



10.12.2012  
M 31/2008

HIS

## PÄÄTÖS

Annettu julkisanon jälkeen  
4.12.2012

DNr:o

YM3/5222/2011

**ASIA** Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavan vahvistaminen

### 1 VAHVISTETTAVAKSI SAATETTU PÄÄTÖS

Varsinais-Suomen liiton maakuntavaltuuston päätös 12.12.2011 Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavan hyväksymisestä.

### 2 KAAVAN SISÄLTÖ

Vaihemaakuntakaavassa osoitetaan yleispiirteinen aluevaraus uudelle Salon ja Lohjan väliselle rautatielinjaukselle sekä selvitetään sen suhde muuhun alueiden käyttöön.

### 3 LAUSUNNOT

Liikenne- ja viestintäministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, maa- ja metsätalousministeriö sekä sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö ovat antaneet lausunnon maakuntakaavasta.

Sisäasiainministeriö, puolustusministeriö, valtiovarainministeriö sekä työ- ja elinkeinoministeriö ovat ilmoittaneet, ettei ministeriöillä ole lausuttavaa tai huomautettavaa maakuntakaavasta.

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY -keskus) on ilmoittanut, ettei sillä ole täydentävää lausuttavaa kaavaprosessin aikana antamiinsa lausuntoihin.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa lausunnossaan, että Turku-Helsinki-Lahti-Vainikkala – ratakäytävä kuuluu osana Pohjolan kolmiota EU:n prioriteettihankkeisiin, ja vaihemaakuntakaavassa esitetty Salo-Lohja -linjaus kuuluu tähän käytävään. Ministeriö toteaa, että vaihemaakuntakaavassa esitetty maastokäytävä voidaan esittää aluevarausten pohjaksi, ja sitä on tutkittu ratakemisen toteutuskelpoisuuden edellyttämällä tarkkuudella. Rantarataa kuitenkin kehitetään jatkuvasti henkilö- ja tavaraliikenteen tarpeisiin, joten uusi ratalinjaus ei ole lähivuosien suunniteluohjelmassa, eikä sen toteutuminen ennen vuotta 2030 ole todennäköistä.

Opetus- ja kulttuuriministeriö viittaa pyytämäänsä Museoviraston lausuntoon. Ministeriö puoltaa vaihemaakuntakaavan vahvistamista. Jatkosuunnittelun varhaisimmassa vaiheessa linjaukselle tulee kuitenkin tehdä kattavat arkeologisen kulttuuriperinnön maastoinventoinnit. Museovirasto pitää kaavaratkaisun valintaa oikeana. Rakennetun kulttuuriympäristön inventoinnin päivitys (RKY 2009) on Museoviraston mukaan otettu asianmukaisesti huomioon.

Maa- ja metsätalousministeriö toteaa, että radan jatkosuunnittelussa ja mahdollisessa toteutusvaiheessa on kiinnitettävä huomiota siihen, että hankkeen maa- ja metsätalouden harjoittamiseen kohdistamat haitalliset vaikutukset minimoidaan kaikin tavoin. Kaavan vaikutusalueen maanomistajien asemaan ja oikeusturvaan tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Sosiaali- ja terveysministeriö toteaa, että kaavassa on selvitetty ja huomioitu vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön, joskaan terveysvaikutuksia ei ole erityisesti mainittu. Ministeriö kiinnittää huomiota melun ohjearvojen ylittymiseen sekä moottoritien ja ratalinjan yhteisvaikutuksiin erityisesti niiden väliin jäävällä alueella. Ministeriö katsoo, että ratalinjauksen jatkosuunnittelussa lähtökohtana tulee olla melutason ohjearvojen ylittymisen estäminen meluestein tai radan linjaukseen liittyvin toimenpitein erityisesti asuinkäyttöön tarkoitetuilla alueilla. Ministeriö kiinnittää huomiota myös radasta aiheutuvien tärinä- ja pohjavesivaikutusten ehkäisyyn.

## 4 VALITUKSET

### 4.1 Valittajat

Maakuntavaltuuston päätöksestä ovat valittaneet Salon kaupungista olevat:

1. Jonna Asklöf
2. Päivi Kukkonen
3. Jaakko ja Pirkko Larmo
4. Muurlan kansalaisliikkeen puolesta Jouni Nyqvist
5. Sammalon osakaskunta
6. Jerina Wallius

### 4.2 Valitusten sisältö

#### 1. Jonna Asklöf

Valittaja esittää, että osa Mk-linjauksen ympäristövaikutusten arvioinnista on jäänyt tekemättä. Kyse on linjauksien E ja Mk yhteisestä osuudesta, jota ei valittajan mukaan ole huomioitu Mk-linjauksen arvioinnissa. Valittajan mielestä moottoritien läheisyydessä kulkeva vaihtoehto olisi realistisempi ja vahingoittaisi mahdollisimman vähän koskemattonta luontoa. Valittaja vaatii virheen vuoksi asian uutta käsittelyä.

#### 2. Päivi Kukkonen

Valitukseen liittyy luettelo valituskirjan tukijoista.

Valittaja vaatii vaihemaakuntakaavassa esitetyn Mk-raidelinjauksen vahvistamatta jättämistä ja asian palauttamista uudelleen suunnitteluun. Toissijaisesti valittaja vaatii, että Salo-Lohja -oikorata linjataan valittajan esittämälle vaihtoehtoiselle linjaukselle. Valituksen perustelut ovat seuraavat:

##### *Perustuslain vastaisuus*

Valittaja väittää, että vaihemaakuntakaavaratkaisu ja Varsinais-Suomen liiton toimintatapa eivät noudata perustuslakia.

Perustuslain 2 §:n 2 momentin mukaan kansanvaltaan sisältyy yksilön oikeus osallistua ja vaikuttaa yhteiskunnan ja elinympäristönsä kehittämiseen. Tämä ei ole valittajan mukaan toteutunut, koska maakuntakaavaa koskevasta maakuntavaltuuston päätöksestä ja siihen liittyvästä valitusoi-keudesta ei ole ilmoitettu asianosaisille. Lisäksi ei ole määritelty, ketkä ovat asianosaisia.

Valittajan mukaan asiassa on toimittu myös perustuslain 20 §:n vastaisesti, koska kansalaisten huomautuksia viranomaisten ja konsulttien tekemistä virheistä ei ole otettu huomioon eivätkä ne ole vaikuttaneet kansalaisten elinympäristöä koskevaan päätöksentekoon.

Valittajan mukaan asiassa on toimittu myös perustuslain 21 §:n vastaisesti, koska kansalaiset eivät ole saaneet tietoa ratalinjausvarauksen rajoista eivätkä tiedä, ovatko he asianosaisia. Vastaselityksessään valittaja esittää asiassa toimitun myös perustuslain 6, 9, 15, 18, 22 ja 118 §:ien vastaisesti.

#### *Selvitysten puutteellisuus*

Valittaja katsoo, että radan suunnittelussa lähtökohtana olleet suurnopeusjunan parametrit merkitsevät ratageometrian osalta jäykkää rakennetta, ja sitä kautta merkittäviä haittavaikutuksia ympäristölle. Suunnittelussa käytetty 300 km/h tavoitenopeus on epärealistinen ja lähiliikenteen toteuttamista vaikeuttava.

Valittajan mukaan Mk-linjauksella on muihin vaihtoehtoihin verrattuna eniten (noin 14 km) tutkimatonta potentiaalista muinaisjäännösalueita. Muinaisjäännösten tutkimisen siirtäminen radan suunnittelun myöhempään vaiheeseen vaarantaa korvaamattomat kulttuuriarvot ja saattaa joutaa tarpeeseen muuttaa linjausta myöhemmin.

Valittaja katsoo, että oikoradan kustannusten selvittäminen on puutteellista. Myöskään kustannuksista vastaavia tahoja ja Salon kaupungille koituvaa kustannusrasitetta ei ole selvitetty.

Valittajan mukaan selvityksistä puuttuu oikoradan rakentamisen ja rantaradan parantamisen tasapuolinen vertailu. Puutteellisten selvitysten vuoksi ratalinjaus joudutaan myös tekemään ylileveänä, mikä aiheuttaa haittaa laajemmalle joukolle kuin niille, jotka ovat lopullisen ratalinjauksen alueella.

Valittaja esittää Salo-Lohja -ratahankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa olevan merkittäviä puutteita ja virheitä. Valittaja viittaa tässä yhteydessä ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta annettuihin lausuntoihin ja mielipiteisiin. Kaavaselostuksessa ja kaavan vaikutusten arvioinnissa vaikutukset on kuvattu puutteellisesti ja virheellisesti.

Valittajan mukaan kaavan valmistelussa ei ole otettu huomioon Liikenneviraston pitkän aikavälin suunnitelmaa Liikenneolosuhteet 2035. Kyseinen raportti korostaa olemassa olevien yhteyksien priorisointia, eikä siinä mainita Lohja-Salo -raideyhteyttä runkoverkon yhteydessä.

Valittajan mukaan vaihtoehtojen vertailu kaavaselostuksessa on puutteellinen. E- ja M -päävaihtoehtojen vertailutaulukko on suurpiirteinen. Kaavaselostus ei sisällä perusteluja M-päävaihtoehdon valinnalle ja E-päävaihtoehdon hylkäämiselle. Mp-linjauksen loppuosa on valittajan mukaan osoitettu kulkemaan Muurlan valtakunnallisesti arvokkaaksi muinaisjäännökseksi luokitellun Linnamäen lävitse, mikä tekee vaihtoehdosta näennäisen. Mk-vaihtoehtoa on valittajan mukaan puollettu kyseenalaisilla perusteilla. Kyseiselle linjaukselle sijoittuvaa Kaukolan pohjavesialuetta ja Kukinnummen vedenottamoa ei ole käsitelty Mk-vaihtoehtoon kuuluvana kielteisenä tekijänä.

#### *Salon kaupungin toiminta linjausvaihtoehdon valinnassa*

Valittaja toteaa, että vaihemaakuntakaavaa koskevat Salon kaupunginhallituksen päätökset eivät ole syntyneet yksimielisesti. Valittajan mukaan kaupungin lausuntoja valmistelleet virkamiehet ovat voineet perustaa lausunnot väärin ja puutteellisiin tietoihin liittyen radan maastokäytävään, mahdollisen Suomusjärven aseman ratatekniisiin vaatimuksiin ja linjauksen luonnon ydinalueille aiheuttamiin vaikutuksiin. Valittajan mukaan Salon kaupungin virkamiehet ovat perustuslain 118 § mukaisesti vastuussa lausunnoissa olevista virheistä.

#### *Maankäyttö ja rakennuslain tavoitteiden sekä maakuntakaavan sisältövaatimusten vastaisuus*

Valittaja viittaa maankäyttö- ja rakennuslain 1 §:ssä esitettyihin lain yleisiin tavoitteisiin sekä lain 5 §:ssä esitettyihin alueiden käytön suunnittelun tavoitteisiin, ja esittää vaihemaakuntakaavan ole-

van niiden vastainen. Valittaja esittää, että kaavaratkaisu ei täytä maakuntakaavan sisältövaatimuksia ja on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastainen.

Kaavassa osoitettu raidelinjaus tuhoaa hyvää elinympäristöä ja maisemaa kulkemalla suoraviivaisena leveänä väylänä täysin uudessa maastokäytävässä valtaosin vapaa-ajan asutus- ja maa- ja metsätalousalueella. Linjaus aiheuttaa melualueen laajenemista, tärinää ja visuaalista häiriötä, ylijäämämassojen läjitystarvetta sekä virkistys- ja kulttuuriarvojen tuhoutumista.

Valittajan mukaan Mk-linjaus rikkoo Kiskonjoen-Perniönjoen luonnon ydinalueen sekä katkaisee Iso- ja Vähä-Ruonan sekä Koskenalasan kohdalta kulkevan tärkeän ekologisen käytävän. Kaavaratkaisu on ekologisesti kestävä mm. koska se ei turvaa luonnon ydinaluetta Kiskonjoen-Perniönjoen alueella. Mk-linjaus on M-linjausvaihtoehdoista ainoa, joka kulkee yli Natura-alueen (Kiskonjoen latvavedet, Koskenalanen). Linjaus aiheuttaa haittaa myös Aneriojärven lintujensuojelualueelle.

Ratalinjaus aiheuttaa negatiivisia vaikutuksia vesistöihin räjäytysten ja maamassojen käsittelyn kautta, lisää energiankulutusta 300 km/h nopeustason vuoksi sekä aiheuttaa henkilöautoliikenteen lisääntymistä rantaradan junavuorojen ja bussivuorojen vähentyessä. Hanke ei siten hillitse ilmastomuutosta verrattuna rantaradan parantamiseen.

Kaavaratkaisu on taloudellisesti kestävä, koska hankkeen hyöty-kustannussuhde on vain 0,11-0,12 ja hanke on 4-5 kertaa kalliimpi kuin rantaradan peruskorjaus. Suomusjärvellä ei ole mahdollista toteuttaa asemaa ratageometrian ja yhdyskuntarakenteen vuoksi. Myös muinaismuistojen tutkiminen ratalinjaukselta kasvattaa kustannuksia.

Kaavaratkaisu on sosiaalisesti kestävä, koska se aiheuttaa pitkäksi aikaa epätietoisuutta lopullisen rata-alueen leveydestä, taloudellisia tappioita ja pakottaa ihmisiä luopumaan esimerkiksi yritystoiminnasta ja heikentää liikkumismahdollisuuksia. Kaavan toteuttaminen vie rahoitusta pois muista väylähankkeista.

Kaavaratkaisu on kulttuurisesti kestävä, koska valitulla linjauksella on muita enemmän tutkimatonta muinaismuistoaluetta. Tällaista aluetta on noin 14 kilometrin matkalla maakuntarajan ja Salon välillä. Erityisen paljon potentiaalista muinaismuistoaluetta on Suomusjärvellä. Valittu linjaus kulkee kahdesti poikki ns. Kekkosentien (mt 1872) ja vaarantaa Arne Ervin suunnitteleman Kekkosen rantasaunan.

Kaavaratkaisu ei täytä valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita, koska ratkaisu ei perustu olemassa olevien pääliikenneyhteyksien ja -verkostojen kehittämiseen, toisin kuin rantaradan kehittäminen. Vaihemaakuntakaava ei myöskään mahdollista liikennejärjestelmän suunnittelua eri liikennemuodoista muodostuvana, asutusta ja elinkeinoelämää palvelevana kokonaisuutena. Linjaus kulkee 5-6 kilometrin päässä moottoritiestä, sen liittymistä ja Suomusjärven taajamasta. Asemapaikkojen puuttuminen sekä bussiliikenteen ja rantaradan junavuorojen väheneminen lisäävät henkilöautoliikennettä. Vaihemaakuntakaava ei mahdollista lähi- ja taajamajunaliikennettä Suomusjärvellä, koska ratageometria estää aseman toteuttamisen ja mahdollinen asemapaikka sijaitisi 3 km etäisyydellä Suomusjärven taajamasta.

Valittajan mukaan kaavaratkaisusta aiheutuu kohtuutonta haittaa maanomistajille ja muille oikeuden haltijoille johtuen hankkeen epävarmuudesta ja hankkeen toteuttamista koskevan päätöksen pitkästä odotusajasta. Kaavan vahvistuessa voimaan tuleva maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus tulee aiheuttamaan kiinteistöille merkittäviä taloudellisia rasitteita.

Valittaja viittaa maankäyttö- ja rakennuslain 30 §:ään ja esittää, että kaavaratkaisussa ei ole huomioitu lausunnoissa ja mielipiteissä esille tuotuja radan rakentamisesta aiheutuvia haittoja.

### *Kaavaselostuksen puutteellisuus*

Valittaja väittää maakuntakaavan selostuksen olevan maankäyttö- ja rakennusasetuksen 10 §:n vastainen, koska selostuksessa ei esitetä Mk-linjauksen vaikutuksia asetuksen edellyttämällä tavalla. Selostuksessa ei myöskään esitetä riittävällä tavalla valitun kaavaratkaisun keskeistä sisältöä, perusteita kaavaratkaisun valinnalle sekä selvitystä siitä, miten vaikutusarviointien tulokset ja saadut mielipiteet on otettu huomioon. Selostuksesta puuttuu myös selvitys niistä toimenpiteistä, joilla aiotaan ehkäistä kaavan toteuttamisesta mahdollisesti aiheutuvia ympäristövaikutuksia. Puutteet koskevat sekä Mk-linjauksen valintaa että päävaihtoehdon valintaa E- ja M-vaihtoehtojen välillä.

### *Puutteet vuorovaikutuksessa ja tiedottamisessa*

Valittajan mukaan vaihemaakuntakaavasta tiedottaminen on ollut puutteellista, koska henkilöt, joiden oloihin tai etuihin kaava vaikuttaa huomattavasti, eivät ole saaneet suoraan tietoa maakuntakaavapäätöksestä ja valitusmahdollisuudesta. Varsinais-Suomen liitosta on myös annettu väärää tietoa valitusajan umpeutumispäivämäärästä.

Valittajan mukaan kiinteistönomistajat eivät tiedä, ovatko he asianosaisia kaavaprosessissa, koska kaavaan ei ole merkitty ratalinjaukselle varatun alueen leveyttä.

Valittaja esittää, että Varsinais-Suomen liiton valitukseen antamassa vastineessa ei faktoihin pohjautuen perustella ratkaisuja, joihin lausunnoissa ja muistutuksissa on kohdistettu kritiikkiä. Kaavaselostus ja liiton vastine eivät valittajan mukaan täytä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 10 §:n vaatimuksia.

### *Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toiminnan puutteellisuus*

Valittajan mukaan Varsinais-Suomen ELY-keskus ei ole valvonut, että Salon kaupungin viranomaiset noudattavat maankäyttö- ja rakennuslain säädöksiä ja että kaupungin antamien lausuntojen perustelut olisivat totuudenmukaisia ja oikeita.

### *Maan lunastaminen*

Valittajan mukaan maakuntakaavan hyväksymispäätös on lainvastainen lunastustoimien osalta. Maakuntakaavassa pidetään varattuna suurempaa aluetta kuin mitä rata-alueeksi tarvitaan. Rakentamisrajoitus kuitenkin koskee koko mainittua aluetta, eikä tästä suoriteta mitään korvausta.

Valittajan mukaan maakuntakaavaa ei tule vahvistaa ennen kuin lunastuslainsäädäntö on saatettu ajan tasalle oikeudenmukaisen korvauskäytännön osalta.

### *Ehdotus vaihtoehtoiseksi ratalinjaukseksi*

Valituksessa esitetään kaavan vahvistamatta jättämisen vaihtoehtona kahden erillisen linjausvaihtoehdon selvittämistä ja valintaa jatkosuunnittelun perustaksi.

## **3. Jaakko ja Pirkko Larmo**

Valittajat vaativat Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavan vahvistamatta jättämistä siltä osin, kuin se kulkee Ahtialan kylän lävitse Pirkkalan tilalla, ja kaavan palauttamista maakuntavaltuustolle uudelleen valmisteltavaksi. Vaihtoehtoisesti valittajat esittävät ratalinjauksen muuttamista siten, että se noudattaa koko matkaltaan moottoritien linjausta tai linjauksen muuttamista Ahtialan kylän ja Pirkkalan tilan kohdalla 200–300 metriä kaakon suuntaan.

Valittajat omistavat Pirkkalan tilan (RNo 3:35). Tilalla viljellään ja jalostetaan luomutuotantona mm. spelttivehnnää, minkä lisäksi tilalla on maatilamatkailua ja lomamökkien vuokraustoimintaa esitetyn ratalinjan läheisyydessä.

Valittajien mukaan vaihemaakuntakaava ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 28 §:n mukaisia maakuntakaavan sisältövaatimuksia vesivarojen kestävästä käytöstä, maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaalimisen sekä maanomistajalle aiheutuvan kohtuuttoman haitan osalta.

Ratalinja rikkoo ison luonnonlähdealueen, jolta tulee Pirkkalan tilalla tuotannossa tarvittava vesi. Ratalinjan suunnittelussa ei valittajien mukaan ole otettu huomioon maatalouden monivaikutteisten kosteikkojen ja luonnon monimuotoisuuden yleissuunnitelmassa (Lounais-Suomen ympäristökeskus 3/2009) mainittuja lähdealuetta ja vesiensuojelukosteikkoa. Ratalinjan rakentaminen aiheuttaisi todennäköisesti veden loppumisen. Muualta Ahtialan kylältä ei ole saatavissa tarvittavaa määrää hyvää vettä. Valittajan mukaan kaavaa laadittaessa ei ole tehty selvityksiä radan vaikutuksista Ahtialan kylän pohjavesivaroihin.

Valittajan mukaan vaihemaakuntakaavan valmistelussa ei ole otettu huomioon Ahtialan kylän maakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta, jonka keskelle ratalinja on merkitty. Ratalinja pilkkoo Aneriojoen kulttuurimaisema-alueen kahteen toisistaan erilliseen osaan.

Pirkkalan tilan ja sen ympäristön vanhat rakennukset on luokiteltu Salon seudun maakuntakaavassa seudullisesti merkittäviksi kohteiksi. Ratalinja vaarantaa näiden rakennusten vierestä kulkiesaan niihin liittyvät kulttuuriarvot sekä rakenteet tärinän vuoksi.

Ratalinjan alueella on useita kivikautisia asuinpaikkoja, ja sieltä on löytynyt Suomusjärven kulttuurin aikaista esineistöä. Näitä kohteita ei ole tutkittu ja selvitetty kaavan laatimisvaiheessa, ja ne tulevat pääosin häviämään, mikäli rata rakennetaan kaavan mukaiseen paikkaan.

Aneriojokilaakso on muuttolintujen pesimä- ja levähdyspaikka, minkä lisäksi alueella on runsaasti havaintoja liito-oravista. Peuraksen alueella on liito-oraville jätetty metsäkäytävä. Seutu on myös kauriiden, peurojen, ilveksen ja metson elinaluetta. Radan rakentaminen vaarantaa nämä luontoarvot.

Ratalinja kulkee keskeltä tilan 30 hehtaarin peltoaukeaa ja talouskeskuksen vierestä. Tämä tarkoittaa, että koko talouskeskus ja noin 20–30 hehtaaria peltoa ovat ehdollisen rakentamisrajoituksen kohteena. Tilan tuotannon ja jatkojalostuksen kehittäminen ei siten ole mahdollista, koska rakennuslupia on mahdoton saada. Tämän lisäksi investointien tekeminen on vaikeaa ja tilan toiminnan kehittäminen mahdotonta, koska rata toteutuessaan tekee toiminnan tilalla vaikeaksi. Maanomistajan kannalta on kohtuutonta, että ratavarauksesta aiheutuvat rajoitukset ovat tilan rasitteena pahimmassa tapauksessa vuosikymmeniä. Lisäksi rata aiheuttaa asutuksen läheisyydessä melua ja terveyshaittaa, sekä hankaloittaa liikkumista työkoneilla peltolohkolta toiselle ja vaarantaa alueen vesitalouden rikkomalla salaojituksen.

#### 4. Muurlan kansalaisliikkeen puolesta Jouni Nyqvist

Valittaja vaatii Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavan vahvistamatta jättämistä maankäyttö- ja rakennuslain vastaisena. Toissijaisesti valittaja vaatii Salo-Lohja -oikoradan linjaamista E18 -tietä seuraavalle reitille valittajan esittämällä tavalla. Perusteluinaan vaatimuksilleen valittajat esittävät seuraavaa:

##### *Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn virheellisyys*

Valittaja esittää, että Muurlan kylätaajaman asukkaiden muistutusta ei ole otettu YVA-menettelyssä huomioon riittäväällä tavalla. Asukkaiden 60-sivuinen muistutus on yhteysviranomaisen lausunnossa referoitu hänen mielestään liian lyhyesti.

YVA-menettelyssä tehty vaihtoehtojen muodostaminen on valittajan mielestä tehty virheellisesti, koska Mp-linjaus on tiedetty alun perin toteuttamiskelvottomaksi, ja toisaalta valittajan esittämää YJ1-linjausta ei ole otettu mukaan YVA-prosessiin. Mp-linjaus olisi tullut hylätä YVA-prosessista Korvenmäen jäteaseman läheisyyden, Linnamäen I-luokan muinaisjäännöksen, Paltan pohjavesialueen, E18-tien ylittävän sillan maisemavaikutusten sekä Ruotsalan kylään kohdistuvien meluvai-  
kutusten vuoksi.

Maakuntakaavaratkaisu ja maakuntavaltuuston päätös on edellä mainituista YVA-menettelyn virheistä johtuen perustunut virheelliseen tietoon, ja on siten maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vastainen.

#### *Pohjavesivaikutukset*

Valittu ratalinjaus leikkaa Kurjenpahna-Ristinummen sekä Kaukolan I-luokan pohjavesialueita. Linjauksen vaikutusalueelle sijoittuu kolme tärkeää pohjavedenottamo. Pohjavesialueiden ylitys vaatii erityislupia. Valittaja vaatii, että pohjavesialueiden ylittämiskohdat tulee olla selvillä ja ylityksiin tarvittavat luvat saatu ennen raidelinjauksen vahvistamista maakuntakaavassa. Mikäli lupia ei saadakaan maakuntakaavassa esitetyle linjaukselle, joudutaan linjausta tarkistamaan. Linjauksen tarkistaminen pohjoisemmaksi uhkasi kymmeniä asuinkiinteistöjä. Kaavaratkaisu ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 ja 28 §:n vaatimuksia.

#### *Meluselvitysten puutteellisuus*

Valittaja esittää, että valtioneuvoston melutason ohjearvoja koskevassa päätöksessä ja Salo-Lohja-radon meluselvityksissä käytetty keskiäänitaso (LAeq) ei kuvaa riittävällä tavalla junaliikenteen aiheuttamaa meluhaittaa, koska junamelu on luonteeltaan impulssimelua. Melumallinnuksessa on valittajan mukaan käytetty myös väärän junatyyppin parametrejä. Mallinnuksessa on käytetty Pendolinoveturi SM3:n arvoja (maksiminopeus 220 km/h), vaikka rataa suunnitellaan 300 km/h nopeudelle. Myöskään tunnelista ulos tulevan junan aiheuttamaa impulssimelua ei ole huomioitu.

Valittaja esittää, että Muurlan keskustaajaman ja Kistolan kylän osalta olisi tullut soveltaa loma-asutusta koskevia melunormeja.

Valittajan mukaan Varsinais-Suomen liitto on kaavaratkaisusta päättäessään sivuuttanut melun valintakriteerinä.

#### *Arkeologisten alueiden ja muinaisjäännösten huomioiminen*

Valittajan mukaan maakuntakaavan mukaisella ratalinjauksella on selvittämättömiä muinaismuistoja. Ratalinjauksen valinta on tehty liian aikaisin, koska kyseisiä alueita ei ole kartoitettu. Valittu raidelinjaus johtaa Muurlan Kistolan kylän halki, jolloin alueen kulttuurimaisema ja muinaisjäännöskohteet tuhoutuvat.

Valittaja viittaa Museoviraston 28.10.2010 ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta antamaan lausuntoon. Lausunnossa kiinnitetään huomiota muinaisjäännöksiä koskevien maastoinventointien puutteeseen, Ahtialan kylän kohdalla olevan rakennetun ympäristön kohteita koskeviin virheellisyyksiin sekä asemapaikan esittämiseen Muurlan eteläpuoleisen maakunnallisesti merkittävän avoimen peltoaukean keskelle.

Valittajan mukaan maakuntakaavaratkaisu on tehty vastoin Museoviraston näkemystä, ja on maankäyttö- ja rakennuslain 9 ja 28 §:ien vastainen.

### *Salon kaupunkiin kohdistuvien kustannusvelvoitteiden selvittämiseen liittyvät puutteet*

Valittajan mukaan Salon kaupunki on edellyttänyt, että oikoradan tulee kulkea Salon aseman kautta. Kuitenkaan ei ole selvitetty, minkälainen kustannusvelvoite Salon kaupungille lankeaa radan toteuttamisesta. Kustannusanalyysi puuttuu ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Maakuntakaavaratkaisu ei siten perustu riittäviin selvityksiin.

### *Radan suunnittelussa käytetty nopeustaso*

Valittajan mukaan Salo-Lohja -ratalinjauksen suunnittelussa käytetty mitoitusnopeus 300 km/h on virheellinen, eikä se perustu selvityksiin. Liikennepoliittisessa selonteossa vuonna 2008 valtioneuvosto on edellyttänyt uuden, suoran ja nopean ratayhteyden tutkimista Turun ja Helsingin välille. Linjaukselta ei ole edellytetty suurnopeusjunan nopeustasoa. Käytetty mitoitusnopeus merkitsee ratageometrian kannalta jäykkää rakennetta, mikä tuo merkittäviä haittavaikutuksia ympäristölle, kulttuuriperinnölle sekä kiinteistöille.

Valittaja viittaa liikenneviranomaisten selvityksiin, joiden mukaan suurnopeusradoille ei ole näköpiirissä tarvetta Suomessa. Salo-Lohja -välillä 300 km/h nopeudella saavutettava aikasäästö olisi 220 km/h nopeuteen verrattuna vain 5 minuuttia. Suurnopeusjuna merkitsee energiankulutuksen kasvua ja kalliita investointeja.

Valittaja esittää, että maakuntakaavaratkaisu ei perustu nopeustason osalta riittäviin selvityksiin, eikä täytä maakuntakaavan sisältövaatimuksia kestävän kehityksen vastaisena.

### *Menettelyvirhe Salon kaupungin YVA-lausunnon antamisessa*

Valittaja esittää, että Salon kaupunginhallitus ei ollut yksimielinen antaessaan 25.10.2010 Mk-linjausta kannattavaa lausuntoa ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Valittajan mielestä raidelinjauksen valinta olisi tullut viedä kaupunginvaltuuston käsittelyyn, koska se on toiminut ohjenuorana Varsinais-Suomen maakuntahallituksen maakuntakaavaratkaisua koskevalle päätöksenteolle. Kansalaisilla ei ole ollut mahdollisuutta osallistua päätöksentekoon, eikä kaupunginhallituksen lausunnon antamista koskevasta päätöksestä ole voinut valittaa. Maakuntakaavan valmistelussa on siten tapahtunut menettelyvirhe, eikä kaavaa tule vahvistaa.

Valittajan mukaan myös Salon kaupungin perustelut Mk-linjauksen valinnalle ovat olleet virheelliset. Mk-linjaus ei, toisin kuin perusteluissa väitetään, noudata moottoritien linjausta Mp-linjausta paremmin. Mk-linjaus kulkee Natura-alueen läpi, eikä sovi maaston suurmuotoihin muita linjauksia paremmin. Valittajan mukaan Mk-linjaus tulisi myös olemaan kallein esitetyistä vaihtoehtoista. Mk-linjaus kulkee Kistolän kylän halki, minkä lisäksi sille sijoittuu runsaasti muinaisjäännöksiä. Mk-linjausta koskevat kulttuuriympäristö- ja pohjavesivaikutusten selvitykset ovat puutteelliset, samoin kuin tarkastelut melun vaikutuksista asukkaiden terveyteen. Mk-linjaus merkitsee myös Suomusjärven jäämistä ilman asemapaikkaa, mikä on vastoin Salon kaupungin omia tavoitteita.

### *Puutteelliset vaihtoehtotarkastelut Mk-vaihtoehdon valinnan taustalla*

Varsinais-Suomen liiton maakuntavaltuusto on päättänyt hyväksyä maakuntakaavan, jossa Salo-Lohja -ratalinja kulkee Mk-vaihtoehdon mukaisella linjauksella. Maakuntavaltuuston päätös noudattaa valittajan mukaan kriittittävästi Salon kaupungin esitystä. Valittajan mukaan Varsinais-Suomen liiton hyväksymät, kaavaselostuksessa esitetyt Mk-linjausta puoltavat perustelut eivät kestä kriittistä tarkastelua:

- Mk-linjauksen väitetään sijoittuvan luontevimmin maisemaan, topografiaan ja luontoon. Linjaus kuitenkin ylittää Ahtialan kohdalla jokilaakson ja Aneriojoen korkealla penkereellä ja sillalla. Alue kuuluu lisäksi Natura-alueeseen.

- Mk-linjauksen väitetään olevan kulttuuriympäristöjen kannalta vähiten haitallinen. Valittu ratalinjaus ylittää kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta tärkeät Muurlan maisema-alueen ja Aneriojokilaakson kulttuurimaiseman. Oikorata tuo muutoksen, joka tuhoaa täydellisesti molemmat maisemakokonaisuudet.
- Mk-linjauksella väitetään olevan vähiten tunnettuja ja todennäköisiä muinaisjäännöksiä. Muinaisjäännösten kartoitus on kuitenkin tehty puutteellisesti, ja on uhkarohkeaa linjata ratakäytävä potentiaalsiin muinaisjäännösalueisiin.
- Mk-vaihtoehdon väitetään olevan edullisin suhteessa järvimaiseman muutoksiin. Arvottaminen on kuitenkin subjektiivista.

Lisäksi valittaja nostaa esille edellä mainitut virheellisyudet melun selvittämisessä. Melua ei myöskään ole riittävästi huomioitu linjauksen valintakriteerinä.

Valittaja esittävää, samoin kuin YVA-menettelyn virheellisyyttä koskevassa valituskohdassa, että Mp-linjaus olisi tullut hylätä vaihtoehtojen vertailusta toteuttamiskelvottomana. Varsinais-Suomen liitto on tehnyt virheen hyväksyessään toisaalla linjauksen vaihtoehtojen joukkoon ja toisaalla hylätessään sen toteuttamiskelvottomana, mikä on johtanut E+M- sekä sen jatkeena Mk- tai M-vaihtoehtojen valintaan.

Valittaja esittää lisäksi, että vaihtoehtotarkastelusta on perusteettomasti hylätty pohjoinen YJ1-ratalinjaus, joka mm. mahdollistaisi pistoraiteet Metsäjaanun teollisuusalueelle sekä Korvenmäen jäteasemalle ja siten ympäristöystävälliset materiaali- ja raaka-ainekuljetukset. Päätös hylätä YJ1-linjaus merkitsee valittajan mukaan ilmastonsuojelutavoitteiden vesittämistä. Valittaja vaatii ympäristöministeriötä jättämään maakuntakaavan vahvistamatta ja selvittämään viipymättä raideliikenteen käyttöä Metsäjaanun teollisuusalueen ja Korvenmäen jäteaseman tarpeisiin.

#### *Muurlan asema on väärin sijoitettu*

Valittaja esittävää, että maakuntakaavan valmistelussa on ylikorostunut tarve saada asema entisen Muurlan kunnan alueelle. Valittajan mukaan ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä on tuotu esille, ettei Muurlan henkilöliikenneaseman toteuttamiselle ole taloudellisia edellytyksiä. Aseman edellyttämän asukastiheyden toteutuminen vaarantaisi Muurlan kulttuurimaiseman. Asema-alueita kuvaavan tarvemerkin tulisi valittajien mukaan sijaita Ylisjärven ja E18-tien pohjoispuolella YJ1-linjauksen varrella. Valittajan mielestä aseman todellista tarvetta ja sen sijaintia teollisuuden, kaupan ja liikkumisen tarpeet huomioiden ei ole selvitetty. Vaihemaakuntakaava on tältä osin myös maakuntakaavan sisältövaatimusten vastainen, ja tulee jättää vahvistamatta.

#### *Muurlan maankäytön kehityskuvan huomioimatta jättäminen*

Valittaja esittää, että vaihemaakuntakaava on ristiriidassa entisen Muurlan kunnan vuonna 2008 laaditun maankäytön kehityskuvan kanssa. Kehityskuvassa tavoitteeksi on asetettu kehittää Muurlaa viihtyisänä asuinalueena, luoda edellytykset elinkeinoelämän kehittymiselle ja varmistaa maisemaympäristön säilyminen viihtyisyystekijänä. Oikoradan osalta kehityskuvassa lähdetään siitä, että rata sijoitetaan E18-tien pohjoispuolelle, mikä tukee Muurlan kuntakeskuksen kehittämistä ehyenä taajamana Ylisjärven ympäristössä ja mm. ehkäisee meluongelmien syntymistä taajaman läheisyydessä. Valittajan mukaan maakuntakaavan laatinut viranomais on ylittänyt toimivaltansa jättäessään huomioimatta Muurlan kuntavision.

#### *Eurooppalaisen maisemayleissopimuksen vastaisuus*

Valittajan mielestä 300 km/h kulkeva suurnopeusjuna ei kuulu Muurlan maisemaan, ja vaarantaa paikallisen elämäntyylin joka on ollut monelle syy asettua asumaan Muurlaan. Vaihemaakuntakaavan ratkaisu on eurooppalaisen maisemayleissopimuksen, MRL 5 §:n mukaisten alueidenkäytön suunnittelun tavoitteiden, valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden sekä maakuntakaavan sisältövaatimusten vastainen.

### *Maan lunastaminen ja kohtuuton haitta*

Valittajan mukaan maakuntakaavan hyväksymispäätös on lainvastainen lunastustoimien osalta. Maakuntakaavassa pidetään varattuna suurempaa aluetta kuin mitä rata-alueeksi tarvitaan. Rakentamisrajoitus kuitenkin koskee koko mainittua aluetta, eikä tästä suoriteta mitään korvausta. Vaihemaakuntakaavan vahvistaminen aiheuttaa valittajien mukaan kiinteistöille rakennusrasitteen, joka vaikuttaa kiinteistön arvoon. Maakuntakaava aiheuttaa siten kohtuutonta haittaa kiinteistöjen omistajille, eikä sitä tule vahvistaa.

Valittaja vaatii, että hankkeen pitkällä tulevaisuudessa olevasta toteutuksesta johtuva varuillaanolo tulee korvata omistajille, ja esittää ehdotuksensa korvauserusteiksi.

Valittaja vaatii myös, että hankkeen rakentamisesta ja radan käytöstä aiheutuva immissiohaitta on korvattava kiinteistönomistajille.

Valittajan mukaan lunastuslaki on vanhentunut, eikä se sovellu nykyajan tarpeisiin ja Salo-Lohja-oikoradan kaltaisiin hankkeisiin. Valittaja on tehnyt lakialoitteen lunastuslain uudistamiseksi. Valittajan mielestä maakuntakaavaa ei tule vahvistaa ennen kuin lunastuslainsäädäntö on saatettu ajan tasalle oikeudenmukaisen korvauskäytännön osalta.

### *Oikoradan suunnittelun palauttaminen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen*

Valittaja esittää useassa valituskohdassa, että vaihemaakuntakaavan vahvistamatta jättämisen lisäksi oikoradan suunnittelu tulee palauttaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen uudelleen arvioitavaksi ja valmisteltavaksi.

### *Salo-Lohja -oikoradan linjaaminen vaihtoehtoiselle reitille YJ1-Mp-M*

Valittaja vaatii ympäristöministeriötä palauttamaan ratalinjauksen suunnittelun ELY-keskukseen ja asettamaan suunnittelun päätavoitteeksi YJ1-linjauksen. Perusteluinaan valittaja esittää, että kyseinen linjaus tarjoaa paremmat mahdollisuudet nopeaan raideyhteyteen, mahdollistaa pistoraiteet Metsäjaanun teollisuusalueelle ja Korvenmäen jäteasemalle sekä mahdollistaa asemavarauksen Muurlaan. Lisäksi linjaus olisi valittajan mukaan aidosti kustannustehokas ja toteuttaisi Muurlan maankäytön kehityskuvaa.

## **5. Sammalon osakaskunta**

Valittajan mukaan Salo-Lohja -ratalinjan ympäristövaikutusten arviointiselostus ja radan yleisuunnitelma sisältävät merkittäviä virheitä, puutteita ja epävarmuuksia. Valittaja vaatii vaihemaakuntakaavan vahvistamatta jättämistä, koska Varsinais-Suomen liiton maakuntavaltuuston päätös kaavaratkaisusta ei siten perustu riittäviin selvityksiin.

### *Radan tarvetta ei ole selvitetty riittävästi*

Valittajan mukaan Helsinki-Turku -ratayhteyden strategista merkitystä ei ole osoitettu Liikenneviraston eikä Varsinais-Suomen liiton aineistoissa. Salo-Lohja -oikorata on kallis ja yhteiskuntataloudellisesti kannattamaton hanke, josta tulee luopua. Oikoradan sijaan tulisi ottaa vakavaan tarkasteluun rantaradan peruskunnostus ja kaksiraiteistaminen.

Valittaja kiinnittää huomiota myös siihen, että Salon nykyinen asema on väärä pysähdyspaikka, mikäli halutaan luoda nopea yhteys välille Helsinki-Turku. Aseman tulisi olla Piihovin alueella, mikä edellyttäisi moottoritietä paremmin myötäilevää ratalinjausta. Valittu ratkaisu aiheuttaa sen, että paikalliset asukkaat eivät hyödy radasta lähiliikenteen kehittymisen muodossa, mutta kärsivät radan tuomat haitat.

### *Radan nopeustasoa ei ole selvitetty*

Valittajan mukaan radan suunnittelussa käytetty nopeustaso 300 km/h ei ole realistinen.

### *Puutteet ja virheet ympäristövaikutusten arvioinnissa*

Valittajan mukaan ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa Mk-linjauksen ympäristöhaitat käsitellään E-linjauksen yhteydessä. Mk-linjausta koskevat tiedot selostuksessa ovat siten harhaanjohtavia, ja kaavapäätös on tehty virheellisen tiedon varassa.

YVA-selostuksessa kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Sammalon kylän merkitys ja siihen kohdistuvat vaikutukset käsitellään E-linjauksen yhteydessä, kun taas Mk-linjauksen yhteydessä Sammaloon kohdistuvia vaikutuksia ei käsitellä.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa ei ole myöskään huomioitu sitä, että ratateknisten sekä maisema-, ympäristö- ja kulttuurihistoriallisten selvitysten puutteellisuuden vuoksi ratavaraus joudutaan tekemään huomattavasti todellista tarvetta leveämpänä.

Valittaja vaatii vaihemaakuntakaavan vahvistamatta jättämistä puutteellisiin selvityksiin perustuvana.

### *Maanomistajia ei ole kuultu*

Valittajan mukaan vaihemaakuntakaavaan osallisia maanomistajia ei ole kuunneltu, eikä heille ole tiedotettu asioiden kulusta. Asianosaiset eivät ole siten voineet parhaalla tavalla valvoa etujaan.

### *Kekkosentie*

Valittaja esittää, että valittu Mk-linjaus ylittää maantien 1872 eli Kekkosentien kahteen kertaan. Tie on osa Suomensjärven kulttuuriympäristöä, ja ratalinjaus aiheuttaa sen tuhoutumisen.

### *Koskenalasan Natura 2000 -alue*

Valittaja kiinnittää huomiota siihen, että valittu ratalinjaus ylittää Koskenalasan Natura 2000 -alueen. Valittaja kyseenalaistaa oikoradalla saavutettavan matka-aikasäästön suhteessa luonnon monimuotoisuuden vaarantamiseen.

### *Koskemattomat metsäalueet*

Valittajan mukaan radan vaikutukset eläimistöön, kasvillisuuteen ja ekologiin yhteyksiin olisivat traumaattiset. Metso ja muut linnut sekä riistaeläimet kärsivät metsien pirstoutumisesta sekä melu- ja värinävaikutuksista.

### *Siitoonjärvi*

Valittajan mukaan Siitoonjärvi ei tule kestävään radan rakentamista.

### *Aneriojokilaakso*

Valittaja väittää, että radan ja siihen liittyvien asemien sekä kulku- ja huoltoteiden rakentaminen vaarantaa Aneriojärven lähiympäristöineen. Alue on tärkeä pesimäalue vesi- ja kosteikkolinnuille sekä levähdyspaikka monille muuttolinnuille.

### *Ahtiala*

Valittaja esittävää, että oikorata tulee halkaisemaan Ahtialan kylän ja sivuamaan noin 300 metrin etäisyydeltä historiallisesti arvokkaan Birkkalan tilan päärakennusta. Lisäksi ratalinjalla on tutkimattomia muinaisjäännösvyöhykkeitä noin 15 kilometrin matkalla.

### **6. Jerina Wallius**

Valittaja vaatii Salo-Lohja -ratalinjaa koskevan vaihemaakuntakaavan vahvistamatta jättämistä maankäyttö- ja rakennuslain vastaisena.

#### *Selvitysten puutteellisuus*

Valittajan mukaan Salo-Lohja -ratalinjan ympäristövaikutusten arviointiselostus sisältää merkittäviä puutteita, virheitä ja epävarmuuksia, joiden johdosta maakuntakaavan asiallinen valmistelu ei ole ollut mahdollista eikä perusteltua. Arviointiselostuksen virheet toistuvat maakuntakaavassa huolimatta YVA-selostuksesta annetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä esitetystä kritiikistä.

Valittajan mukaan maakuntakaavan valmistelussa ei ole otettu huomioon Liikenneviraston Liikenneolosuhteet 2035 -raporttia. Kyseisessä raportissa korostetaan tulevaisuuden liikennejärjestelmän kehittämisessä olemassa olevien yhteyksien priorisointia. Helsingin ja Turun välistä uutta rai-deyhteyttä ei mainita tulevaisuuden liikennehankkeiden yhteydessä. Myöskään 300 km/h nopeus-tasoa ei nähdä realistisena Suomen olosuhteissa.

Lähiliikenteen osalta oikoradan suunnittelu perustuu valittajan mukaan puutteellisiin selvityksiin. Kunnilla ei ole suunnitelmia yhdyskuntarakenteen kehittämisestä oikoradan vaikutuspiiriin. Raide-liikenteen edellytykset täytättäviä, 20 000 – 50 000 asukkaan taajamia ei Salon kaupungin alueella ole olemassa. Arvio tulevasta liikennetarpeesta ei siten perustu tosiasioihin.

#### *Hanke on tarpeeton ja kannattamaton*

Valittajan mukaan Salo-Lohja -oikoratahanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattamaton. Liikennepoliittisessa selonteossa edellytetään väylähankkeilta minimissään hyöty-kustannussuhdetta 1,5. Valittaja arvioi, että välillä Espoo-Lohja vaatimus toteutuu, mutta ei välillä Lohja-Salo. Lohja-Salo -osuuden käsittely tulisi lopettaa ja ottaa tarkasteluun rantaradan peruskunnostus.

Valittajan mukaan Helsinki-Turku -yhteyden valtakunnallista strategista merkitystä henkilöliikenteessä ei ole osoitettu Liikenneviraston eikä Varsinais-Suomen liiton aineistoissa. Valittajan mielestä radan merkitys kaukoliikenteessä on puhtaasti maakunnallinen, ja sen ainoa hyöty on Helsingin ja Turun välisen yhteyden nopeutuminen 10-15 minuutilla peruskorjattuun rantarataan verrattuna. Myöskään tavaraliikenteelle oikoradan ei ole osoitettu tuovan merkittäviä hyötyjä.

#### *Vaihtoehtojen vertailun puutteellisuus*

Valittajan mukaan kaavaselostus sisältää näennäistä, pinnallista, suppeaa ja epätäsmällistä vertailua M-linjauksen ja sen alavaihtoehtojen Mk ja Mp välillä. Mk-linjauksen osalta on esitetty pelkästään subjektiivisia näkemyksiä linjauksen eduista, eikä yhtään kielteistä tekijää.

#### *Sammalon kylän kulttuurihistorialliset arvot*

Maakuntakaavassa valittu Mk-linjaus läpäisee kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Sammalon kylän ja ylittää Hirsjärven sen kapeimmasta kohdasta kylän kohdalla. Sammalon kylä ja siihen kohdistuvat haitat käsitellään YVA-selostuksessa harhaanjohtavasti E-linjauksen yhteydessä.

### *Kekkosentie*

Valittajan mukaan valittu Mk-linjaus ylittää maantien 1872 eli Kekkosentien kahteen kertaan. Tie on osa Suomusjärven kulttuuriympäristöä, ja ratalinjaus aiheuttaa sen tuhoutumisen.

### *Koskenalasan Natura 2000 -alue*

Valittaja kiinnittää huomiota siihen, että valittu ratalinjaus ylittää Koskenalasan Natura 2000-alueen ja sitä ympäröivän suoalueen. YVA-yhteysviranomaisen on todennut radan heikentävän alueen luonnonsuojelullisia arvoja. Natura-arviointi sisältää valittajan mukaan suuren määrän epävarmuuksia, jotka liittyvät radanrakentamisen ja maanrakentamisen työmenetelmiin.

### *Siitoonjärvi*

Valittajan mielestä Siitoonjärveä on käsitelty puutteellisesti ympäristövaikutusten arvioinnissa. Ranta-asutuksesta ja muusta järven vaikutuspiirissä olevasta asutuksesta suurin osa on Uudenmaan puolella Lohjan kaupungin Kiikalan ja Haarjärven kylissä. Niihin lukeutuu myös kulttuurihistoriallisesti arvokas Lammin talo.

Valittaja väittää, että radasta aiheutuu meluhaittoja alueelle yhdessä moottoritien kanssa. Rata myös heikentää moottoritien melusteiden tehoa. Rata myös tuhoaa Siitoonjärven maisemaa kulkiessaan korkealla penkereellä. Rakennustyöt uhkaavat myös tuhoata puhtaan järven. Valitun Mk-linjauksen alle tulee jäämään puhdistamo, joka on rakennettu suojaamaan moottoritien aiheuttamilta päästöiltä.

### *Aneriojokilaakso*

Mk-linjaus ylittää Aneriojokilaakson Aneriojärven eteläpuolelta. Jokilaakso on luokiteltu maakunnallisesti arvokkaaksi maisemaltaan. Lisäksi vajaan kilometrin etäisyydellä ratalinjauksesta alkaa valtakunnallisesti arvokkaaksi luokiteltu maisema-alue. Rata ja siihen liittyvät sillat ja penkeret tuhoavat valittajan mukaan mainitut arvomaisemat. Alue on myös tärkeä pesimäalue vesi- ja kosteikkolinnuille sekä levähdyspaikka monille muuttolinnuille. Järven luonne muuttuu täysin radan rakentamisen myötä.

### *Ahtiala*

Valittajan mukaan oikorata tulee halkaisemaan Ahtialan kylän ja sivuamaan noin 300 metrin etäisyydeltä historiallisesti arvokkaan Birkkalan tilan päärakennusta. Lisäksi ratalinjalla on tutkimattomia muinaisjäännösvyöhykkeitä noin 15 kilometrin matkalla. Rata sivuaisi myös Ahtialasta länteen sijaitsevaa Kruusilan kylää ja kulttuurimaisemaa runsaan 500 metrin etäisyydeltä.

### *Suomusjärven asema*

Valittajan mukaan kaavaslostuksessa ja kaavakartoissa on ristiriitaisuutta koskien Suomusjärven asemaa. Asemaa on käytetty olettamana lähiliikenteen liikennetarpeiden laskennassa, mutta asemapaikkaa ei ole merkitty kaavakarttaan.

Valittaja huomauttaa myös, että suunnittelukriteereinä käytetyt aseman ja radan pituuskaltevuusvaatimukset eivät toteudu.

### *Kohtuuton haitta maanomistajille*

Valittaja väittää, että kaavan vahvistaminen aiheuttaisi ratahankkeen epätodennäköisen toteuttamisen ja päätöksenteon pitkän odotusajan johdosta kohtuutonta haittaa maanomistajille ja

muille oikeuden haltijoille. Kaavaa ei pitäisi hyväksyä ennen kuin Lohja-Salo -oikoradan toteuttamisen johtava poliittinen päätös on tehty.

Puutteellisista rakennusteknisistä ym. selvityksistä johtuen ratavarauus joudutaan tekemään huomattavasti todellista tarvetta leveämpänä, mikä lisää haittojen vaikutuksia tarpeettomasti.

#### 4.3 Varsinais-Suomen liiton vastine ja valittajien vastaselitykset

Varsinais-Suomen liitto on antanut vastineen lausuntojen ja valitusten johdosta. Valittajille on annettu tilaisuus vastaselityksen antamiseen Varsinais-Suomen liiton vastineen johdosta.

Vastaselityksen ovat antaneet Päivi Kukkonen, Jaakko ja Pirkko Larmo sekä Muurlan kansalaisliike (Jouni Nyqvist). Vastaselityksissään valittajat uudistavat valituksissaan esittämänsä vaatimukset.

## 5 YMPÄRISTÖMINISTERIÖN PÄÄTÖS

### 5.1 Kannanotot ministeriöiden lausuntoihin

Kannanottona ministeriöiden lausuntoihin ympäristöministeriö toteaa seuraavaa:

Salon-Lohjan ratalinjan vaihemaakuntakaavassa esitetään valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti pitkän aikavälin varaus nopealle ratayhteydelle Helsingin ja Turun välillä. Maakuntakaavassa ei oteta kantaa ratalinjauksen toteutumisajankohtaan.

Vaihemaakuntakaavassa osoitetaan yleispiirteinen ratalinjauus. Linjauksen sijainti täsmentyy ratalain (2007/110) mukaisessa yksityiskohtaisessa suunnittelussa, jossa otetaan huomioon muun muassa muinaismuistolain (1963/295) 13 §:n mukainen selonottovelvollisuus sekä ratkaistaan myös vaikutusten arvioinnissa havaittujen haitallisten vaikutusten ehkäisy- ja lieventämistoimien toteuttamistavat. Maakuntakaavan ratalinjauksella ei ole suoraan maanomistajaan kohdistuvia oikeusvaikutuksia, ja ratalinjaua koskevaan merkintään liittyvä maankäyttö- ja rakennuslain (1999/132) 33 §:n 1 momentin mukainen rakentamisrajoitus on ehdollinen. Radan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon muun muassa maanomistajien osallistumismahdollisuuksia ja muuta oikeusturvaa koskevat vaatimukset.

### 5.2 Lausumat valituksista

#### 5.2.1 Muurlan kansalaisliikkeen puolesta tehty valitus

Muurlan kansalaisliike ei yhdistysrekisteristä saadun selvityksen mukaan ole rekisteröity yhdistys. Tämän vuoksi ympäristöministeriö on tutkinut Muurlan kansalaisliikkeen nimissä tehdyn valituksen sen ensimmäisen allekirjoittajan Jouni Nyqvistin valituksena.

#### 5.2.2 Valitusten ratkaiseminen

Ympäristöministeriö hylkää valitukset kohdissa 5.2.3–5.2.9 esitettävien perusteiden.

#### 5.2.3 Maakuntakaavan tehtävä radan suunnittelussa

Maankäyttö- ja rakennuslain 25 §:n mukaan maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Maakuntakaavan on muuta alueiden käytön suunnittelua ohjaava yleispiirteinen suunnitelma, ja sen oikeusvaikutukset kohdistuvat pääasiassa yksityiskohtaisempaan suunnitteluun. Muulla alueiden käytön suunnittelulla tarkoitetaan tässä tapauksessa myös ratalain mukaista rautatien suunnittelua. Yleispiirteisyydestä johtuen maakuntakaavassa esitettävä aluevaraus, kuten ratalin-

jaus, sisältää pääsääntöisesti liikkumavaraa, ja se on tarkoitettu tarkentumaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Maakuntakaavan aluevarauksen yleispiirteisyys on kaavatasoon liittyvä ominaisuus.

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. Valtakunnalliset alueidenkäyttötaivoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava radan suunnittelussa huomioon.

Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaava on ratalain tarkoittama oikeusvaikutteinen kaava, jossa ratalinjaus ja sen suhde muuhun alueiden käyttöön on maakuntakaavalta edellytettävällä tasolla selvitetty. Maakuntakaavan uusi rautatie -merkintään liitetty suunnittelumääräys ohjaa sen yksityiskohtaisempaa suunnittelua ja rakentamista.

#### 5.2.4 Maakuntakaavaan liittyvä osallistuminen sekä maanomistajien kuuleminen (valitukset 2 ja 5)

Ympäristöministeriö toteaa, että maakuntakaavan laatimisen yhteydessä osallisten kuuleminen tapahtuu maankäyttö- ja rakennuslainsäädännön mukaisesti, eikä se edellytä maanomistajakohdaista kuulemista.

Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaava on ollut maankäyttö- ja rakennuslain 62 §:n ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen (1999/895) 30 §:n mukaisesti luonnoksena julkisesti nähtävillä 5.10.-6.11.2009 samanaikaisesti ympäristövaikutusten arviointiohjelman kanssa. Osallisilla on tällöin ollut mahdollisuus jättää kaavasta mielipiteensä Varsinais-Suomen liitolle. Kaavaehdotus on ollut maankäyttö- ja rakennuslain 65 §:n ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen 12 §:n mukaisesti julkisesti nähtävillä 3.6.–8.7.2011. Osallisilla on tällöin ollut mahdollisuus jättää kaavasta muistutuksensa Varsinais-Suomen liitolle.

Kaavaehdotuksesta on järjestetty yleisötilaisuus Salossa 14.6.2011. Lisäksi kaavaratkaisun perustana olevia alustavaa yleissuunnitelmaa ja ympäristövaikutusten arviointia koskevia yleisötilaisuuksia on järjestetty yhteensä kuusi kappaletta vuosina 2009 ja 2010.

Maakuntakaavan hyväksymispäätöstä koskevaan pöytäkirjaan (maakuntavaltuuston kokous 12.12.2011) liitettyssä valitusosoituksessa on ilmoitettu pöytäkirjan nähtäville asettamispäivämääräksi 27.12.2011. Samassa valitusosoituksessa kerrotaan valitusajan olevan 30 päivää pöytäkirjan nähtäville asettamisesta. Varsinais-Suomen liitosta on eräille osallisille ilmoitettu kysyttäessä virheellinen valitusajan päättymispäivä. Varsinais-Suomen liitosta saadun tiedon mukaan virhe on kuitenkin korjattu puhelimitse virheellisen tiedon saaneille. Kaikki valitukset ovat saapuneet ympäristöministeriöön ajoissa.

Kukaan kaavaehdotuksesta muistutuksen tehnyt ei ole pyytänyt maankäyttö- ja rakennuslain 67 §:n mukaista ilmoitusta kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä.

Ympäristöministeriö katsoo, että osallistuminen ja vuorovaikutus on Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavan laadinnassa järjestetty maankäyttö- ja rakennuslain sekä -asetuksen mukaisesti, eikä valmistelussa ole tapahtunut menettelyvirhettä.

#### 5.2.5 Salon kaupungin lausunnon valmistelu (valitukset 2 ja 4)

Maankäyttö- ja rakennuslain 26 §:n mukaan maakuntakaavan laatimisesta ja muusta maakunnan suunnittelusta vastaa maakunnan liitto. Lain 31 §:n mukaan maakuntakaavan hyväksyy maakunnan liiton ylin päättävä toimielin. Kuntien maakunnan liitolle maakuntakaavan valmistelun yhteydessä antamat lausunnot ovat asian valmistelua, eikä ympäristöministeriö tutki maakuntakaavan vahvistamisasian yhteydessä niihin liittyviä menettelyjä. Ympäristöministeriö toteaa, että Varsinais-Suomen liitolla on ollut asiassa itsenäinen ratkaisovalta. Päättyessään maakuntakaavan hy-

väksymisestä maakunnan liiton toimielimet perustavat päätöksensä lausuntojen lisäksi valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, maankäyttö- ja rakennuslaissa maakuntakaavalle asetettuihin sisältövaatimuksiin, muihin maankäyttö- ja rakennuslainsäädännön vaatimuksiin sekä maakuntakaavalle asetettuihin maakunnallisiin tavoitteisiin sekä tehtyihin selvityksiin.

### 5.2.6 Maakuntakaavan perustuminen riittäviin selvityksiin

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n mukaan kaavan vaikutuksia selvitetessä otetaan huomioon mm. kaavan tehtävä ja tarkoitus sekä aikaisemmin tehdyt selvitykset. Maakuntakaavan osalta selvitysten riittävyttä arvioitaessa otetaan siten huomioon kaavan tehtävä yleispiirteisenä suunnitelmana alueiden käytön järjestämisestä.

#### Ympäristövaikutusten arvioinnin virheellisyys (valitukset 1, 2, 4, 5 ja 6)

Ympäristöministeriö toteaa, että kaavaratkaisun keskeisenä selvitysaineistona on toiminut ympäristövaikutusten arviointiselostus, jossa on käsitelty useita eri linjausvaihtoehtoja Salo-Lohja -oikoradalle. Kaavan selvitysaineistona voidaan käyttää mm. laadittua ympäristövaikutusten arviointia. Salo-Lohja -oikoradan ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä yhteysviranomaisena toiminut Uudenmaan ELY-keskus ei ole arviointiselostuksesta antamassaan lausunnossa todennut arvioinnin sisältävän merkittäviä virheitä tai puutteita.

Radan linjausvaihtoehdoilla on yhteisiä osuuksia. Näitä on käsitelty arviointiselostuksessa pääsääntöisesti päävaihtoehdon yhteydessä. Arviointiselostuksen yhteenvetotaulukoissa alavaihtoehdot, kuten Mk on kuitenkin käsitelty koko osuudelta Lohja-Aarnionperä, joka kattaa Mk-linjauksen osalta Asklöfin (valitus 1) tarkoittaman yhteisen osuuden linjausvaihtoehdon E kanssa. Arviointiselostuksessa on myös mainittu kunkin vaikutuskategorian yhteydessä, miltä väliltä eri vaihtoehtojen vaikutusten kuvaus on laadittu. Sammalon kylään kohdistuvia vaikutuksia on arviointiselostuksessa käsitelty, ja niitä koskevat tiedot ovat olleet käytössä kaavaa laadittaessa.

Arviointiselostuksesta antamassaan lausunnossa yhteysviranomaisena toiminut Uudenmaan ELY-keskus ei ole todennut puutteellisuutta, joka koskisi vaihtoehtovertailuja tai jotakin vaihtoehtoa tai rataosuutta. Lausunnon mukaan ratalinjausvaihtoehdot on esitetty suunnittelutaso huomioon ottaen laajasti ja havainnollisesti. Yhteysviranomaisen mukaan tarkastellut vaihtoehdot ovat toteuttamiskelpoisia ja niiden valintaa on perusteltu arviointiselostuksessa. Yhteysviranomaisen toteaa, että hankkeen tämänhetkisessä suunnittelutilanteessa arviointi antaa riittävät tiedot hankkeesta ja sen vaikutuksista sekä valmiudet kaavoituksen eteenpäin viemiseen.

Vahvistaessaan maakuntakaavan ympäristöministeriö tutkii, perustuuko se maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n edellyttämiin riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin ja täyttääkö se maankäyttö- ja rakennuslain 28 §:n mukaiset maakuntakaavan sisältövaatimukset. Ympäristöministeriö ei maakuntakaavaa vahvistaessaan tutki ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Ympäristöministeriö toteaa, että vaihemaakuntakaavassa tehty vaihtoehtojen vertailu perustuu vaihemaakuntakaavan kanssa samanaikaisesti toteutettuun ympäristövaikutusten arviointiprosessiin. Vaihemaakuntakaavan selostuksessa on kuvattu kaavaratkaisun valinnassa käytetty kaksivaiheinen prosessi. Ympäristöministeriö katsoo, että Varsinais-Suomen liitolla on ollut toimivalta valita kaavaratkaisun mukainen ratalinjaus. Maakunnan liitolla on ollut ratkaisua tehdessään käytössään riittäväksi katsottava selvitysaineisto.

Ympäristöministeriö katsoo, että alustavan yleissuunnitelman ja vaikutusten arvioinnin tarkkuustaso on ollut maakuntakaavoituksen tarpeisiin nähden riittävä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n tarkoittamalla tavalla. Maakuntakaavan ratkaisu sisältää kaavan yleispiirteisyydestä johtuen liikumavaraa, eikä se johdu tehtyjen selvityksien puutteellisuudesta.

Hankkeen tarve ja suunnittelussa käytetty radan nopeustaso (valitukset 2, 4, 5 ja 6)

Uuden nopean junayhteyden tarve johtuu Helsinki-Turku -yhteysvälin strategisesta merkityksestä Suomen liikennejärjestelmässä. Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman työryhmän vuonna 2006 valmistuneen esityksen mukaan Espoo-Salo -välillä tulee varautua uuteen Lohjan kautta kulkevaan linjaukseen. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät varautumista uuteen nopeaan ratayhteyteen Helsingin ja Turun välillä.

Ympäristöministeriö toteaa, että alustavassa yleissuunnitelmassa käytetty 300 km/h on Liikenneviraston käyttämä yleinen tavoitenopeus suunniteltaessa Suomeen uusia kaukoliikenteen ratoja. Alustavassa yleissuunnitelmassa on myös käytetty alhaisempia mitoitusnopeuksia ratageometrian suunnittelussa niissä kohdissa, missä se on katsottu tarpeelliseksi. Salo-Lohja -oikoratalinjaus vaihemaakuntakaavassa on pitkän aikavälin varaus, ja sen suunnittelussa on otettu huomioon raide liikenteen kehittyminen ja tarpeet usean kymmenen vuoden päähän.

Liikenneviraston pitkän aikavälin suunnitelma Liikenneolosuhteet 2035 on Liikenneviraston asiantuntijanäkemyksensä tulevaisuuden liikennejärjestelmän kehittämistä. Suunnitelma tähtää nimensä mukaisesti noin vuoteen 2035. Se ei kuitenkaan ole tarkoitettu listaukseksi toteutettavista hankkeista. Vaihemaakuntakaavan aikatahtain on pidempi, ja sen eräänä tehtävänä on edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista varautumalla uuteen nopeaan raideyhteyteen välillä Helsinki-Turku.

Ympäristöministeriö katsoo, että Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaava perustuu riittäviin selvityksiin ratalinjakunnan tarpeen sekä suunnittelussa käytetyn tavoitenopeuden osalta.

Vaihtoehtotarkastelut (valitukset 2, 4, 5 ja 6)

Ympäristöministeriö toteaa, että vaihemaakuntakaavassa tehty vaihtoehtojen vertailu perustuu vaihemaakuntakaavan laatimisen kanssa samanaikaisesti toteutettuun ympäristövaikutusten arviointiprosessiin. Yhteysviranomaisena toimineen Uudenmaan ELY-keskuksen arviointiselostusta koskevan lausunnon mukaan ratalinjausvaihtoehdot on esitetty suunnittelutaso huomioon ottaen laajasti ja havainnollisesti. Yhteysviranomaisen lausunnon mukaan tarkastellut vaihtoehdot ovat toteuttamiskelpoisia ja niiden valintaa on perusteltu arviointiselostuksessa. Mp-linjausta ei siis ole pidetty toteuttamiskelvottomana. Myöskään valituksissa esitetyn YJ1-linjakunnan pois jättämistä lopullisesta vaihtoehtojen vertailusta ei voida edellä mainitun lausunnon perusteella pitää perusteettomana. Linjakunnan pois jättämistä on perusteltu teknisillä ja kustannussyillä.

Kaikilla tarkastelluilla linjausvaihtoehdoilla on jossain määrin haitallisia vaikutuksia mm. kulttuuriympäristöön, luonnonarvoihin ja maisemaan. Kulttuuriympäristön ja muinaisjäännösten osalta ympäristöministeriö viittaa Museoviraston opetus- ja kulttuuriministeriölle antamaan lausuntoon, jossa virasto toteaa valitun kaavaratkaisun olevan kulttuuriympäristön kannalta vähiten haitallinen, ja muinaisjäännösten selvittämisen olevan mahdollista tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Linjausvaihtoehtojen ja valitun kaavaratkaisun vaikutuksia Natura 2000 -verkostoon on selvitetty. Koskenalasan Natura 2000 -alueen osalta on tehty luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen Natura-arviointi, jossa on todettu, ettei maakuntakaava merkittävästi heikennä niitä luonnonarvoja, joiden perusteella alue on otettu mukaan Natura 2000 -verkostoon.

Vaikutusten arvioinnissa on käsitelty meluvaikutuksia. Arvioinnin mukaan vaihtoehtoilla ei ole merkittäviä eroja meluvaikutusten osalta.

Ympäristöministeriö katsoo, että maakuntakaava perustuu vaihtoehtotarkastelujen osalta riittäviin selvityksiin ja että maakunnan liitolla on ollut toimivalta valita kaavaratkaisun mukainen ratalinjaus.

Ympäristöministeriö toteaa lisäksi viitaten Jouni Nyqvistin Muurlan kansalaisliikkeen puolesta tekemään valitukseen (valitus 4), että ympäristöministeriön tehtäviin ei maakuntakaavan vahvistamisen yhteydessä kuulu selvittää raideyhteyden rakentamista Metsäjaanun teollisuusalueen ja Korvenmäen jäteaseman tarpeisiin.

Vertailu rantaradan peruskorjaukseen (valitukset 2, 5 ja 6)

Salo-Lohja -oikoradan ja rantaradan vertailun osalta ympäristöministeriö toteaa, että parannettu rantarata on ollut ympäristövaikutusten arvioinnissa ja maakuntakaavan valmistelussa vertailuvaihtoehtona. Selvitysten perusteella nykyisen rantaradan parantaminen nopean junaliikenteen tarpeita vastaavaksi ei ole mahdollista sen huonon vaaka- ja pystygeometrian vuoksi, ja se edellyttäisi käytännössä kokonaan uuden kaksiraiteisen ja taajamat kiertävän ratayhteyden avaamista Kirkkonummen ja Karjaan kautta Saloon. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät varautumista uuteen nopeaan ratayhteyteen Helsingin ja Turun välillä. Vaihemaakuntakaava perustuu valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön asettaman työryhmän vuonna 2006 valmistuneeseen esitykseen, jonka mukaan Espoo-Salo -välillä tulee varautua uuteen Lohjan kautta kulkevaan linjaukseen. Edellä mainituin perustein ympäristöministeriö katsoo, että kaavaratkaisun perusteena oleva vertailu nykyisen yhteyden (rantaradan) kehittämisen ja uuden yhteyden (oikoradan) välillä on riittävä.

Pohjavesivaikutusten selvittäminen (valitus 4)

Maakuntakaavan keskeisenä tausta-aineistona toimivassa ympäristövaikutusten arvioinnissa on selvitetty ratalinjausten vaikutuksia pohjavesiin. Arvioinnissa on todettu radasta aiheutuvat riskit Kurjenpahnan-Ristinummen sekä Kaukolan pohjavesialueille ja niillä sijaitseville vedenottamoille. Arvioinnissa ei kuitenkaan ole tullut esiin seikkoja, jotka tekisivät tutkituista ratalinjauksista toteuttamiskelvottomia pohjavesivaikutusten vuoksi.

Maakuntakaavassa osoitetaan yleispiirteinen ratalinjaus, joka tarkentuu yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Uusi rautatie -merkintään liitetty suunnittelumääräys velvoittaa ottamaan huomioon pohjavesialueiden arvot. Pohjaveden laatua ja määrää muuttavat toimenpiteet tarvitsevat vesilain (2011/587) mukaisen luvan. Luvan tarvetta voidaan arvioida vasta radan suunnittelun tarkennuttua. Maakuntakaavan yleispiirteisyydestä johtuen lopullisen ratalinjauksen suunnittelussa on liikumavaraa, jonka avulla haitallisia vaikutuksia voidaan ehkäistä, tarvittaessa teknisin ratkaisuin.

Ympäristöministeriö katsoo edellä mainituin perustein, että maakuntakaava perustuu tältä osin riittäviin selvityksiin siinä määrin kuin maakuntakaavan tehtävä yleispiirteisenä kaavana edellyttää.

Meluselvitysten riittävyys (valitus 4)

Alueiden käytön ja liikenteen suunnittelussa sovelletaan valtioneuvoston päätöstä melutason ohjearvoista (993/1992). Ympäristövaikutusten arvioinnissa on käytetty kyseisen päätöksen mukaisia tunnuslukuja. Arvioinnissa on todettu, että tutkittujen linjausvaihtoehtojen välillä ei ole merkittäviä eroja melulle altistuvien henkilöiden tai melualueille jäävien kiinteistöjen määrässä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on mahdollista arvioida tarkemmin radan meluvaikutuksia ja suunnitella tarpeellisia meluntorjuntatoimia sekä meluhaittaa vähentäviä teknisiä ratkaisuja.

Ympäristöministeriö katsoo, että meluselvitykset on tehty riittävällä tavalla ottaen huomioon maakuntakaavan tehtävä yleispiirteisenä kaavana.

Kulttuuriympäristöt ja muinaisjäännökset (valitukset 2, 3, 4, 5 ja 6)

Muinaisjäännösten selvittämisen osalta ympäristöministeriö viittaa Museoviraston opetus- ja kulttuuriministeriölle antamaan lausuntoon. Lausunnossa Museovirasto toteaa, että Salo-Lohja -rata-

linjan YVA-prosessia varten on tehty selvitys muinaisjäännöksistä arkisto- ja kartta-aineiston perusteella keväällä 2010. Kyseisessä työssä selvitettiin myös mahdollisia muinaisjäännösalueita. Museoviraston mukaan ratkaisu valita linjausvaihtoehto Mk on kulttuuriympäristön sekä tunnettujen ja todennäköisten muinaisjäännösten kannalta vähiten haitallinen. Museoviraston mukaan valitulle linjaukselle sijoittuu myös vähiten tunnettuja ja todennäköisiä muinaisjäännöksiä. Kiinteät muinaisjäännökset ovat muinaismuistolain nojalla suojeltuja, ja niiden tarkempi tutkimus tulee tehdä suunnittelun edetessä.

Museovirasto toteaa lausunnossaan lisäksi, että jatkosuunnittelun varhaisimmassa vaiheessa tulee linjauksella tehdä kattavat maastoinventoinnit arkeologisen kulttuuriperinnön osalta, jotta sen tulokset ovat käytettävissä linjauksen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kiinteät muinaisjäännökset ovat lain suojaamia kohteita.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on todettu ratalinjauksen vaikutukset Kiskon-Kiikalan maakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen, johon Ahtialan kylä kuuluu. Ympäristöministeriö toteaa, että kaikki tutkitut linjausvaihtoehdot aiheuttavat jossain määrin haittaa kulttuuriympäristölle ja maisemalle. Vaihemaakuntakaavassa on pyritty löytämään kokonaisvaikutuksiltaan edullisin ratkaisu. Linjaus Mk on myös Museoviraston lausunnon mukaan tutkituista vaihtoehdoista vähiten haitallinen kulttuuriympäristön kannalta.

Muurlan eteläpuolisella alueella on selvitetty alustavan yleissuunnitelman asiakirjojen mukaan erilaisia alustavia linjausvaihtoehtoja. Suunnitelma-asiakirjojen mukaan näistä vertailuun valittu vaihtoehto on nykyiselle asutukselle vähiten haitallinen. Suunnitelmaselostuksen mukaan linjausvaihtoehdon määrittelyssä on otettu huomioon paikallisilta asukkailta saatu palaute.

Radan linjausvaihtoehdoilla on yhteisiä osuuksia. Näitä on käsitelty ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa pääsääntöisesti päävaihtoehdon yhteydessä. Arviointiselostuksen yhteenvetotaulukoissa alavaihtoehdot, kuten Mk on kuitenkin käsitelty koko osuudelta Lohja-Aarnionperä. Sammalon kylään kohdistuvia vaikutuksia on arviointiselostuksessa käsitelty ja niitä koskevat tiedot ovat olleet käytössä kaavaa laadittaessa.

Ympäristöministeriö katsoo edellä kuvatun perusteella, että kaavaratkaisu perustuu kulttuuriympäristön ja muinaisjäännösten osalta riittäviin selvityksiin, kun otetaan huomioon maakuntakaavan tehtävä yleispiirteisenä suunnitelmana.

#### *Muurlan maankäytön kehityskuvan huomioiminen (valitus 4)*

Vaihemaakuntakaavan ratkaisu perustuu Salo-Lohja -radan alustavaan yleissuunnitelmaan (Liikennevirasto 31.5.2010) ja sen perusteella tehtyyn ympäristövaikutusten arviointiin (valmistunut kesäkuussa 2010), sekä täydentäviin selvityksiin Natura 2000 -arvioinnin sekä kulttuuriympäristön osalta. Kaavaratkaisua varten on vertailtu eri linjausvaihtoehtoja. Vaihtoehtojen vaikutuksia aluerakenteen ja maankäytön sekä voimassa olevien kaavojen kannalta on selvitetty ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä. Salon kaupunki, johon Muurla kuuluu, on antanut kaavasta eri vaiheissa lausuntonsa. Päättyessään maakuntakaavan hyväksymisestä maakunnan liiton toimielimet perustavat päätöksensä lausuntojen lisäksi valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, maakuntakaavalle maankäyttö- ja rakennuslaissa asetettuihin sisältövaatimuksiin sekä maakunnallisiin tavoitteisiin sekä tehtyihin selvityksiin. Muurlan kehityskuvalla ei ole muuta alueiden käytön suunnittelua sitovia oikeusvaikutuksia.

#### *5.2.7 Kaavaselostuksen riittävyys (valitukset 2 ja 4)*

Vaihemaakuntakaavan selostuksessa on kuvattu kaavaratkaisun valinnassa käytetty kaksivaiheinen prosessi. Ympäristöministeriö toteaa, että kaavaratkaisun perustelut on kaavaselostuksen kohdassa 7.2 kuvattu suppeasti. Tämä ei kuitenkaan tee kaavaratkaisusta lainvastaista. Kaikkia vaikutusarvioinnin yksityiskohtia ei ole tarpeen esittää kaavaselostuksessa.

Kaavaselostuksen osalta ympäristöministeriö toteaa lisäksi, että vaihemaakuntakaavan keskeinen sisältö ja käsitellyt vaihtoehdot on kuvattu selostuksen luvussa 7, kaavaratkaisun vaikutukset luvussa 8 ja yhteenveto saadusta palautteesta luvussa 9. Kaavaselostuksessa viitataan oikoradasta tehtyyn alustavaan yleissuunnitelmaan ja ympäristövaikutusten arviointiselostukseen, jotka sisältävät hankkeen yksityiskohtaisemman kuvauksen ja vaikutusten arvioinnin sekä arviot toimenpiteistä, joilla lievennetään kaavaratkaisusta aiheutuvia haitallisia vaikutuksia. Ottaen huomioon, että kaavaratkaisun toteutuminen edellyttää vielä radan yleis- ja ratasuunnitelmaa, ympäristöministeriö katsoo, että kaavaselostuksessa on esitetty maankäyttö- ja rakennusasetuksen 10 §:ssä vaaditut asiat siinä laajuudessa kuin maakuntakaavan tarkoitus yleispiirteisenä suunnitelmana edellyttää.

#### *5.2.8 Maakuntakaavan sisältövaatimusten täytyminen*

Ympäristöministeriö toteaa, että maankäyttö- ja rakennuslain 1 §:n mukaisia lain yleisiä tavoitteita sekä lain 5 §:n mukaisia alueiden käytön suunnittelun tavoitteita täydentävät maakuntakaavan osalta lain 28 §:n mukaiset maakuntakaavan sisältövaatimukset. Maakuntakaavan lainmukaisuutta arvioidaan siten sen perusteella täyttääkö kaava kyseiset sisältövaatimukset. Maakuntakaavoitus on eri tavoitteita ja intressejä yhteen sovittavaa toimintaa, ja sisältövaatimusten täyttymistä arvioitaessa otetaan huomioon maakuntakaavan tehtävä yleispiirteisenä kaavana.

#### *Vaihemaakuntakaavaa koskevat maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset*

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät varautumista uuteen nopeaan ratayhteyteen Helsingin ja Turun välillä. Maankäyttö- ja rakennuslain 24 §:n 2 momentin mukaan maakunnan suunnittelussa ja muussa alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista. Maakuntakaavan sisältövaatimuksia koskevan maankäyttö- ja rakennuslain 28 §:n mukaan maakuntakaavaa laadittaessa on otettava huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja erityisesti kiinnitettävä huomiota mm. ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyihin, vesi- ja maa-ainesvarojen kestävään käyttöön sekä maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaalimiseen.

#### *Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottaminen (valitus 2)*

Vaihemaakuntakaavan ratkaisu toteuttaa erityistavoitetta, jonka mukaan alueidenkäytön suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuudet toteuttaa uusi rautatieyhteys Helsingistä Turkuun. Nopean Helsinki-Turku -raideyhteyden jatkosuunnittelun mahdollistava kaavaratkaisu ei ole esteenä lähitai taajamaliikenteen toimintaedellytyksien selvittämiseen, missä yhteydessä on mahdollista selvittää myös uuden ratayhteyden asemapaikat. Kaavaratkaisu ei myöskään estä nykyisen Helsinki-Turku -ratayhteyden (rantaradan) kehittämistä ja lähiliikenteen toimintaedellytysten parantamista nykyisellä radalla.

#### *Luonnonarvojen huomioon ottaminen (valitukset 2, 3, 4, 5 ja 6)*

Kaikki tutkitut ratavaihtoehdot pirstovat jossain määrin luonnon ydinalueita ja aiheuttavat haitallisia vaikutuksia kasvillisuuteen, eläimistöön ja ekologisiin yhteyksiin. Ympäristövaikutusten arvioinnissa on todettu, että M-linjauksen alavaihtoehdot Mk ja Mp vaikuttavat useampiin arvokkaiksi rajattuihin luonnonalueisiin kuin päävaihtoehto M.

Vaikutusarvioinnissa on tunnistettu vaihtoehdon Mk vaikutus Kiskonjoen-Perniönjoen luontoon sekä alueen ekologisiin yhteyksiin. Vaihemaakuntakaavaan valittu ratalinjaus sijoittuu kyseisellä alueella hieman päävaihtoehtoa M pidemmällä matkalla moottoritien maastokäytävään. Lisäksi vaihtoehto mahdollistaa arvioinnin mukaan ekologisten yhteyksien turvaamisen alikuluin tai vastaavin ratkaisuin. Valitun linjauksen ei vaikutusarvioinnin perusteella voida katsoa olevan merkit-

tävästi haitallisempi Kiskonjoen-Perniönjoen luonnon ydinalueen kannalta kuin muiden vertailussa mukana olleiden ratalinjausvaihtoehtojen.

Mk-linjauksella siltä osin kuin se eroaa päävaihtoehdosta M, ei ole tehdyn ympäristövaikutusten arvioinnin mukaan tiedossa arvokkaita lajiesiintymiä. Linjauksella on mahdollista ekologisten yhteyksien turvaaminen alikuluin tai vastaavin ratkaisuin. Vaihemaakuntakaavan uusi rautatie -merkintään on liitetty suunnittelumääräys, joka velvoittaa tarvittaessa teknisin ratkaisuin huolehtimaan mm. luonnonarvojen huomioon ottamisesta.

Maakuntakaavassa esitettävä ratalinjaus kulkee lähimmillään yli kilometrin etäisyydellä Aneriojärven eteläpäästä. Ympäristövaikutusten arvioinnin mukaan ratakankkeen meluvaikutus Aneriojärven linnustoon on todennäköisesti vähäinen. Radalla ei myöskään arvioinnin mukaan ole todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia Aneriojärven niihin luontoarvoihin, joiden vuoksi se on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon.

Siitteenjärven osalta junaliikenteen melu vähentää järven virkistyskäyttöarvoja ja vapaa-ajan asumisen viihtyisyyttä. Rata kulkee lähimmillään noin 200 metrin päässä järvestä, ja sen vaikutusalueelle jää useita vapaa-ajan rakennuksia. Ratalinjausten melualueelle jäävien vapaa-ajan kiinteistöjen sekä vakinaisten asukkaiden määrät on esitetty ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa. Kokonaisuutena valitulla ratalinjauksella ei ole muita linjauksia suurempia meluhaittoja. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa voidaan meluhaittoja jossain määrin lieventää meluntorjuntatoimenpitein.

Vähä-Ruona -järven rantaan on maakuntakaavan mukaisesta ratalinjauksesta matkaa noin puoli kilometriä. Sisumajan virkistysalueeseen kohdistuvia vaikutuksia on mahdollista tarkastella linjauksen täsmennyttyä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Samalla on mahdollista suunnitella tarvittavia toimia haittojen lieventämiseksi.

Lapinsuota ei ole ympäristövaikutusten arviointiselostuksen mukaan luokiteltu valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokkaaksi kohteeksi luontoarvoiltaan. Se ei myöskään kuulu suojeluohjelmien piiriin.

Vaihemaakuntakaavassa esitettävä ratalinjaus ylittää Kiskon latvavesien Natura 2000 -alueeseen (FI0200120) kuuluvan Koskenalasan alueen. Radan vaikutuksista Koskenalasan alueeseen on tehty luonnonsuojelulain (1096/1996) 65 §:n mukainen Natura-arviointi ennen maakuntakaavan hyväksymistä. Arvioinnin mukaan radan toteuttamisesta ei aiheudu merkittävästi heikentäviä vaikutuksia niihin luontoarvoihin, joiden perusteella alue on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on Natura-arvioinnista antamassaan lausunnossa arvioinut, että radan toteuttamisella ei tämänhetkisen tiedon mukaan olisi merkittävästi heikentäviä vaikutuksia Kiskonjoen latvavesien Natura 2000 -alueen luontoarvoihin, edellyttäen kuitenkin, että suunnitelmassa esitetyt lieventämistoimet otetaan toteutuksessa huomioon täydessä laajuudessaan. Maakuntakaavan uusi rautatie -merkintään on liitetty suunnittelumääräys, joka velvoittaa varmistamaan tarvittaessa teknisin ratkaisuin, ettei Natura 2000 -alueen luonnonarvoja merkittävästi heikennetä.

Vaikutusten arvioinnin mukaan kaavaratkaisun mukaisen ratalinjauksen vaikutuksia eläimistöön ei voida pitää muita linjausvaihtoehtoja haitallisempina. Kaikki vaihtoehdot pirstovat luonnon ydinalueita. Erityisesti suojeltaviin lajeihin kuuluvan liito-oravan elinalueita on vaikutusten arvioinnin mukaan eniten vaihtoehdoille yhteisellä osuudella E+M. Liito-oravan osalta ympäristöministeriö katsoo, että maakuntakaavan yleispiirteisyyden puitteissa on mahdollista tarkemmassa suunnittelussa löytää toteutuskelpoinen ja luonnonsuojelulain asettamien reunaehtojen mukainen ratkaisu.

Ratakankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa on arvioitu myös rakentamisen aikaisia vaikutuksia mm. vesistöihin. Kaikilla esitetyillä vaihtoehdoilla on rakentamisen aikaisia haitallisia vaiku-

tuksia, kuten pintavesien samenumista. Hankkeen jatkosuunnittelussa on kuitenkin mahdollista hallita rakentamisen aikaisia vaikutuksia sekä suunnitella radan rakentamisesta yli jäävien maamassojen käsittelyä. Vaihemaakuntakaavassa esitetyn ratkaisun ei voida katsoa olevan tältä osin muita vaihtoehtoja haitallisempi.

Alustavassa yleissuunnitelmassa esitetty ratalinjaus on voimakkaasti massaylijäämäinen. Vaikutusten arvioinnin mukaan kalliomassoja voitaneen käyttää seudulla tapahtuvassa muussa rakentamisessa, mutta muita ylijäämämassoja varten tarvitaan läjitysalueita. Eri linjausvaihtoehtojen välillä ei ole merkittävää eroa syntyvien ylijäämämassojen määrässä. Ylijäämämassojen käsittely ja mas-satalouden parantamiseksi mahdolliset suunnitteluratkaisut tulevat ratkaistavaksi myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

Jerina Walliuksen valituksessa (valitus 6) mainitun E18-tien vuoksi rakennetun puhdistamon osalta vaikutuksia ja mahdollisia toimenpiteitä on mahdollista tarkastella yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa linjauksen tarkennuttua.

#### *Vaikutukset pohjavesiin (valitus 4)*

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on tunnistettu ratalinjauksen mahdolliset vaikutukset Kurjenpahnan-Ristinummen sekä Kaukolan pohjavesialueisiin ja Kukinnummen vedenottamon toimintaan. Kaavassa esitettävä yleispiirteinen ratalinjaus sijoittuu edellä mainittujen pohjavesialueiden reunoille. YVA-selostuksen mukaan Kukinnummen vedenottamon kautta ei saada käyttöön Kaukolan pohjavesialueen varoja kokonaisuudessaan. Vedenottamolle on mahdollista tutkia uusi korvaava kaivopiste ratalinjauksen eteläpuolelle.

Vaikutusten arvioinnista tai kaavaehdotusta koskevasta ELY-keskuksen lausunnosta ei ilmene seikkoja, jotka tekisivät kaavan mukaisesta ratalinjauksesta toteuttamiskelvottoman. Pohjavesialueisiin ja vedenottamoihin kohdistuvia vaikutuksia on mahdollista selvittää ja lieventää yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä, jossa ratalinjan tarkempi sijainti ja tekniset toteutusratkaisut täsmentyvät.

Pohjaveden laatua ja määrää muuttavat toimenpiteet tarvitsevat vesilain mukaisen luvan. Luvan tarvetta voidaan arvioida vasta radan suunnittelun tarkennuttua. Maakuntakaavan yleispiirteisyydestä johtuen lopullisen ratalinjauksen suunnittelussa on liikkumavaraa, jonka avulla haitallisia vaikutuksia voidaan ehkäistä, tarvittaessa teknisin ratkaisuin. Ympäristöministeriö katsoo, että maakuntakaava täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 28 §:n mukaiset sisältövaatimukset vesivarojen kestävästä käytöstä osalta.

#### *Vaikutukset Pirkkalan tilaan Ahtialassa (valitus 3)*

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen mukaan ratalinjauksella Mk ei Ahtialan kohdalla ole ympäristöhallinnon kartoituksen ja luokituksen mukaisia pohjavesialueita. Vaihemaakuntakaavan mukainen ratalinjaus kulkee valittajan mainitsemista lähdealueesta ja vesiensuojelukosteikosta noin 100–200 metrin etäisyydeltä. Kyseiset kohteet eivät kuulu suojeluohjelmien piiriin. Valittajan mainitseman toimintasuunnitelman mukaan kohteet ovat mahdollisia kosteikkojen toteuttamispaikkoja.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa ei ole noussut esiin sellaisia tilaan tai sen toimintaan kohdistuvia vaikutuksia, jotka tekisivät linjauksesta toteuttamiskelvottoman. Ratalinjauksen valinnassa on pyritty löytämään kokonaisuutena vähiten haitallinen ratkaisu. Kaikkien vaihtoehtojen on kuitenkin todettu aiheuttavan haittoja paikallisesti.

Pirkkalan tilan päärakennuksen etäisyys ratalinjauksesta on noin 400 metriä. Radan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on mahdollista maakuntakaavan yleispiirteisyyden puitteissa suunnitella vähiten haitallista radan tarkempaa sijaintia, sekä teknisin ratkaisuin ehkäistä mm. tärinää ai-

heutuvaa haittaa. Myös maatilain toiminnalle mm. pohjavesien ja liikkumisyhteyksien kannalta mahdollisimman vähän haittava toteuttamisratkaisu tulee selvitettyä yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä. Uusi rautatie -merkintään liitetty suunnitelmääräys velvoittaa ottamaan huomioon mm. luonnon ja pohjavesialueiden arvot yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Valituksessa esitetty ratalinjauksen muutos on käsitelty kohdassa 5.2.9.

Kulttuuriympäristön ja maiseman huomioon ottaminen (valitukset 2, 3, 4, 5 ja 6)

Kaavaratkaisun mukainen ratalinjaus risteää ns. Kekkosen tien kanssa Kukutinjärven läheisyydessä ja uudelleen moottoritien läheisyydessä. Tietä ei ole Salon seudun maakuntakaavassa osoitettu kulttuurihistoriallisesti merkittävänä, eikä se kuulu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY2009). Vahvistettavana olevassa vaihemaakuntakaavassa ei esitetä muutoksia tien linjaukseen. Radan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on mahdollista selvittää sellaiset tekniset toteutustavat risteämisille, joilla aiheutetaan mahdollisimman vähän haittaa kulttuuriympäristön arvoille.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa todetaan, että rata ylittää Sammalonsalmen noin 150 metriä pitkällä ja seitsemän metriä korkealla sillalla. Rata muuttaa luonnontilaista järvimaisemaa ja kulkee kulttuurihistoriallisesti paikallisesti arvokkaan Sammalon kantatilan läheisyydessä.

Linjaus halkaisee Kiskon-Kiikalan kulttuurimaiseman, johon Ahtialan kylä kuuluu, sen kapeimmalta kohdalta, eikä sijoitu valtakunnallisesti merkittävän Aneriojokilaakson kulttuurimaiseman alueelle. Kaavaratkaisun mukaisen ratalinjauksen etäisyys Kruusilan kylästä ja kulttuurimaisemasta on useita kilometrejä.

Pirkkalan tilan etäisyys ratalinjauksesta on noin 400 metriä. Päärakennuksen osalta on voimassa vaihemaakuntakaavan vahvistamisen jälkeenkin Salon seudun maakuntakaavan merkittävä rakennetun ympäristön kokonaisuus -merkintä, johon liitetyn suunnitelmääräyksen mukaan suunnittelun ja rakentamisen tulee olla kokonaisuuden säilymistä turvaavia ja edistäviä. Ympäristöministeriö katsoo, että radan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on mahdollista maakuntakaavan yleispiirteisyyden puitteissa hakea vähiten haitallista radan tarkempaa sijaintia, sekä teknisin ratkaisuin ehkäistä tärinästä aiheutuvat haitat.

Lammin talo sijaitsee yli kilometrin etäisyydellä maakuntakaavassa osoitetusta ratalinjauksesta. Vaikutusten arvioinnissa ei ole todettu, että kaavaratkaisusta aiheutuisi kulttuuriympäristölle haittaa tältä osin.

Museoviraston opetus- ja kulttuuriministeriölle antaman lausunnon mukaan linjaukselle Mk sijoituu myös vähiten tunnettuja ja todennäköisiä muinaisjäänneksiä. Kiinteät muinaisjäänneksöt ovat lailla suojeltuja, ja niiden tarkempi tutkimus tulee tehdä suunnittelun edetessä.

Ympäristöministeriö toteaa, että kaikki tutkitut linjausvaihtoehdot aiheuttavat jossain määrin haittaa kulttuuriympäristölle, kulttuuriperinnölle ja maisemalle. Vaihemaakuntakaavassa on pyritty löytämään kokonaisvaikutuksiltaan vähiten haitallinen ratkaisu. Linjaus Mk on myös Museoviraston lausunnon mukaan tutkituista vaihtoehdoista vähiten haitallinen kulttuuriympäristön kannalta. Radan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on mahdollista etsiä teknisiä toteuttamisratkaisuja, joilla lievennetään kulttuuriympäristöille aiheutuvaa haittaa.

Eurooppalaisen maisemayleissopimuksen huomioon ottaminen (valitus 4)

Suomi on hyväksynyt eurooppalaisen maisemayleissopimuksen vuonna 2005, ja se on saatettu kansallisesti voimaan 1.4.2006. Sopimuksen velvoitteita toteutetaan Suomessa mm. maankäyttö- ja rakennuslainsäädännön sekä luonnonsuojelulainsäädännön avulla. Suomen lainsäädäntö täyt-

tää sopimuksen velvoitteet. Myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet velvoittavat edistämään maisema-arvojen vaalimista alueiden käyttöä suunniteltaessa.

Ympäristöministeriö toteaa, että maakuntakaavan lainmukaisuutta arvioidaan maankäyttö- ja rakennuslain 28 §:n mukaisten sisältövaatimusten perusteella. Ympäristövaikutusten arvioinnissa on selvitetty ratalinjausvaihtoehtojen ja valitun kaavaratkaisun vaikutukset maisemaan. Ympäristöministeriö toteaa, että kaikki tutkitut linjausvaihtoehdot aiheuttavat jossain määrin haittaa kulttuuriympäristölle ja maisemalle. Vaihemaakuntakaavassa on pyritty löytämään kokonaisvaikutuksiltaan edullisin ratkaisu.

#### Oikoratalinjauksen ilmastovaikutukset (valitukset 2 ja 4)

Maakuntakaavalla ei ratkaista Salo-Lohja -oikoradalla käytettävää liikennöintinopeutta. Käytetty 300 km/h mitoitusnopeus liittyy ratageometrian suunnitteluun. Vaihekaavan taustaselvityksissä on arvioitu, että oikoradan toteuttaminen vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä siirtämällä henkilöliikennettä henkilöautoista ja linja-autoista junaliikenteeseen. Salo-Lohja -oikoradan vaihemaakuntakaavalla ei ratkaista rantaradan kehittämistä eikä rantaradan junavuorojen tai linja-autovuorojen tarjontaa. Maakuntakaavalla varaudutaan alueiden käytössä pitkän aikavälin rai-deyhteyden tarpeeseen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja liikenne- ja viestintäministeriön asettaman työryhmän esityksen mukaisesti.

#### Asemapaikkojen osoittaminen maakuntakaavassa (valitukset 2, 4 ja 6)

Vaihemaakuntakaavassa ei ole ratkaistu Salo-Lohja -oikoradan asemapaikkoja. Kaavassa ei osoiteta asemavaroja Muurlaan tai Suomusjärvelle.

Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on ollut mm. valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämällä tavalla varautua ensisijaisesti kaukoliikenteen nopeaan ratayhteyteen välillä Helsinki-Turku. Muurlan ja Suomusjärven mahdollisten lähiliikenteen asemien toteuttamista on mahdollista selvittää jatkosuunnittelun yhteydessä.

Kaavassa osoitetaan kehittämisperiaatemerkinällä raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue Muurlan kohdalla. Merkinnän tarkoituksena on varmistaa paikallisjunaliikenteen edellytysten huomioon ottaminen alueen maankäytön suunnittelussa. Merkintä ei määrää mahdollisen aseman sijaintia eikä se mahdollista maankäytön suunnittelua siten, että si- vuutettaisiin yleis- ja asemakaavojen mm. maisemallisten arvojen vaalimiseen liittyvät sisältövaatimukset. Alueella on vaihemaakuntakaavan vahvistamisen jälkeenkin lisäksi voimassa Salon seudun maakuntakaavan kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta aluetta tarkoittava merkintä, johon liitetty suunnittelumääräys velvoittaa turvaamaan kulttuuriympäristön ja maiseman arvot alueiden käytön suunnittelussa.

#### Radan kannattavuus ja siitä aiheutuvat kustannukset (valitukset 2, 4, 5 ja 6)

Ympäristöministeriö toteaa, että laskelmien perusteella Salo-Lohja -oikoratahanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Yhteiskuntataloudellinen laskelma sisältää ensisijaisesti liikenteellisiä hyötyjä ja kustannuksia sekä rahaksi muunnettavissa olevia turvallisuus- ja ympäristövaikutuksia, eikä se ota huomioon kaikkia hyötyjä ja kustannuksia, jotka liittyvät mm. alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittymiseen, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin tai luontoarvoihin.

Vaihemaakuntakaavassa esitettävän uuden oikoratalinjauksen perusteena ovat mm. valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä Helsinki-Turku -yhteysvälin strateginen merkitys Suomen liikennejärjestelmässä. Ympäristöministeriö katsoo, että yhteiskuntataloudellinen kannattamattomuus ei ole ainoa peruste arvioida Salo-Lohja -oikoradan kaltaista pitkän aikavälin väylävarausta maakuntakaavassa. Vaihemaakuntakaavalla ei myöskään estetä rantaradan parantamista.

Radasta aiheutuvien kustannusten osalta ympäristöministeriö toteaa, että radan toteuttamiskustannuksia on arvioitu normaaliin tapaan alustavan yleissuunnitelman yhteydessä. Maakuntakaavalla ei ratkaista ratahankkeen rahoitusta eikä kustannusten jakoa valtion ja kuntien kesken.

*Kohtuuton haitta maanomistajille sekä maan lunastaminen (valitukset 2, 3, 4, ja 6)*

Maakuntakaava on yleispiirteinen suunnitelma alueiden käytöstä, eikä se mahdollista Salo-Lohja -oikoratahankkeen suoraa toteuttamista ilman ratalain mukaista yksityiskohtaisempaa suunnitelmaa. Maakuntakaavan oikeusvaikutukset kohdistuvat pääasiassa yksityiskohtaisempaan suunnitteluun, jota maakuntakaava ohjaa. Yleispiirteisyydestä johtuen maakuntakaavassa esitettävä ratalinjaus sisältää liikkumavaraa, ja linjaus on tarkoitettu tarkentumaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaihemaakuntakaavan uusi rautatie -merkintää koskeva maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus on ehdollinen. Rajoituksen voimassa ollessa ei lupaa rakennuksen rakentamiseen saa myöntää siten, että vaikeutetaan maakuntakaavan toteutumista. Lupa on kuitenkin myönnettävä, mikäli luvan epäämisestä aiheutuisi hakijalle huomattavaa haittaa, eikä kunta tai muu julkisyhteisö lunasta aluetta tai suorita haitasta kohtuullista korvausta. Ympäristöministeriö katsoo, että Salo-Lohja -oikoradan vaihemaakuntakaavassa esitetty rautatien aluevaraus on tehty maakuntakaavan tehtävä huomioon ottaen riittäviin suunnitelmiin ja selvityksiin perustuen, eikä kaavavaruuksesta ja siihen liitetystä rakentamisrajoituksesta aiheudu maanomistajille kohtuutonta haittaa.

Ympäristöministeriö ei ota maakuntakaavaa vahvistaessaan kantaa lunastuslain (603/1977) mukaisiin kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastamisen edellytyksiin. Maakuntakaavan vahvistamispäätöksestä ei aiheudu suoraan lunastustoimenpiteitä. Kaavan lisäksi maan lunastaminen edellyttää yksityiskohtaisempaa suunnitelmaa, jossa radan tarkempi sijainti on määritelty. Ratalain 21 §:n 1 momentin mukaan hyväksytty ratasuunnitelma oikeuttaa ratasuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen.

*Yhteenvedo sisältövaatimusten täyttymisestä*

Ympäristöministeriö toteaa yhteenvedona, että vaihemaakuntakaavan ratkaisusta aiheutuu haittoja mm. luonnonarvoille, kulttuuriympäristölle ja ihmisten elinoloille. Kaavaratkaisua valittaessa on kuitenkin pyritty löytämään kokonaisuutena vähiten haitallinen ratalinjausvaihtoehto. Uusi rautatie -merkintään on lisäksi liitetty suunnittelumääräys, jonka mukaan radan suunnittelussa on huolehdittava alueen luonnon, maiseman, kulttuuriperinnön, geologisten muodostumien ja pohjavesialueiden huomioon ottamisesta sekä varmistettava että Kiskonjoen Natura 2000 -alueen luonnonarvoja ei merkittävästi heikennetä.

Ympäristöministeriö katsoo edellä esitetyn perusteella, että Salo-Lohja vaihemaakuntakaava täyttää maakuntakaavalle maankäyttö- ja rakennuslain 28 §:ssä asetetut sisältövaatimukset mm. valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisen, tarkoituksenmukaisen alue- ja yhdyskuntarakenteen, alueiden käytön ekologisen kestävyys, ympäristön ja talouden kannalta kestävien liikenteen järjestelyjen, vesi- ja maa-ainesvarojen kestävä käytön sekä maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaalimisen osalta. Vaihemaakuntakaavasta ei voida myöskään katsoa aiheutuvan maanomistajille kohtuutonta haittaa.

*5.2.9 Valitun ratalinjakuksen muuttaminen maakuntakaavan vahvistamisen yhteydessä ja suunnittelun palauttaminen ELY-keskukseen (valitus 2, 3 ja 4)*

Maankäyttö- ja rakennuslain 26 §:n mukaan maakuntakaavan laatimisesta huolehtii maakunnan liitto. Maankäyttö- ja rakennuslain 31 §:n 3 momentin mukaan ympäristöministeriön on jätettävä maakuntakaava kokonaan tai osittain vahvistamatta, jollei kaava täytä sille asetettuja sisältöva-

timuksia tai jos päätös muutoin on lainvastainen. Muussa tapauksessa maakuntakaava on vahvistettava.

Maakuntakaavaan voidaan maankäyttö- ja rakennuslain 31 §:n 6 momentin nojalla vahvistettaessa tehdä oikaisunluonteisia korjauksia tai maakunnan liiton suostumuksella vähäisiä muutoksia. Ympäristöministeriö ei siten voi vahvistamisen yhteydessä muuttaa kaavassa valittua ratalinjausta, koska kyseessä olisi enemmän kuin lain sallima oikaisunluontoinen korjaus tai vähäinen muutos.

Jaakko ja Pirkko Larmon (valitus 3) valituksen osalta ympäristöministeriö toteaa, että valittajien esittämä paikallinen muutos radan sijaintiin voidaan tutkia yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä maakuntakaavan yleispiirteisyydestä johtuen.

Maakuntakaavan laatiminen ei kuulu elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tehtäviin, vaan siitä vastaa maankäyttö- ja rakennuslain 26 §:n mukaan maakunnan liitto.

### 5.3 Maakuntakaavan vahvistaminen

Ympäristöministeriö katsoo, että Varsinais-Suomen Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaava perustuu maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n tarkoittamiin riittäviin selvityksiin ja tutkimuksiin ja täyttää sille maankäyttö- ja rakennuslain 28 §:ssä asetetut sisältövaatimukset eikä ole muutoinkaan lainvastainen. Vaihemaakuntakaavasta ei voida myöskään katsoa aiheutuvan maanomistajille kohtuutonta haittaa. Koska maakuntakaavan vahvistamiselle ei ole maankäyttö- ja rakennuslain 31 §:n 3 momentista johtuvaa estettä, ympäristöministeriö vahvistaa maakuntakaavan.

Maakuntakaavan lainmukaisuutta arvioidaan maankäyttö- ja rakennuslainsäädännössä asetettujen vaatimusten mukaisesti. Maankäyttö- ja rakennuslainsäädäntö toteuttaa omalta osaltaan myös perustuslain mukaista toimeksiantoa kansanvaltaisuuden ja oikeusvaltioperiaatteen sekä yhdenvertaisuuden, liikkumisvapauden, omaisuuden suojan, työtä koskevan oikeuden, elinkeinonvapauden ja ympäristövastuun sekä virkatoimia koskevan vastuun osalta.

### 5.4 Maakuntakaavan voimaantulo

Ympäristöministeriö määrää maankäyttö- ja rakennuslain 201 §:n perusteella maakuntakaavan tulemaan voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman.

### 5.5 Jatkotoimenpiteet

Varsinais-Suomen liiton on maankäyttö- ja rakennusasetuksen 93 §:n mukaisesti kuulutettava maakuntakaavan voimaantulosta.

Varsinais-Suomen liiton tulee lisäksi lähettää maakuntakaava tiedoksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen 95 §:n mukaisille viranomaisille otettavaksi huomioon suunnittelussa, päätöksenteossa sekä alueiden käyttöä koskeviin toimenpiteisiin ryhdyttäessä.

### 5.6 Oikeusvaikutukset

Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n 1 momentin mukaisesti maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n 2 momentin mukaisesti viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista.

Maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n 1 momentin mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus on voimassa maakuntakaavamerkinnot ja määräykset sisältävässä maakuntakaavan osassa mainituilla alueilla. Alueella, jolla rakentamisrajoitus on voimassa, ei lupaa rakennuksen rakentamiseen saa myöntää siten, että vaikeutetaan maakuntakaavan toteutumista.

### 5.7 Sovelletut oikeusohjeet

Maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999) 4 § 3 mom., 9 §, 17 §, 24 § 2 mom., 25 §, 27 §, 28 §, 29 §, 30 § 1 mom., 31 § 1 mom., 33 § 1 mom., 188 § 3 mom. ja 201 § 1 mom.

Maankäyttö- ja rakennusasetus (895/1999) 1 §, 10 §, 12 §, 93 § 1 mom. ja 95 §

Kuntalaki (365/1995) 90 §, 92 § ja 100 §

Luonnonsuojelulaki (1096/1996) 65 § ja 66 §


Ympäristöministeriön asetus (31.3.2000) maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa kaavoissa käytettävistä merkinnöistä


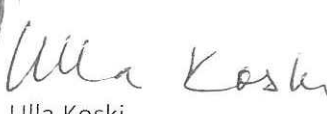
Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Ympäristöministeriön asetus ympäristöministeriön maksullisista suoritteista (1142/2009) 3 §

### 5.8 Muutoksenhaku

Tähän päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Valitusosoitus on liitteenä.

Asunto- ja viestintäministeriö  Krista Kiuru

Aluesuunnitteluneuvos   Ulla Koski

LIITE Valitusosoitus  
Oikaisuvaatimusohje

### MAKSU JA JAKELU

Päätös, maksutta

Varsinais-Suomen liitto, PL 273, 20101 Turku

Päätös jäljennös saantitodistuksella, maksu 200 euroa (laskutetaan erikseen)

Jonna Asklöf, Vilikkalantie 1177, 25110 Kruusila

Päivi Kukkonen, Kekkosentie 34, 25420 Lahnajärvi

Jaakko ja Pirkko Larmo c/o Aulikki Kiviranta, Maanomistajien Arviointikeskus Oy  
Hietalahdenkatu 8 A 19, 00180 Helsinki

Muurlan kansalaisliike c/o Jouni Nyqvist, Kistolantie 27, 25130 Muurla

Sammalon osakaskunta c/o Tuomas Peltola, Vilikkalantie 1177, 25110 Kruusila

Jerina Wallius, Sammalontie 17, 25110 Kruusila

Yhteisissä valituksissa päätös on toimitettu valituksessa ilmoitetulle yhdyshenkilölle. Jollei yhdyshenkilöä ole ilmoitettu, päätös on toimitettu valituksen ensimmäiselle allekirjoittajalle tai vastaselityksen ensimmäiselle allekirjoittajalle, mikäli sen allekirjoittaja on muu kuin valituksen ensimmäinen allekirjoittaja. Päätöksen vastaanottajan on hallintolainkäyttölain (586/1996) 55 §:n 2 momentin sekä hallintolain (434/2003) 56 §:n 2 momentin nojalla ilmoitettava tämän päätöksen tiedoksisaannista valituksen muille allekirjoittajille. Ilmoittamisen laiminlyönnistä tai sen viivästyttämisestä voi ilmoitusvelvolliselle hallintolain 68 §:n 1 momentin nojalla seurata korvausvelvollisuus.

**Tiedoksi**

Sisäasiainministeriö  
Puolustusministeriö  
Valtiovarainministeriö  
Opetus- ja kulttuuriministeriö  
Maa- ja metsätalousministeriö  
Liikenne- ja viestintäministeriö  
Työ- ja elinkeinoministeriö  
Sosiaali- ja terveysministeriö  
Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
Ympäristöministeriön luontoympäristöosasto  
Liikennevirasto



## VALITUSOSOITUS

### Valitusviranomainen

Ympäristöministeriön päätökseen tyytymätön saa hakea siihen muutosta korkeimmalta hallinto-oikeudelta kirjallisella valituksella. Siltä osin, kun ympäristöministeriö on jättänyt maakuntakaavan vahvistamatta, muulla kuin maakunnan liitolla tai kunnalla ei ole oikeutta hakea muutosta (maankäyttö- ja rakennuslain 191 § 3 momentti). Valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa korkeimman hallinto-oikeuden kirjaamoon.

### Valitusaika

Valitus on toimitettava valitusviranomaiselle viimeistään kolmantenakymmenentenä (30) päivänä päätöksen antopäivästä, sitä päivää lukuun ottamatta. Valituksen tulee olla perillä virka-aikana eli viimeistään klo 16.15. Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, lauantai, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, jouluaatto tai juhannusaatto valitusaika jatkuu vielä seuraavana arkipäivänä.

### Valituksen sisältö

Valituskirjelmässä on ilmoitettava

- valittajan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa
- päätös, johon haetaan muutosta, miltä kohdin muutosta haetaan, mitä muutoksia vaaditaan tehtäväksi ja millä perusteella muutosta vaaditaan.

Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on joku muu henkilö, valituskirjelmässä on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta.

Valituskirjelmä on valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen allekirjoitettava.

### Valituksen liitteet

Valituskirjelmään on liitettävä

- ympäristöministeriön päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- asiamiehen valtakirja, mikäli valituksen on laatinut valittajan valtuuttama asiamies
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo toimitettu viranomaiselle.

### Valituksen toimittaminen perille

Valituskirjelmän voi viedä valittaja itse tai hänen valtuuttamansa asiamies. Sen voi omalla vastuulla lähettää myös postitse, toimittaa lähetin välityksellä tai sähköpostilla. Valituskirjelmä on toimitettava niin ajoissa, että se ehtii perille valitusajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.

Muutoksenhakijalta peritään korkeimmassa hallinto-oikeudessa oikeudenkäyntimaksu 226 euroa (laki 1213/2010). Tuomioistuinten ja eräiden oikeushallintoviranomaisten suoritteista perittävistä maksuista annetussa laissa (701/1993) on erikseen säädetty eräistä tapauksista, joissa maksua ei peritä.

Korkeimman hallinto-oikeuden

postiosoite: PL 180, 00131 Helsinki

käyntiosoite: Fabianinkatu 15, Helsinki

puhelinvaihe: 029 56 40200

telekopio: 029 56 40382

sähköpostiosoite: korkein.hallinto-oikeus@oikeus.fi

**OIKAISUVAATIMUSOHJE**

Jos maksuvelvollinen katsoo, että maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, hän voi vaatia siihen oikaisua ympäristöministeriöltä.

Oikaisuvaatimus on toimitettava ympäristöministeriölle (6) kuukauden kuluessa maksun määräämisestä.

Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava

- oikaisua vaativan nimi, asuinpaikka ja postiosoite
- vaatimus maksun muuttamiseksi
- oikaisuvaatimuksen perustelut

Oikaisuvaatimus on oikaisuvaatimuksen tekijän tai oikaisuvaatimuksen muun laatijan omakätisesti allekirjoitettava. Jos ainoastaan laatija on allekirjoittanut oikaisuvaatimuksen, siinä on mainittava myös laatijan nimi, asuinpaikka ja postiosoite.

Oikaisuvaatimukseen on liitettävä maksun määräämisen perusteena oleva asiakirja alkuperäisenä tai jäljennöksenä.

Omalla vastuullaan oikaisuvaatimuksen voi lähettää postitse tai lähetin välityksellä. Postiin oikaisuvaatimus on jätettävä niin ajoissa, että se ehtii perille oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.

Ympäristöministeriö

postiosoite:	PL 35, 00023 Valtioneuvosto
kirjaamon käyntiosoite:	Fabianinkatu 6 A, Helsinki
puhelinvaihte:	020 610 100
telekopio:	(09) 1603 9320
sähköpostiosoite:	kirjaamo.ym@ymparisto.fi