaukseen perustuvaa linjausta tule toteuttaa Karjalohjan kunnan alueella.

Varsinais-Suomen ELY -keskus totesi lausunnossaan arviointiselostuksesta, että arviointiselostukseen on kattavasti koottu arvioinnissa tarpeelliset tiedot. Oleellisena maakunnallisena vaikutuksena tulee nähdä Turun ja Helsingin välisen liikenteen nopeutuminen, eikä vain mahdollisesti rataan tukeutuva kuntien maankäyttö. Lisäksi ELY-keskus arvioi, että vaihtoehtojen välillä ei ole laajempia maakunnallisia tai valtakunnallisia eroja.

Yhteysviranomaisen lausunto

Yhteysviranomainen antoi lausuntonsa arviointiselostuksesta 28.12.2010. Uudenmaan ELY -keskuksen mukaan arviointiselostus on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla. Arviointiselostus kattaa riittävästi YVA-asetuksen 10 §:ssä mainitut arviointiselostuksen sisältövaatimukset. Vaikutusten arviointi tarkentuu myöhemmissä kaavoitus- ja suunnitteluvaiheissa. ELY-keskuksen mielestä YVA-prosessin antama signaali saattaa olla ristiriitainen hankkeen toteutuksen ollessa useamman kymmenen vuoden päässä ja toteutumisen todennäköisyyden ollessa suhteellisen epävarmalla pohjalla. Riittävän selvitystason arvioiminen n. 20 vuoden päästä mahdollisesti alka-vaan rakentamiseen on vaikeaa.

Edelleen ELY-keskus toteaa, että maakuntakaavoituksen tarkkuustaso huomioiden arviointiselostus antaa riittävät valmiudet kaavoituksen eteenpäin viemiseen. Hankkeen tämänhetkisessä suunnittelutilanteessa arviointi antaa riittävät tiedot hankkeesta ja sen vaikutuksista.

Arviointiselostus ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto otetaan huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa ja myöhemmissä päätöksentekovaiheissa.

Jatkovalmistelun osalta Uudenmaan ELY -keskus toteaa seuraavaa:

”Maakuntakaavoituksessa valittavan linjauksen jatkosuunnittelussa tulee selvitysten tason tarkentua. Maakuntakaavoituksessa tehtyjen maankäytön ratkaisujen ja valittavan ratalinjauksen vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen tulee arvioida maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla. Radan yleissuunnittelua ohjaa ratalaki.

Arviointiselostuksessa saadusta palautteesta käy selvästi ilmi, että uudelle mahdolliselle linjaukselle toivotaan pikaista ratkaisua ja että maakuntakaavoihin osoitetaan vain yksi vaihtoehto. Uudenmaan ELY -keskus katsoo, että molempien maakuntaliittojen kaavaprosessien vaiheet mahdollistavat tämän valinnan tekemisen.

Hankkeen toteuttamisen edellyttämien suunnitelmien, lupien ja päätösten kuvauksessa ei tule riittävän selvästi esille, että maakuntakaavoissa osoitetusta linjausvaihtoehdosta tehtävästä yleissuunnitelmasta on varauduttava tekemään aikanaan YVA. Vasta yleissuunnitteluvaiheessa voidaan hankkeen vaikutuksia arvioida tarkemmin, kun tiedetään miten hanke todellisuudessa aiotaan toteuttaa.”

10.2 Valmisteluvaiheen palaute

Valmisteluvaiheen aineisto, vaihemaakuntakaavaluonnos oli Varsinais-Suomen maakuntahallituksen 28.9.2009 päätöksellä maankäyttö- ja rakennuslain 62 §:n mukaisesti yleisesti nähtävillä 5.10.–6.11.2009 välisen ajan. Vaihemaakuntakaavaluonnos ja ympäristövaikutusten arviointimenettelyn arviointiohjelma olivat samanaikaisesti nähtävillä. Arviointiohjelmasta jätetyt mielipiteet on käsitelty myös maakuntakaavan palautteena.

Vaihemaakuntakaavaluonnoksesta saatiin 20 lausuntoa ja 30 kirjallista mielipidettä. Mielipiteissä ja lausunnoissa nousi vahvasti esille uuden moottoritien ja mahdollisten uusien ratalinjausten yhteisvaikutukset sekä mahdollisen uuden ratalinjan avaamisen vaikutukset nykyisen rantaradan toimintamahdollisuuksiin. Useissa mielipiteissä pidettiin rantaradan kehittämistä ensisijaisena vaihtoehtona. Useimmat mielipiteen antajat olivat huolissaan ratalinjausten osoittamisesta omistamilleen alueille.

Vastine saaduista lausunnoista ja mielipiteistä annettiin jokaisesta erikseen ja niitä on käsitelty sekä kaavatyötä ohjaavassa liiton maankäyttöjaostossa että maakuntahallituksessa.

10.3 Ehdotusvaiheen palaute

Ehdotusvaiheen aineisto, vaihemaakuntakaavaehdotus oli Varsinais-Suomen maakuntahallituksen 30.5.2011 päätöksellä yleisesti nähtävillä 3.16.–8.7.2011 välisen ajan. Vaihemaakuntakaavaehdotuksesta saatiin 28 muistutusta ja 23 lausuntoa. Saadussa palautteessa nousi esille seuraavat teemat:

- Vaihemaakuntakaavan laatimisen yleiset perusteet ja suunnittelun lähtökohdat
- Ratalinjan aluerakenteellinen merkitys
- Ratalinjaukseen kytkeytyvän maankäytön kehittäminen
- Vaikutukset kulttuuriperintöön, -ympäristöön ja -maisemaan
- Vaikutukset luontoon ja geologisiin muodostumiin
- Vaihemaakuntakaavan oikeusvaikutukset ja maanomistajien asema

Muistutuksissa korostui erityisesti vaihemaakuntakaavan oikeusvaikutukset ja maanomistajien asema. Maanomistajien aseman ja pitkän aikavälin yleispiirteisen suunnittelun yhteensovittaminen on osoittautunut erityisen haastavaksi. Kaavaehdotuksesta saatu palaute on ollut hyvin kaksijakoista. Viranomaisten lausunnoissa esittämät kannat ovat olleet pääsääntöisesti myönteisiä ja suunnittelussa tehtyjä valintoja tukevia. Vastaavasti muistutuksissa maanomistajien ja alueen asukkaiden mielipiteet ovat olleet kaikkia ratalinjavaihtoehtoja vastustavia.

Vastine saaduista lausunnoista ja muistutuksista on käsitelty sekä kaavatyötä ohjaavassa liiton maankäyttöjaostossa että maakuntahallituksessa.

11. MAAKUNTAKAAVAN TOTEUTUMINEN, AJOITUS JA SEURANTA

Salo-Lohja -oikoradan maakuntakaavalla pyritään turvaamaan maakunnan rajan ylittävän Salo-Lohja -oikoradan toteutusmahdollisuudet pitkälle tulevaisuuteen. Maakuntakaavan toteutuminen edellyttää ratalinjan osoittamista kuntien yleis- ja asemakaavoissa molemmissa maakunnissa. Tähän vaiheeseen liittyy vaikuttamistyö ratahankkeen edistämiseksi ja saamiseksi valtakunnallisiin investointiohjelmiin. Alueen asukkaiden edun ja oikeusturvan huomioinen saattaa edellyttää maankäyttö- ja rakennuslain 99 § mukaista lunastusmenettelyn soveltamista.

Jatkosuunnittelu tulee olemaan pitkä, monivaiheinen ja sen yhteydessä tulee edelleen huolehtia vaihemaakuntakaavatyötä ohjanneiden muiden tavoitteiden kuten maiseman, kulttuuri-perinnön ja luonnon arvojen riittävästä huomioinnista. Rakentamispäätöksen aikaansaaminen tulee edellyttämään myös rantaradan perusparannusta ja oikoradan rakentamista vertailevien selvitysten laatimista. Ratalinjan läheisten Muurlan ja Suomusjärven taajamien kehittämiseksi varsinaisina paikallisjunaliikenteen asemataajajina ei lähivuosikymmeninä ole perusteita (teemakartta 4b). On mahdollista, että maakuntakaavan tarkistaminen mm. taajamien maankäytön osalta on tarpeen suunnittelun edetessä.

Sen jälkeen kun ratalinja vahvistuu ja saa lainvoiman maakuntakaavoissa, voi ratalain mukainen suunnittelu käynnistyä. Ratasuunnittelun jatkovaiheet ovat yleis-, rata- ja rakentamissuunnitelmat, ja niiden yhteiskesto sisältäen suunnitelmien hyväksymisvaiheet on n. 7-10 vuotta. Huomioiden suunnittelun pitkä aikajänne, on hankkeen toteutus mahdollinen aikaisintaan 2020-luvulla. Tämä aikataulutus edellyttää, että suunnittelu jatkuu saumattomasti kaavan vahvistamisen jälkeen. Ja tästä näkökulmasta edunvalvonta suunnittelun välittömälle jatkumiselle on keskeistä maakuntakaavan ja samalla koko ratahankkeen toteuttamiselle tavoitellussa aikataulussa. Eduskunta voi tehdä hankkeen rakentamispäätöksen, jossa määrätään hankkeen toteutus-aikataulu ja rahoitus, aikaisintaan kun radasta on laadittu hyväksytty yleissuunnitelma.

11.1 Maakuntakaavan oikeusvaikutukset

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueidenkäytön järjestämiseksi. Viranomaisten on suunnitelllessaan alueidenkäyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. (MRL 32.1 §).

Maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa muutoin kuin 1 momentissa tarkoitettujen kaavojen muuttamista koskevan vaikutuksen osalta (MRL 32.3 §).

Maakuntakaavalla on maankäyttö- ja rakennuslaissa määrätty oikeusvaikutukset ja ne kohdistuvat:

- yleis- ja asemakaavan laatimiseen ja muuttamiseen sekä muihin maankäyttö ja rakennuslakiin perustuviin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi
- viranomaisten toimintaan suunniteltaessa alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päätettäessä niiden toteuttamisesta
- rakentamiseen niillä alueilla, joilla on voimassa MRL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus sekä
- suojelumääräysten kautta muihin rakentamista ja alueiden käyttöä koskeviin toimenpiteisiin.

Maakuntakaavan huomioon ottaminen ja edistämismuutokset koskevat kaikkia valtion ja kunnan viranomaisia, joilla on katsottava olevan alueiden käyttöön liittyviä suunnittelu- tai toteutta-

mistehtäviä. Viranomaisia velvoittaa myös erityislainsäädäntö ja viranomaistyön tuloksena lait, säädökset ja maakuntakaava muodostavat laaja-alaisen maankäyttöä ohjaavan kokonaisuuden. Velvoite edistää maakuntakaavan toteutumista koskee myös kuntaa alueiden käytön suunnittelussa ja rakentamisen ohjauksessa mm. siten, että kunnan tulee laatia kaavoitustaan niin, että maakuntakaavan toteutuminen edistyy. Maakuntakaava ei ole voimassa yksityiskohtaisemman oikeusvaikutteisen kaavan alueella. Maakuntakaava voi kuitenkin vaikuttaa yleis- ja asemakaavan muuttamistarpeeseen.

Lunastuslupa

Maankäyttö- ja rakennuslain 99 §:ssä on säädetty lunastuslupa perustuvasta maan lunastamisesta. MRL 99 § mom. 2 mukaan *”asianomainen ministeriö voi antaa kaavan toteuttavalle viranomaiselle oikeuden lunastaa maakuntakaavaan otetun alueen tai sen käyttöoikeuden supistamisen, jos se on tarpeellista maakuntakaavan toteuttamiseksi valtion, seudun, kuntayhtymän tai kunnan väestön yhteisiä tarpeita varten.”* Salo-Lohja ratalinja on luonteeltaan hanke, jonka toteuttamiseksi ympäristöministeriö voi myöntää Liikennevirastolle lunastusluvan. Lunastettavan omaisuuden omistajalle ja käyttöoikeuden haltijalle varataan ennen lunastusluvan antamista tilaisuus antaa määräajassa lausuntonsa asiasta (Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta 8 §).

Rakentamisrajoitus

Maankäyttö- ja rakennuslain 33.1 §:n mukaan maakuntakaavassa virkistys- tai suojelualueeksi taikka liikenteen tai teknisen huollon verkostoja tai alueita varten osoitetulla alueella on voimassa rakentamista koskeva rajoitus. Kun kaava saa lainvoiman, tulee rakentamisrajoitus automaattisesti voimaan näillä alueilla. Maakuntakaavallinen rakentamisrajoitus ei ole voimassa, mikäli alueella on voimassa oikeusvaikutteinen yleiskaava tai asemakaava. Rakentamisrajoituksen aluetta voidaan kaavamääräyksellä supistaa tai laajentaa. Rakentamisrajoitus on merkittävin yksittäiseen maanomistajaan kohdistuva maakuntakaavan välitön oikeusvaikutus. Tässä vaihemaakuntakaavassa osoitetulla uusi rautatie -merkinnän alueella on voimassa kyseinen rakentamisrajoitus.

Rakentamisrajoitus on luonteeltaan ehdollinen. Rakentaminen ei saa vaikeuttaa maakuntakaavan toteuttamista. Mikäli maakuntakaavan toteuttaminen vaarantuu, ei lupaa rakennuksen rakentamiseen saa myöntää. Rakentamisrajoitus koskee ainoastaan rakennuksen rakentamista, ei muita ympäristöä muuttavia toimenpiteitä.

Rakentamishanketta on arvioita kolmen seikan suhteen:

- 1) aiheuttaako rakentaminen maakuntakaavan toteutumisen vaikeutumista?
- 2) aiheutuuko rakennusluvan epäämisestä hakijalle huomattavaa haittaa?
- 3) jos huomattavaa haittaa aiheutuu, niin korvataanko haitta vai lunastetaanko alue julkisyhteisön toimesta?

Haitan huomattavuuden arviointi on yksittäistapauksellista. Arvioinnin suorittaa kunnan rakennuslupaviranomainen. Ratkaisu on valituskelpoinen päätös. Haitan arvioinnissa ei huomioida kaavan hyväksymisen jälkeen tapahtuneita omistussuhteiden muutoksia, ellei niitä ole tehty kaavan toteuttamista varten. Lähtökohtana on kaavan hyväksymishetken kiinteistöjaotus, tilojen pinta-alat sekä käytetyt/olemassa olevat hajakennusoikeudet. Haitan arvioinnissa huomioidaan mm. hakemuksen kohdekiinteistön ja hakijan muiden kiinteistöjen koko ja se, voidaanko rakentaminen toteuttaa hakijan muulla hakijan omistamalla kiinteistöllä. Huolimatta rakentamis-

rajoituksesta, on maankäyttö- ja rakennuslain mukaisten rakentamisen yleisten edellytysten toteuttava ennen rakennushankkeen etenemistä.

Jos rakennusluvan epäämisestä syntyvä haitta hakijalle ei ole huomattava, ei luvan myöntämisen velvollisuutta tai korvauksensaantioikeutta taikka lunastusvelvollisuutta ole. Maanomistajan on näin siedettävä maakuntakaavasta johtuva huomattavaa vähäisempi rakentamisrajoitus korvauksetta. Kohtuullisen korvauksen määrän lähtökohtana on rakentamisen pysyvästä estymisestä aiheutuvan haitan korvaaminen.

11.2 Ratasuunnittelu

Rautateiden suunnittelu on kiinteä osa alueidenkäytön suunnittelua. Ratalaissa säädellään suunnittelua yleis- ja ratasuunnitelmien osalta. Ratahankkeen jatkosuunnittelu etenee, kun Liikennevirasto tekee päätöksen yleissuunnitelman käynnistämiseksi maakuntakaavassa esitetyistä vaihtoehdoista. Ratalain 10 §:n mukaan *”rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty.”* Lisäksi *”Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa.”* Yleissuunnitelman hyväksyy Liikennevirasto.

Hyväksymispäätöksen jälkeen hankkeen toteuttaminen edellyttää Eduskunnan talousarviopäätöstä, jossa määrätään hankkeen toteuttamisaikataulusta ja rahoituksesta. Eduskunnan tekemän talousarviopäätöksen jälkeen aloitetaan ratasuunnitelman laadinta. Ratalain 13 § mukaan *”Yleissuunnitelma on ohjeena ratasuunnitelmaa laadittaessa.”* ja 26 § mukaan *”Ratasuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on lainvoimaisesti hyväksytty.”* Hyväksytty ratasuunnitelma oikeuttaa suunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen. Lunastaminen suoritetaan ratatoimituksessa.

Rakentamissuunnittelu on osa rakentamista. Rakentamissuunnittelun lähtökohtana on hyväksytty ratasuunnitelma. Rakentamissuunnitelma määrittelee rakentamistoimenpiteen täsmällisen sijainnin, mitoituksen ja rakenteen sekä käytettävät rakennusaineet ja laatuvaatimukset.

LIITTEET, LÄHDELUETTELO

Liitteet

Kaavayhdistelmä

Teemakartat

1. Kulttuuriympäristö
2. Luonto
3. Liikenne
- 4a. Maankäyttö
- 4b. Väestö ja työpaikat
- Alavaihtoehdot M, Mk ja Mp

Lähteet

Etelä-Suomen maakuntien liittouma 2003. Etelä-Suomen toiminnallinen aluerakenne 2030.

Etelä-Suomen maakuntien liittouma 2006. Liikenteen runkoverkon kärkihankkeet, kohti Etelä-Suomen aluerakenne 2030 -visiota.

European Commision 1999. European Spatial Development Perspective, Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union.

Liikennevirasto 2010. Espoo-Salo-oikorata, ympäristövaikutusten arviointimenettely, arviointiselostus.

Liikennevirasto 2010. Oikorata Espoo-Salo, alustava yleissuunnitelma.

Museovirasto 2009. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY 2009) www.rky.fi

Museovirasto, Arkeologinen osasto 2010, Laulumaa, Vesa: Espoo-Salo-oikoradan Lohja-Salo linjausvaihtoehtojen arkeologinen arkisto- ja karttaselvitys 2010, esihistorialliset kohteet

Ratahallintokeskus 2006. Helsinki – Turku -rautatieyhteys, esiselvitys ja vaikutusten arviointi.

Sisäasiainministeriö 2006. Kaupunkiverkko ja kaupunkiseudut 2006.

Ympäristöministeriö 1993. Arvokkaat maisema-alueet. Maisema-aluetyöryhmän mietintö II 66/1992.

Ympäristöministeriö 2006. Kilpailukykyä, hyvinvointia ja ekotehokkuutta, Suomen aluerakenteen ja alueidenkäytön kehityskuva.

Valtioneuvosto 2008. Tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

Varsinais-Suomen liitto 2008. Salon seudun maakuntakaava.

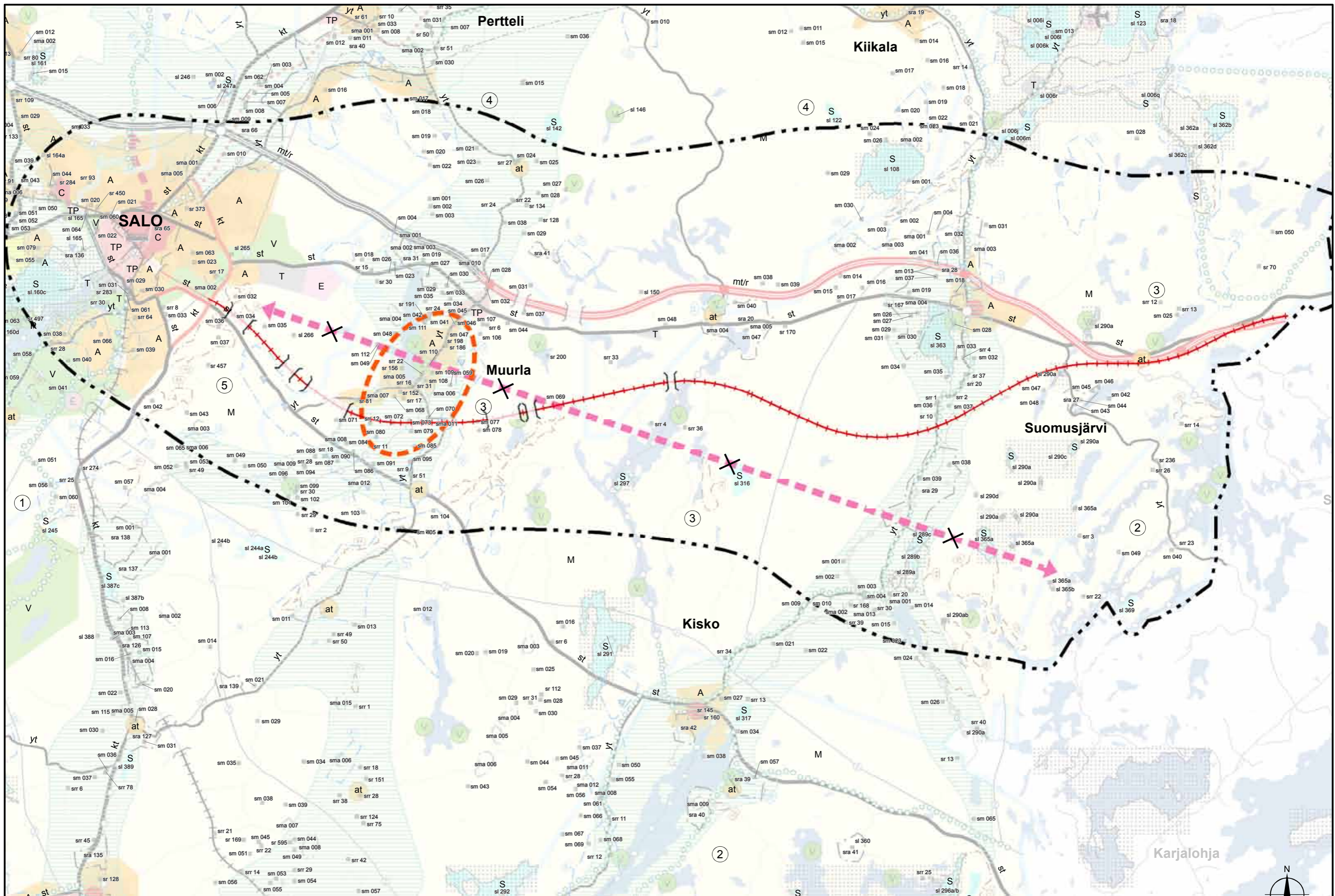
Varsinais-Suomen liitto. MA-arkkitehdit. 2004. Salon seudun maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet.

Varsinais-Suomen liitto 2007. Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Liikennestrategia 2030.

Varsinais-Suomen liitto 2010. Kompassi tulevaisuuteen, Varsinais-Suomen maakuntasuunnitelma 2030 ja maakuntaohjelma 2011–2014.

Varsinais-Suomen liitto 2011. Natura-arviointi osana Salo–Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavan laadintaa, vaikutukset Kiskonjoen latvavedet -Natura-alueeseen.

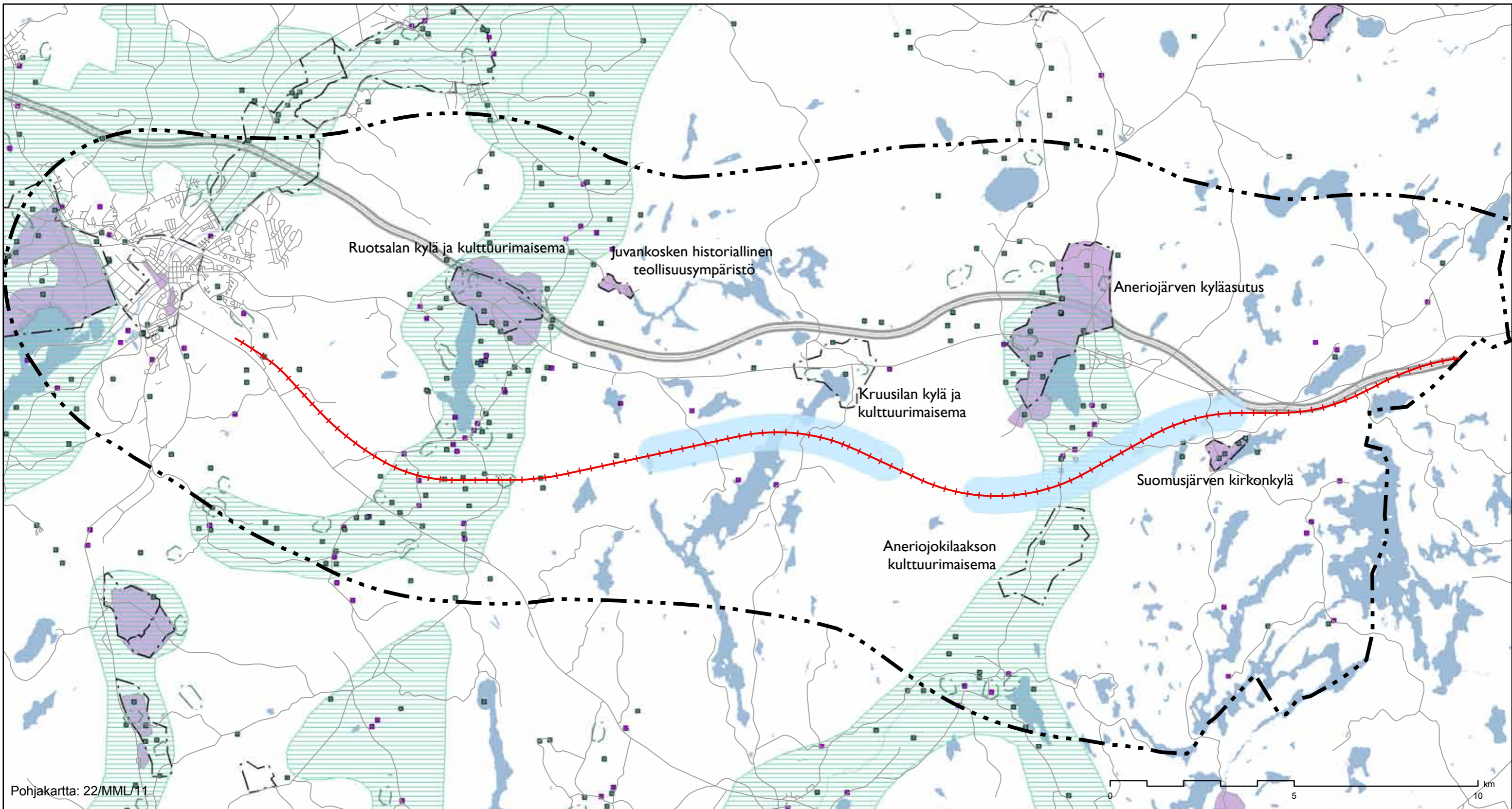
Kuntien asema- ja yleiskaavat sekä muut suunnitelmat



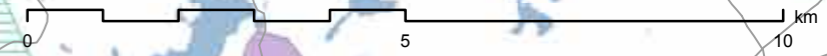
POHJAKARTTA (C) MAANMITTAUSLAITOS LUPA NQ 22/MML/11
 POHJAKARTAN TAAJAMA-ALUEET (C) SRAE / YKIN/005 sm 062

SALO-LOHJA -RATALINJAN VAIHEMAAKUNTAKAAVA / KAAVATYHDISTELMÄ
SALO-LOJO -BANLINJENS ETAPPLANDSKAPSPLAN / PLANSAMMANSTÄLLNING

12.12.2011 1:100 000






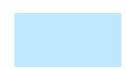
Pohjakartta: 22/MML/11




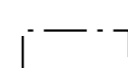



SALO-LOHJA -RATALINJAN VAIHEMAAKUNTAKAAVAEHDOTUS (SaLora)

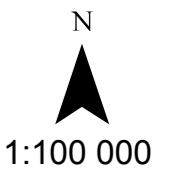
01

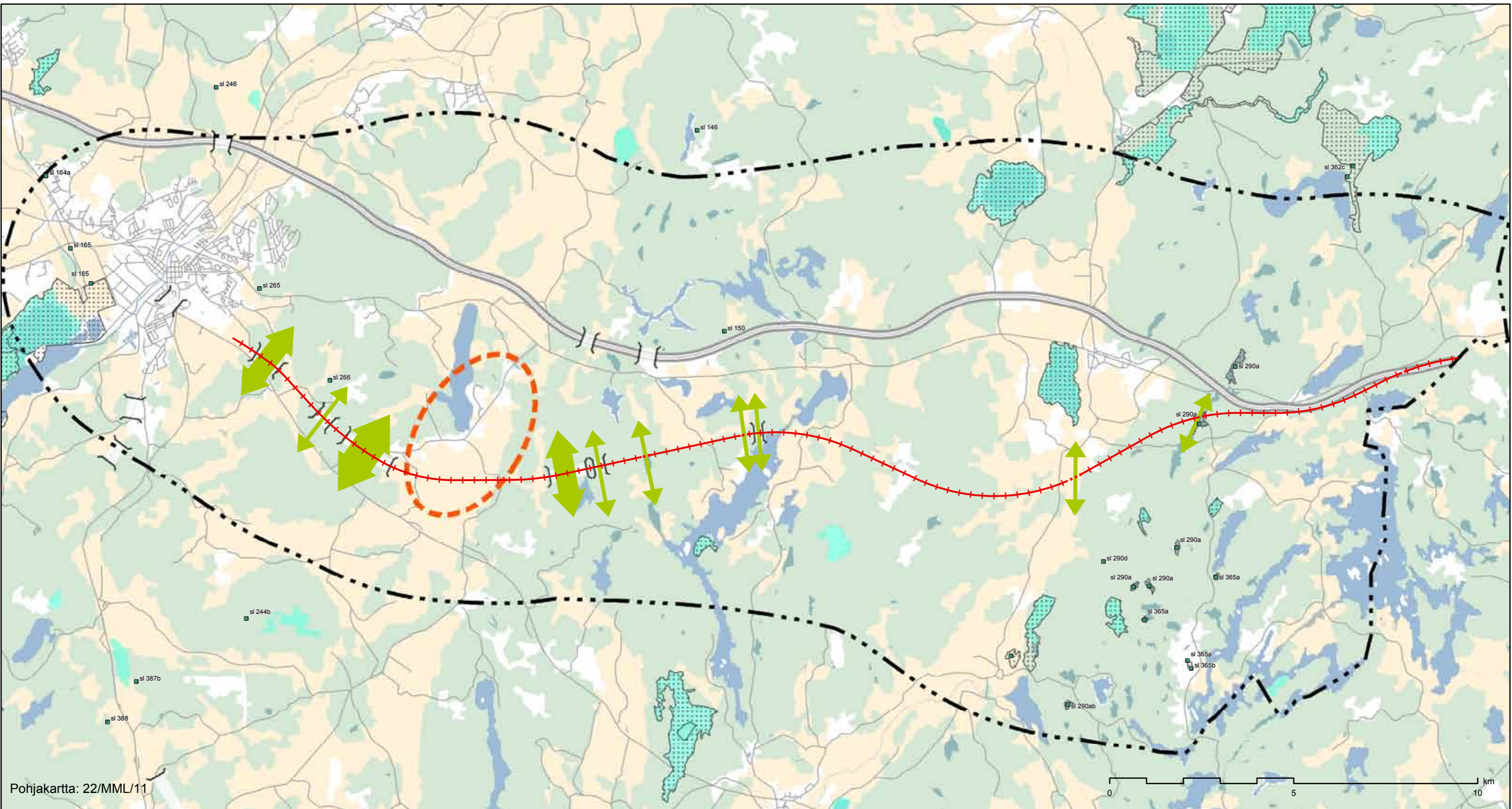
KULTTUURIYMPÄRISTÖ

-  Uusi raideliikennedyhteys
-  Maakuntakaava-alue
-  Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009)
-  Vyöhyke, jolla mahdollisesti muinaisjäännöksiä

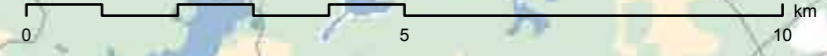
Salon seudun maakuntakaavan merkinnät (vahv. 12.11.2008)

-  Kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta tärkeä alue
-  Merkittävä rakennetun ympäristön alue sra (RKY1993)
-  Muinaisjäännösalue
-  Muinaisjäännöskohde
-  Merkittävä rakennetun ympäristön kokonaisuus/ryhmä, sr ja srr





Pohjakartta: 22/MML/11



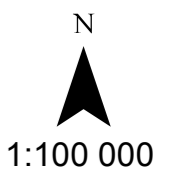
SALO-LOHJA -RATALINJAN VAIHEMAAKUNTAKEAAVAEHDOTUS (SaLora)

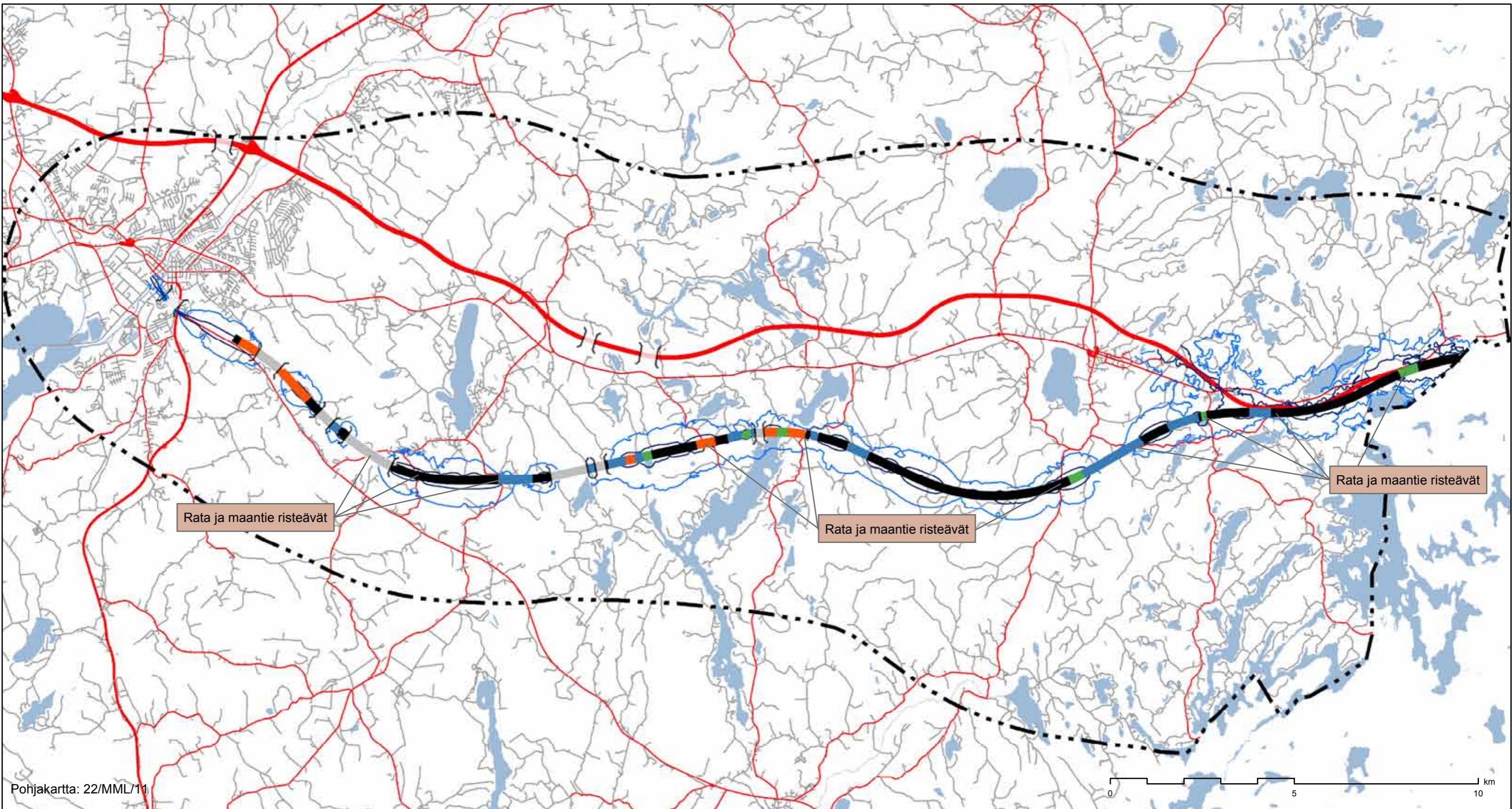
02

LUONTO

- Suojelukohde
- +—+— Uusi rata
- uusi silta
- ↔ Ekologinen käytävä
- - - - - Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue

- ▨ Natura 2000 -alue
- ⌈⌋ Maakuntakaava-alue
- Suojelualue
- Maatalousvaltaiset alueet (Corine 2000)
- Sulkeutuneet metsät (Corine 2000)





Pohjakartta: 22/MML/11

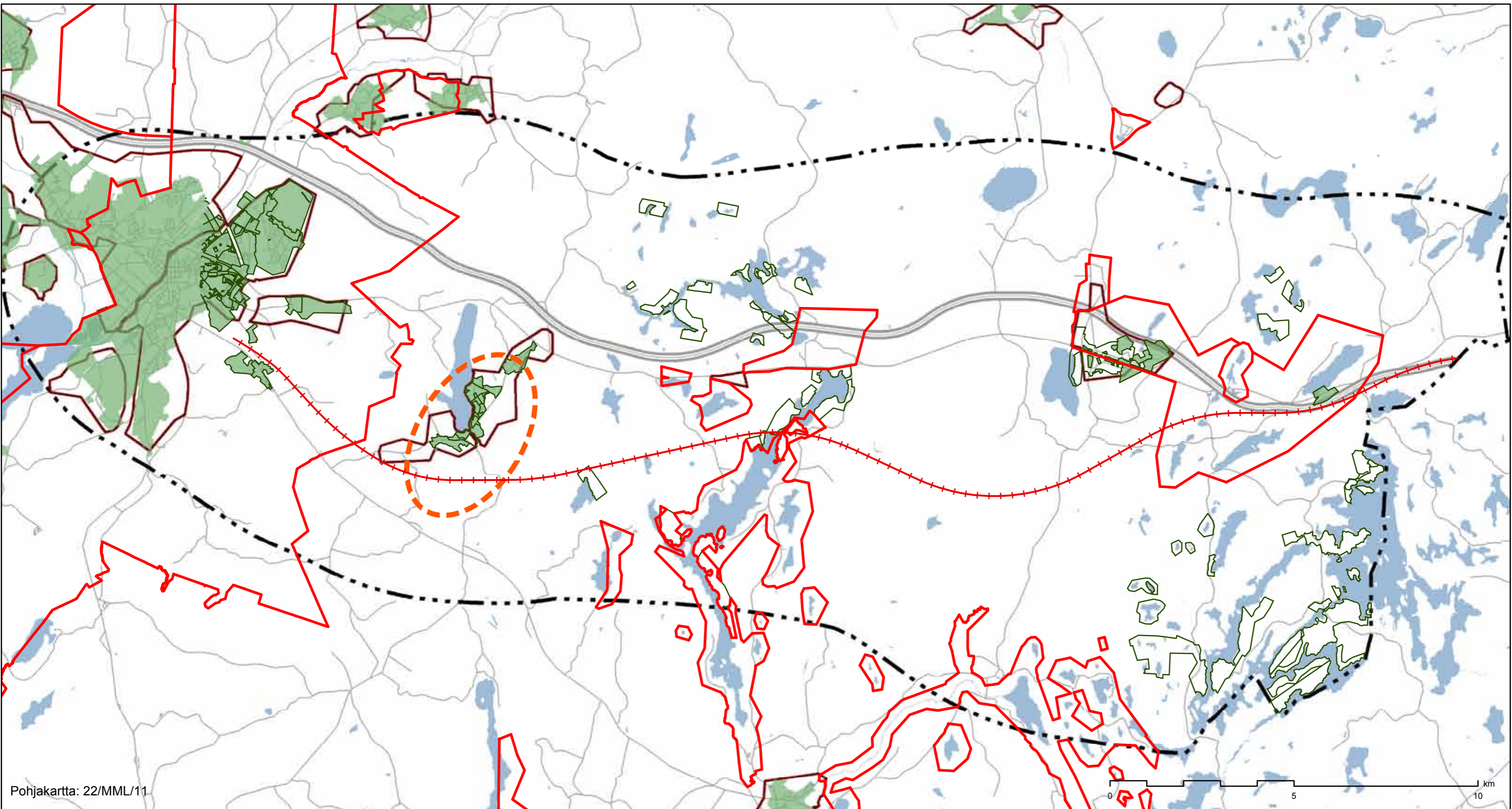
SALO-LOHJA -RATALINJAN VAIHEMAAKUNTAKEAAVAEHDOTUS (SaLora)

03

LIIKENNEVERKKKO

- (Tunneli
- Rata
- Leikkaus
- Penger
- Silta
- 45 dB/Aeq melualueen raja
- 55 dB/Aeq melualueen raja
- Maakuntakaava-alue
- Valtatie
- Kantatie
- Seututie
- Yhdystie

N
1:100 000



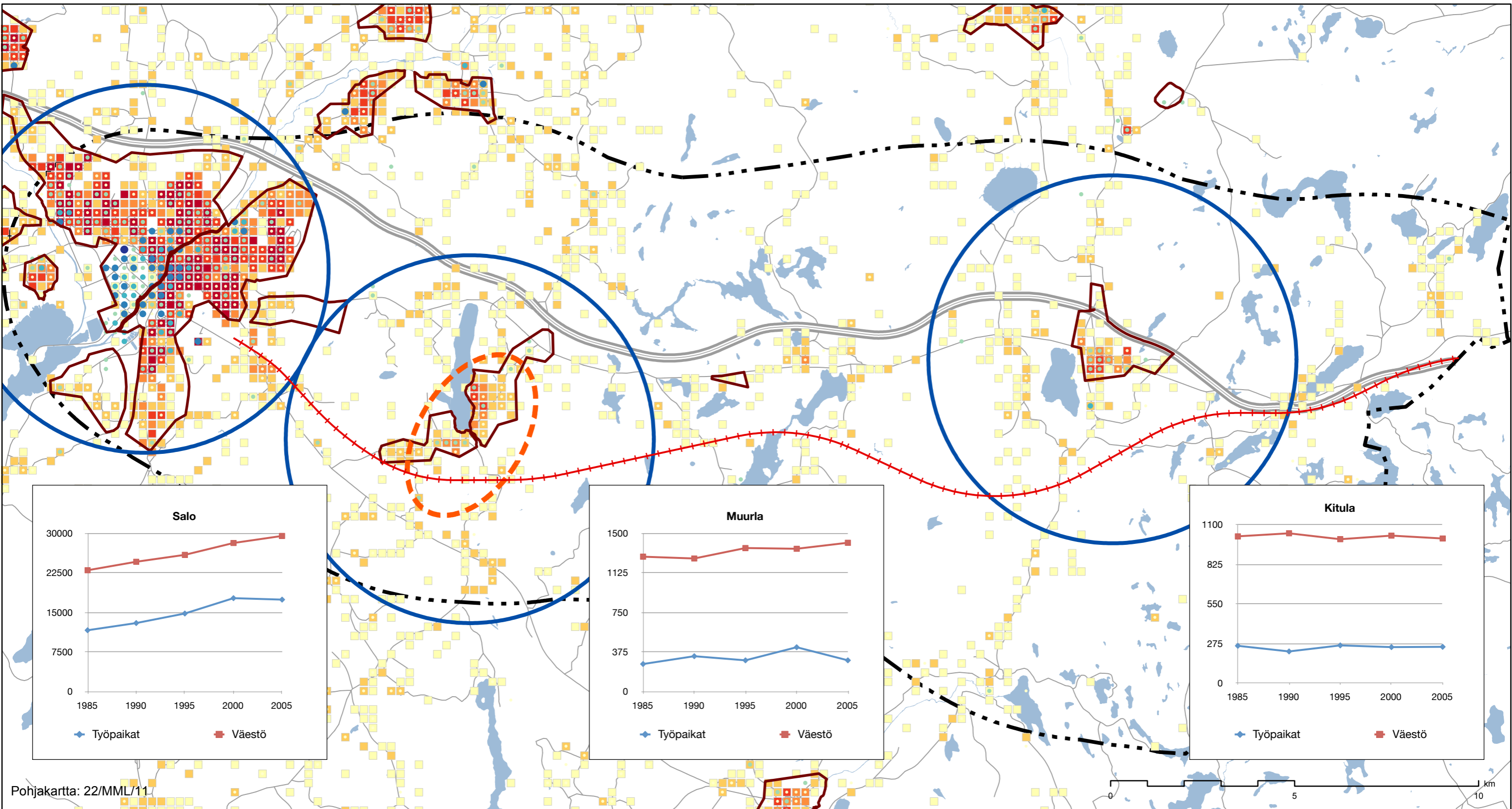
Pohjakartta: 22/MML/11

SALO-LOHJA -RATALINJAN VAIHEMAAKUNTAKAAVAEHDOTUS (SaLora)

04a MAANKÄYTTÖ

- Asemakaavoitettu alue uuden ratalinjauksen läheisyydessä (Lähde: Salon kaupunki 3/2011)
- Yleiskaavoitettu alue (Lähde: Salon kaupunki 11/2010, Lounaispaikka)
- Uusi raideliikenneyhteys
- Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue
- SYKE:n Oiva-palvelun asemakaavoitettu alue
- Taajamatoimintojen alue
- Maakuntakaava-alue

N
1:100 000

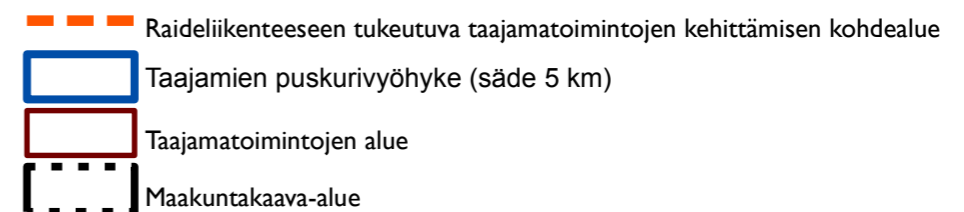
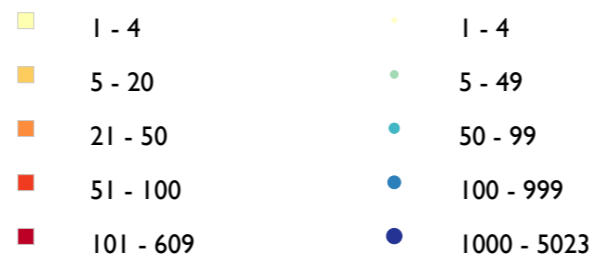


SALO-LOHJA -RATALINJAN VAIHEMAAKUNTAKAAVAEHDOTUS (SaLora)

04b

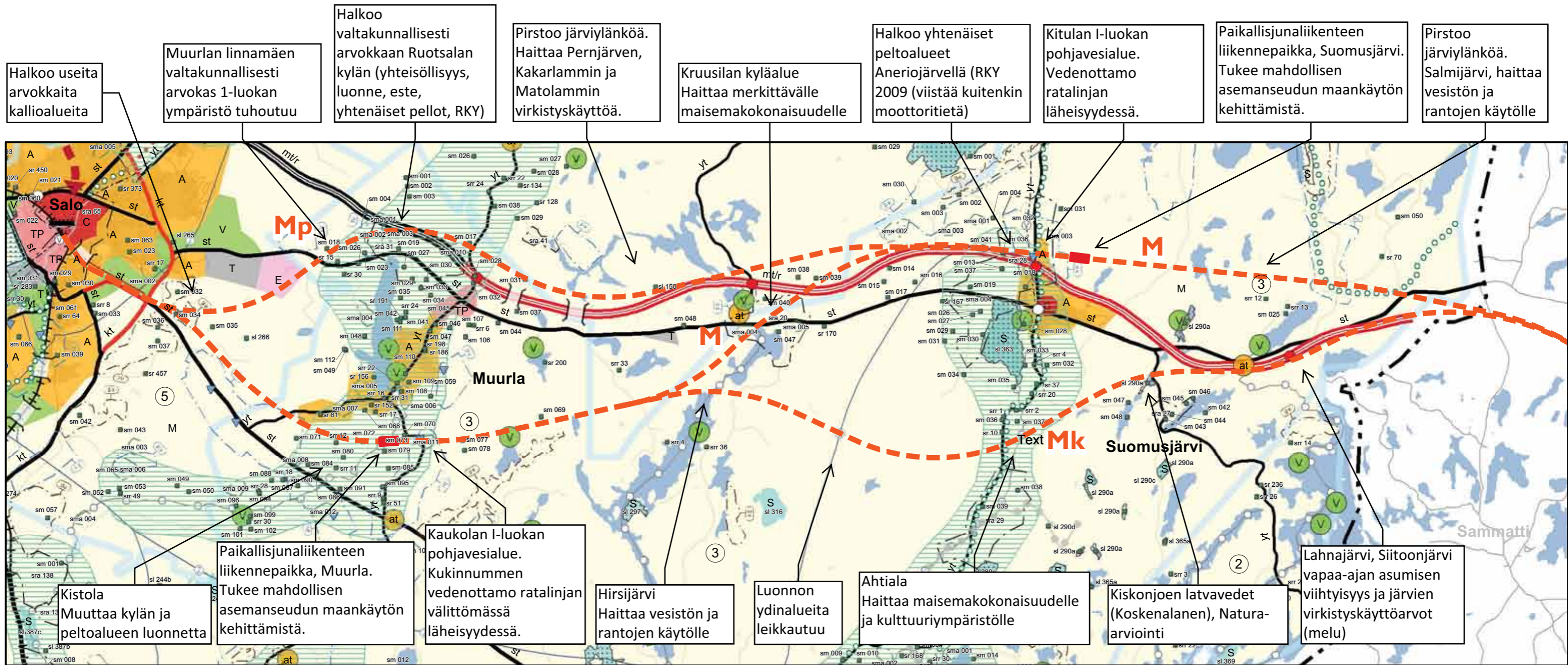
VÄESTÖ JA TYÖPAIKAT

Asukkaita ruudussa (250x250 m) Työpaikkoja ruudussa (250x250 m) Uusi raideliikenneyhteys



Tilastotietojen lähde: YKR/SYKE
Tilastotietojen vuosi: 2005

N
1:100 000



SALO-LOHJA -RATALINJAN VAIHEMAAKUNTAKAAVA (SaLora)

Alavaihtoehdot M, Mk ja Mp

POHJAKARTTA (C) MAANMITTAUSLAITOS LUPA NO 22/MML/11
POHJAKARTAN TAAJAMA-ALUEET (C) SYKE / YKR 2005



