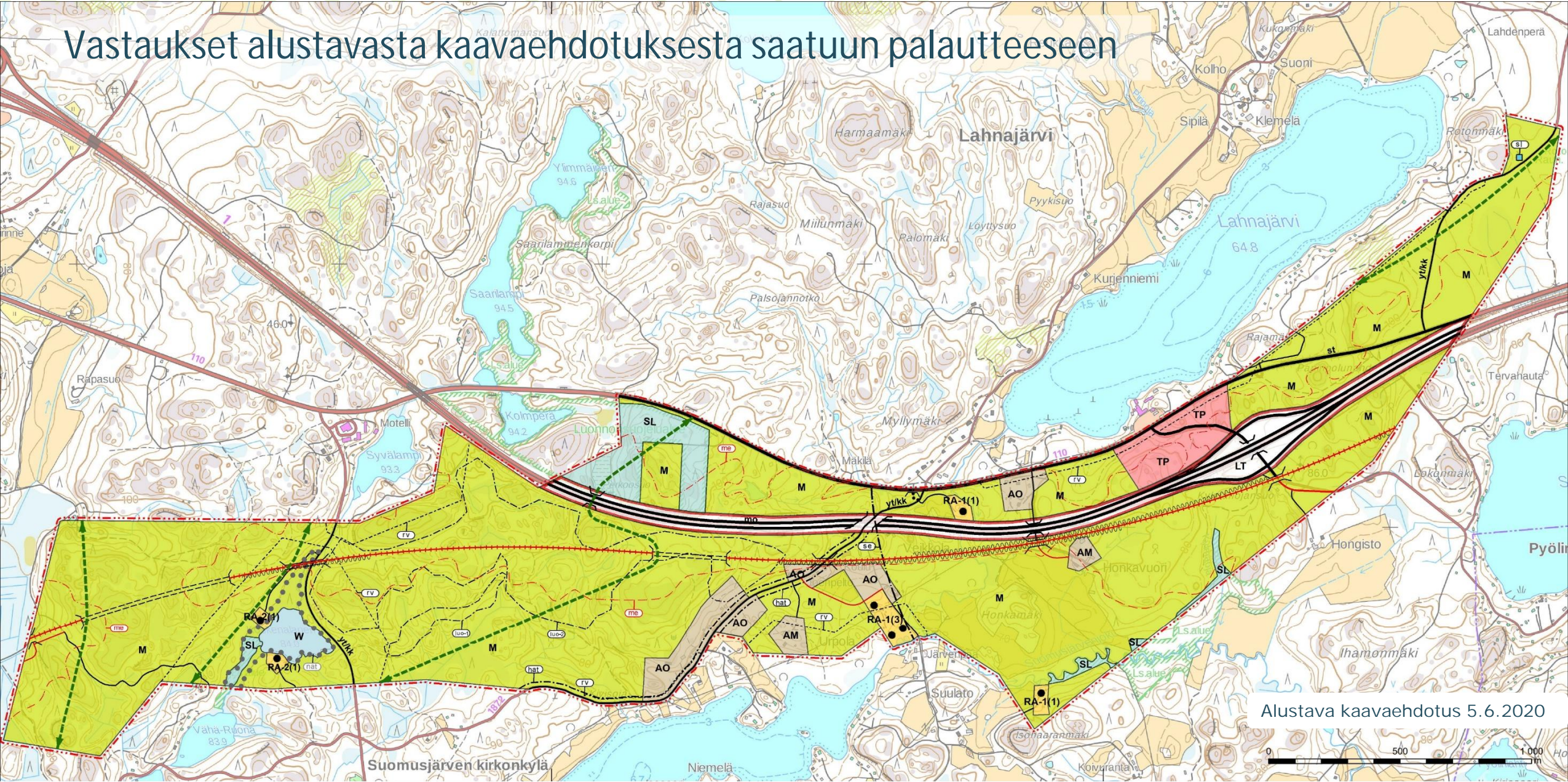


Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi

Vastaukset alustavasta kaavaehdotuksesta saatuun palautteeseen



Alustava kaavaehdotus 5.6.2020

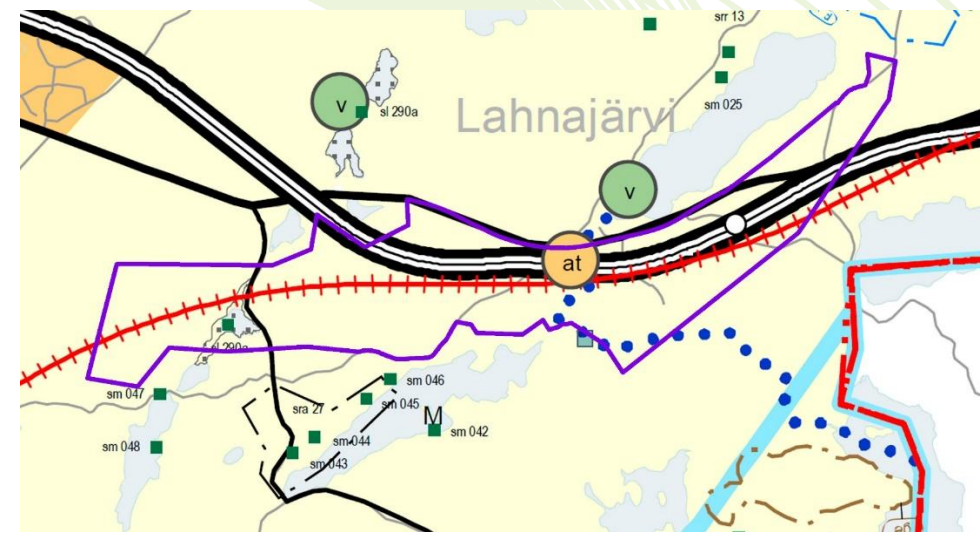
Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi

JOHDANTO

Poikkeusoloista johtuen ehdotusvaiheeseen suunniteltu yleisötilaisuus korvattiin esittelemällä alustava kaavaehdotus videon avulla. Esittelyvideoon ja kaava-aineistoon oli mahdollisuus tutustua internetissä ja niistä oli mahdollisuus antaa palautetta 15.6.-14.8.2020. Palautteita saatiin neljä (4). Tässä esityksessä käydään läpi palautteissa esiin nousseet asiat ja annetaan niihin vastineet.

Yleisenä huomiona kaikkia palautteita koskien

- Yleiskaava on nimensä mukaisesti yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jonka tehtävänä on yhdyskunnan eri toimintojen, kuten asutuksen, palvelujen, työpaikkojen ja virkistysalueiden sijoittamisen yleispiirteinen ohjaaminen sekä kyseisten toimintojen yhteensovittaminen.
- Maakuntakaava ohjaa kuntakaavoitusta (MRL 32 § 1 mom).
- Osa palautteissa esiin nousseista asioista on sellaisia, ettei niitä voida yleiskaavassa ratkaista. Tällaisia ovat esim. ratalinjaus, Lahnajärven aseman osoittaminen sekä meluselvitys ja melusteiden suunnittelu.



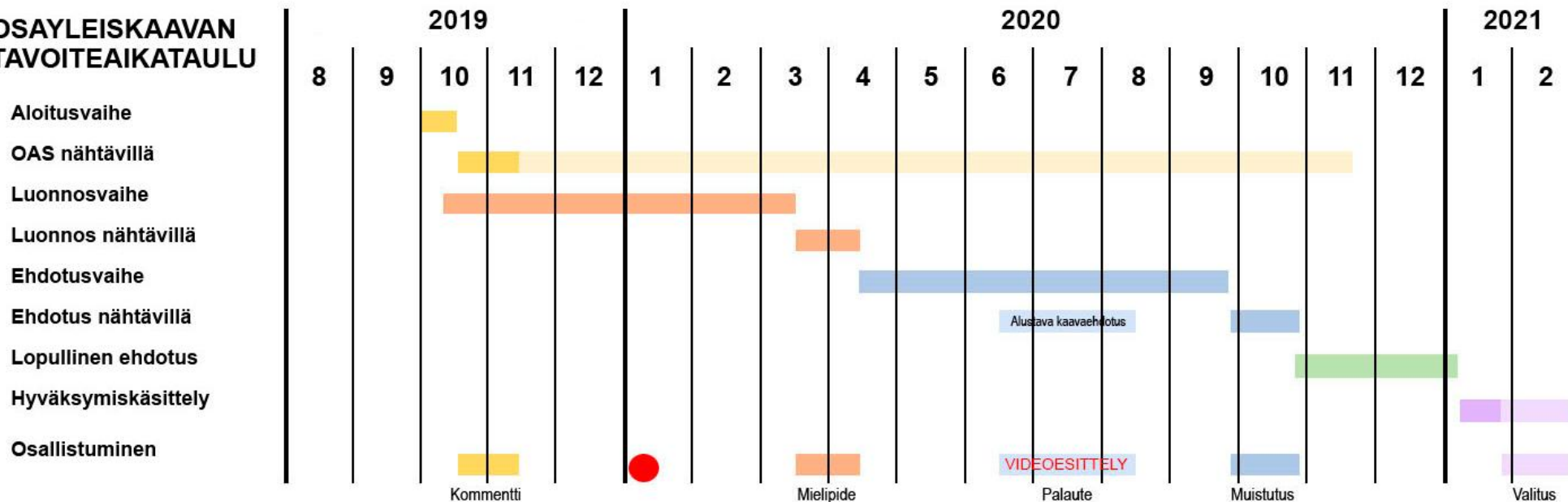
1. Tekeillä oleva Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA ja sen tulokset tulee huomioida kaavatyössä.

VASTAUS:

- Espoo-Salo-oikoradan ympäristövaikutusten arviointi (YVA) valmistui vuonna 2010 (WSP Finland Oy). Sen perusteella valittiin ratalinjaus radan yleissuunnitteluun.
- Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA:ssa täydennetään tarvittavin osin aiempia selvityksiä (esim. luonnon osalta) ja aiemmin tehtyä Espoo-Salo-oikoradan YVA:a.
- Kaavatyötä tehdään tiiviissä yhteistyössä meneillään olevan YVA:n ja radan yleissuunnittelun kanssa. Siten YVA:n ja radan yleissuunnitelmien ajantasaiset tiedot ovat siten käytössä ja huomioidaan kaavatyössä.
- Yleiskaavaprosessin pituus ja monivaiheisuus huomioiden kaavatyön ajoittaminen osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyllä tavalla on välttämätöntä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun sujuvan etenemisen kannalta: oikoradan yleissuunnitelmaa ei voida hyväksyä, mikäli oikeusvaikutteinen yleiskaava ei mahdollista radan toteuttamista.

YVA-MENETTELYN TAVOITEAIKATAULU	2019					2020												2021	
	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2
YVA-OHJELMAVAIHE																			
YVA-ohjelman laadinta																			
YVA-ohjelma nähtävillä																			
Yhteysviranomaisen lausunto YVA-ohjelmasta																			
YVA-SELOSTUSVAIHE																			
Vaikutusten arviointi ja YVA-selostuksen laadinta																			
YVA-selostus nähtävillä																			
YHTEYSVIRANOMAISEN PERUSTELTU PÄÄTELMÄ																			
YVA:n yleisötilaisuudet																			

OSAYLEISKAAVAN TAVOITEAIKATAULU



2. Kaava-alueen pitäisi kattaa Suomusjärven ja Lahnajärven ympäristöt ja niiden rantojen asuin- ja lomakiinteistöt, koska tuleva rata vaikuttaa voimakkaasti nyt esitettyä kaava-aluetta laajemmalle kyseisten järvien ympäristöön. Esim. radasta aiheutuva melu saattaa aiheuttaa vaatimuksia esimerkiksi mahdollisten uusien loma-asuntojen rakentamiseen.

VASTAUS:

- Suomusjärven oikorataosayleiskaavan kaava-alue on rajattu koskemaan vain suunniteltua Espoo-Salo-oikorataa ja sen lähiympäristöä, koska muualla voimassa olevan osayleiskaavan (Keskustan pohjoisosanmoottoritien Lahnajärven osayleiskaava, KV 16.12.2004) ei ole rakentamispainetta eikä siten myöskään kaavamuuostarvetta.
- Vaikutukset arvioidaan koko siltä alueelta, johon ne ulottuvat radan poikittaissuunnassa kaava-alueen kohdalla. Esim. melun osalta siis tutkitaan myös Lahnajärven ja Suomusjärven ympäristöt.
- Kaava-alueen ulkopuolella melusta johtuvat vaatimukset rakentamiseen tutkitaan tapauskohtaisesti.

3. Kaavakartalle merkityn päiväaikaisen 55 dB:n sijaan melusuojauksen tarve tulisi määritellä VN:n loma-asunnoille antamien melutasojen (päivä 45 dB, yö 40 dB) mukaan.

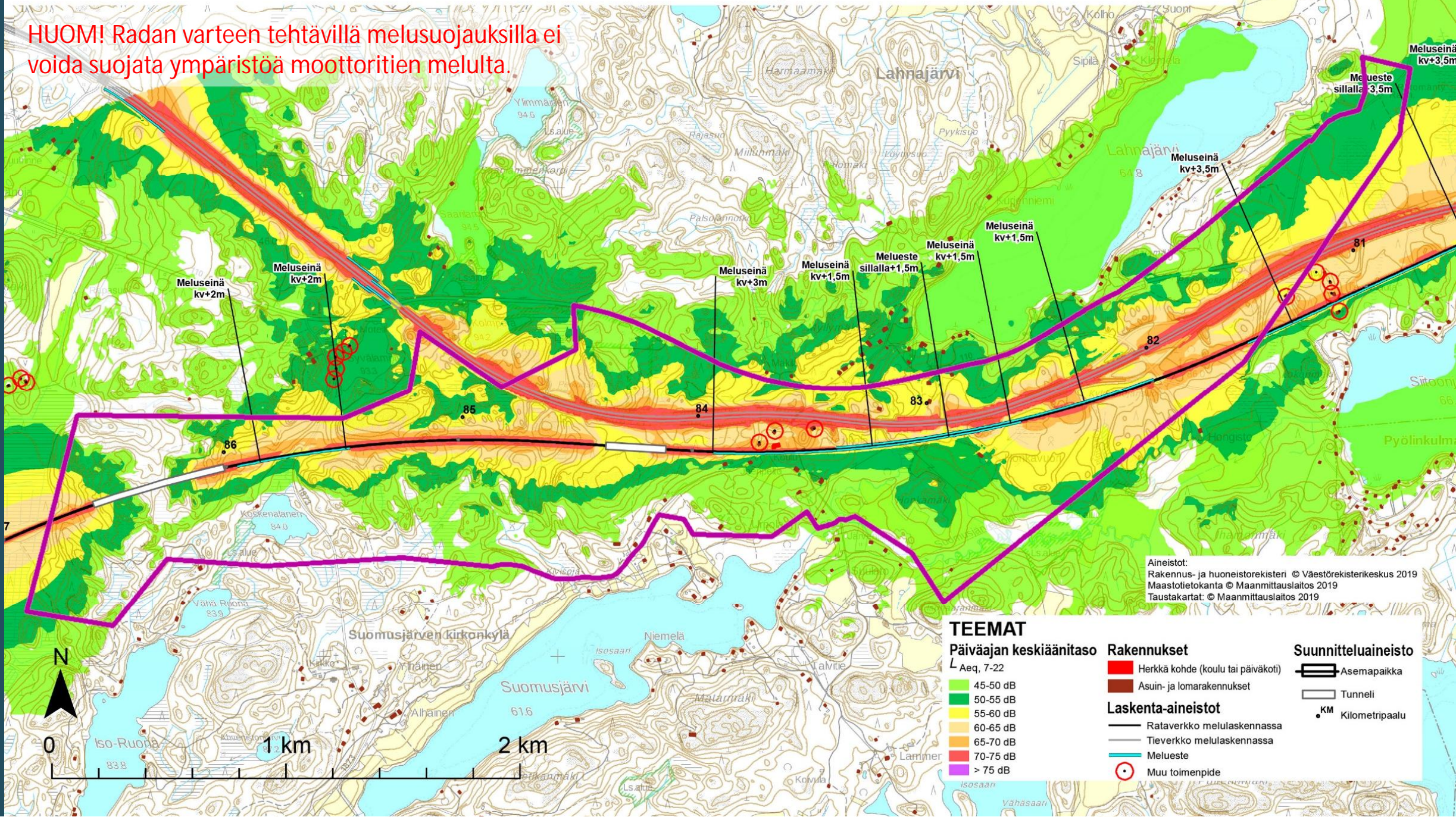
VASTAUS:

- Kaavakartalle merkitään piirustusteknisistä syistä vain päiväaikaisen tie- ja raideliikenteen yhteismelun 55 dB:n käyrä (päivämelu 2050, radan melusteet toteutettu). Muut yhteismelua koskevat käyrät ovat nähtävissä kaavaselostuksen sivulla 38 olevasta melukartasta.
- Valtioneuvosto on päätöksessään VNp 993/92 antanut melun keskiäänitason ohjearvot, jotka ovat yleisesti käytössä.
- Impulssimaisen tai kapea-kaistainen äänen (melutapahtumat) osalta ei ole olemassa ohjeistusta, jota voitaisiin käyttää liikennehankkeissa. Espoo-Salo-oikoradan melulaskennassa on kuitenkin huomioitu tunnelien suuaukkojen melua lisäävä vaikutus erillisenä melunlähteenä.

[Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992](#)

Yhteismelu ennustetilanteessa vuonna 2050 suunniteltu meluntorjunta

HUOM! Radan varteen tehtävillä melusuojauksilla ei voida suojata ympäristöä moottoritiiden melulta.



Aineistot:
 Rakennus- ja huoneistorekisteri © Väestörekisterikeskus 2019
 Maastotietokanta © Maanmittauslaitos 2019
 Taustakartat © Maanmittauslaitos 2019

TEEMAT

Päiväajan keskiäänitaso

- L Aeq, 7-22
- 45-50 dB
- 50-55 dB
- 55-60 dB
- 60-65 dB
- 65-70 dB
- 70-75 dB
- > 75 dB

Rakennukset

- Herkkä kohde (koulu tai päiväkot)
- Asuin- ja lomarakennukset

Laskenta-aineistot

- Rataverkko melulaskennassa
- Tieverkko melulaskennassa
- Melueste
- Muu toimenpide

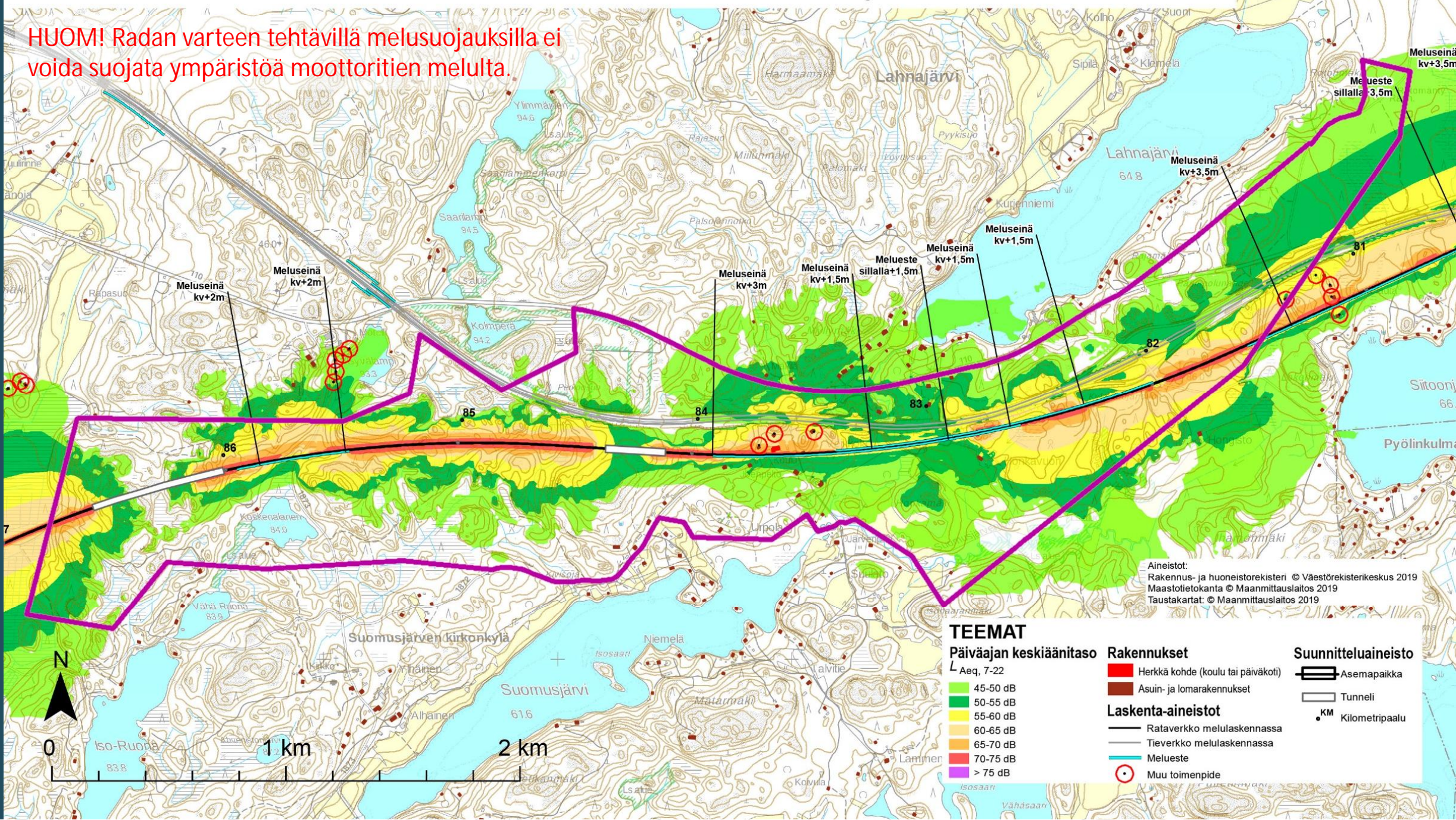
Suunnitteluaineisto

- Asemapaikka
- Tunneli
- KM Kilometripaalu



Raideliikennemelu ennustetilanteessa vuonna 2050 suunniteltu meluntorjunta

HUOM! Radan varteen tehtävillä melusuojauksilla ei voida suojata ympäristöä moottoritien melulta.



Aineistot:
 Rakennus- ja huoneistorekisteri © Väestörekisterikeskus 2019
 Maastietokanta © Maanmittauslaitos 2019
 Taustakartat © Maanmittauslaitos 2019

TEEMAT

Päiväajan keskiäänitaso

- L_{Aeq, 7-22}
- 45-50 dB
 - 50-55 dB
 - 55-60 dB
 - 60-65 dB
 - 65-70 dB
 - 70-75 dB
 - > 75 dB

Rakennukset

- Herkkä kohde (koulu tai päiväkot)
- Asuin- ja lomarakennukset

Laskenta-aineistot

- Rataverkko melulaskennassa
- Tieverkko melulaskennassa
- Meluste
- ⊙ Muu toimenpide

Suunnitteluaineisto

- Asemapaikka
- Tunneli
- KM Kilometripaalu

4. Melunsuojauksen tarvetta laskettaessa tulisi ottaa huomioon myös tavarajunaliikenne, joka todennäköisesti kuitenkin tulisi tapahtumaan yöaikaan.

VASTAUS:

- Lähtökohtana meluselvityksessä on, että radalla tulee liikennöimään kolme eri junatyyppeä:
 - Pendolino, maksiminopeus 250 km/h
 - Intercity, maksiminopeus 200 km/h
 - tavarajuna, maksiminopeus 70 km/h
- Melulaskennassa on ollut lähtökohtana, että henkilöliikenteen lisäksi yöaikaan kulkee myös tavarajunia.
- Melulaskennassa junien nopeudet vaihtelevat välillä 30 km/h – 250 km/h. Riippuen siitä, missä kohtaa rataa juna on menossa, kunkin junan nopeus ja sen tuottama melu vaihtelevat.
- Melulaskennassa on kullakin kohdalla rataa huomioitu eniten melua tuottava juna. Tarkastelu on tehty sekä päivä- että yöaikaan.

JUNAN TODELLISEN ENIMMÄISNOPEUDEN 250 km/h MÄÄRÄYTYMINEN

- Espoo-Salo oikoradan suunnittelussa ratageometrian mitoitusnopeus on 300 km/h, mutta junan enimmäisnopeus on 250 km/h, koska Suomessa ei ole tällä hetkellä eikä tule lähitulevaisuudessaan olemaan junakalustoa, jolla voisi ajaa 300 km/h.
- Edellä mainitusta johtuen junan enimmäisnopeus 250 km/h on ollut lähtökohtana radan sähkö- ja turvalaitesuunnittelussa. Näin ollen junan todellinen enimmäisnopeus radalla on 250 km/h. Tätä enimmäisnopeutta on käytetty myös lähtökohtana meluselvityksessä ja melusuojausten suunnittelussa.
- Jotta junan enimmäisnopeus voitaisiin joskus tulevaisuudessa nostaa ratageometrian mahdollistamaan 300 km/h, se edellyttää sähkö- ja turvalaitteiden uusimista sekä samalla myös melusuojausten päivittämistä. Mutta ensimmäisenä edellytyksenä on siis se, että Suomeen olisi ylipäätään mahdollista saada joskus tulevaisuudessa käyttöön junakalusto, jolla voidaan ajaa 300 km/h.



5. Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten YVA-ohjelmasta antamien lausuntojen mukaan tulisi huomioida myös meluhuiput, jotka ovat erittäin haitallisia nukahtamisvaiheessa.

VASTAUS:

- Meluselvityksen ja meluntorjuntasuunnitelman laatiminen kuuluu Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden ympäristövaikutusten arvioinnin ja Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun tehtäviin. YVA ja yleissuunnittelu tuottavat lähtötiedon kaavahankkeeseen melunkin osalta.
- Kohdassa 3 on käyty läpi meluselvityksen ja meluntorjuntasuunnitelman laatimisen lähtökohdat:
 - Valtioneuvosto on päätöksessään VNp 993/92 antanut melun keskiäänitason ohjearvot, jotka ovat yleisesti käytössä.
 - Impulssimaisen tai kapea-kaistainen äänen (melutapahtumat) osalta ei ole olemassa ohjeistusta, jota voitaisiin käyttää liikennehankkeissa. Espoo-Salo-oikoradan melulaskennassa on kuitenkin huomioitu tunnelien suuaukkojen melua lisäävä vaikutus erillisenä melunlähteenä.

Lisätietoja meluselvityksestä ja meluntorjuntasuunnitelmasta: jari.hosiokangas@ramboll.fi

6. Kaavassa tulisi näyttää radan vaatima tila kaikkine laitteineen koko ratalinjalla. Sen tulisi sisältää penkereet, melusuojarakenteet, suoja-aidat sekä huoltotiet. Tunneleihin tulisi merkitä kaksi tunnelikäytävää. Kaavaselostuksessa tulisi olla havainnekuvia lähistöllä liikkuvien näkökulmasta.

VASTAUS:

- Rata on merkitty kaavakartalle YM:n *Yleiskaavamerkinnot ja -määräykset* -oppaan (s. 98) mukaisella merkinnällä, jolla osoitetaan tärkeimmät kansainvälisen liikenteen rataosat, valtakunnan osakeskuksia ja merkittävimpiä maakunta- ja kaupunkikeskuksia yhdistävät rataosat sekä merkittävimpiin satamiin ja tärkeimmille rajanylityspaikoille johtavat radat. Uuden rataosan viivamerkintä on väriltään punainen.
- Yleiskaavan luonne, tarkkuus ja mittakaava huomioiden radan vaatiman tilan esittäminen kaavassa ei ole tarkoituksenmukaista. Rata-alueen tarkka leveys määritellään vasta ratasuunnittelussa. Kaavaselostuksen sivulla 27 on radan ympäristöpoikkileikkaus, joka havainnollistaa radan ja sen laitteiden vaatimaa tilaa.
- Tunnelit on merkitty YM:n oppaan (s. 96) mukaisesti. Tunnelit on merkitty kaavakartalle kuitenkin ohjeellisina, koska niiden suunnitelmat tarkentuvat seuraavassa ratasuunnitteluvaiheessa.
- Mikäli Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun yhteydessä tuotetaan havainnekuvia Suomusjärven oikorataosayleiskaavan kohdalta, niitä voidaan lisätä kaavaselostukseen.

6. Kaavassa tulisi näyttää radan vaatima tila kaikkine laitteineen koko ratalinjalla. Sen tulisi sisältää penkereet, melusuojarakenteet, suoja-aidat sekä huoltotiet. Tunneleihin tulisi merkitä kaksi tunnelikäytävää. Kaavaselostuksessa tulisi olla havainnekuvia lähistöllä liikkuvien näkökulmasta.

VASTAUS:

- Rata on merkitty kaavakartalle YM:n *Yleiskaavamerkinnät ja -määräykset* -oppaan (s. 98) mukaisella merkinnällä, jolla osoitetaan tärkeimmät kansainvälisen liikenteen rataosat, valtakunnan osakeskuksia ja merkittävimpiä maakunta- ja kaupunkikeskuksia yhdistävät rataosat sekä merkittävimpiin satamiin ja tärkeimmille rajanylityspaikoille johtavat radat. Uuden rataosan viivamerkintä on väriltään punainen.
- Yleiskaavan luonne, tarkkuus ja mittakaava huomioiden radan vaatiman tilan esittäminen kaavassa ei ole tarkoituksenmukaista. Rata-alueen tarkka leveys määritellään vasta ratasuunnittelussa. Kaavaselostuksen sivulla 27 on radan ympäristöpoikkileikkaus, joka havainnollistaa radan ja sen laitteiden vaatimaa tilaa.
- Tunnelit on merkitty YM:n oppaan (s. 96) mukaisesti. Tunnelit on merkitty kaavakartalle kuitenkin ohjeellisina, koska niiden suunnitelmat tarkentuvat seuraavassa suunnitteluvaiheessa - ratasuunnitelmassa.
- Mikäli Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun yhteydessä tuotetaan havainnekuvia Suomusjärven oikorataosayleiskaavan kohdalta, niitä voidaan lisätä kaavaselostukseen.

7. Koska tavoitteena on parantaa mahdollisen paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä, kaavassa tulisi osoittaa asema Lahnajärvelle. Tämä tukisi myös Suomen hallituksen tavoitetta kestävästä liikenteestä. Vain riittävän tiheä asemaverkosto sekä paikallisjuna- ja tavarajunaliikenne yhdessä ympäristöä (luontoa, maisemaa, kulttuuriperintöä) mahdollisimman vähän vahingoittavan linjauksen kanssa voivat edistää ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävästä liikennettä.

VASTAUS:

- Maakuntakaava ohjaa kuntakaavoitusta (MRL 32 § 1 mom). Varsinais-Suomen maakuntakaavassa ei ole osoitettu asemapaikkaa Lahnajärvelle. Sen sijaan ratalinjaus on esitetty maakuntakaavassa.
- Salon kaupunki on kaikissa ratasuunnittelun vaiheissa korostanut, että Lahnajärven asemapaikalle on luotava tekniset edellytykset, mikä on myös huomioitu Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelussa.
- Suomensjärven oikorataosayleiskaavassa on varauduttu asemapaikkaan osoittamalla kaava-alueelle vyöhyke, jonka maankäyttö ratkaistaan erikseen rataliikenteen kehittämisen yhteydessä.
- Lahnajärven asemapaikan ja sen ympäristön tarkempi suunnittelu kytkeytyy maakuntakaavoitukseen ja paikallisliikenteen kehittämiseen. Paikallisjunaliikenteen edellytyksenä on riittävä väestöpohja ja matkustajapotentiaali aseman läheisyydessä.
- Ratasuunnittelun alkaessa kaupunki voi lähteä tekemään kehittämissuunnitelmaa Lahnajärven aseman ympärille ja edistää alueen saamista maakuntakaavaan. Vasta sen jälkeen alueelle voidaan laatia yleiskaava.

8. Lähellä Perkoosuota karttakuvassa näkyvän tunnelin ympärillä on punaisella rasteroitua aluetta. Se on todettu liito-oravan mahdolliseksi asuinalueeksi.

VASTAUS:

- Kyseinen liito-oravan mahdollinen elinympäristö on osoitettu kaavakartalla luo2-alueena:

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue. Alueen osa, jolla sijaitsee luonnonsuojelulain perusteella suojeltuja mahdollisia liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkoja sekä muita luontoarvoja. Liito-oravan elinympäristön ja liikkumisen kannalta tarpeellinen puusto tulee säilyttää. Numerotunnus viittaa osayleiskaavaselostuksen liitteenä olevaan luontoselvityksen kohdeluetteluun.

9. Lapinsuon ympäri kulkee kunto-virkistysreitti, josta pieni osa sijaitsee kaava-alueella. Kunto-virkistysreitti pitäisi merkitä Suomusjärven oikorataosayleiskaavaan, koska ko. metsätietä on yleisesti käytetty paikka- ja ulkokuntalaisten virkistys- ja kuntoilualueena läpi vuoden. Talvisin sinne ajettu hiihtolatu, joka on alkanut Suomusjärven koululta, on ollut pitkään käytössä.

VASTAUS:

- Yleiskaava on nimensä mukaisesti yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jonka tehtävänä on yhdyskunnan eri toimintojen, kuten asutuksen, palvelujen, työpaikkojen ja virkistysalueiden sijoittamisen yleispiirteinen ohjaaminen sekä kyseisten toimintojen yhteensovittaminen. Yleiskaavaan sen mittakaava ja luonne huomioiden merkitään vain kevyen liikenteen ja virkistyksen pääreitit, joiden ylläpidosta vastaa kaupunki tai muu julkinen taho. Sen sijaan yksityisille maille sijoittuvien ja yksityistahojen ylläpitämiä alemman tason reittejä ei yleiskaavoihin merkitä.
- Koska kunto-virkistysreitti ei kuulu kevyen liikenteen eikä virkistyksen pääreitistöön eikä se ole kaupungin eikä muunkaan julkisen tahon ylläpitämä, ei sitä osoiteta Suomusjärven oikorataosayleiskaavassa.
- Mielenpitemässä esitetyllä alueella ja siellä kulkevalla metsätiellä voi liikkua jokamiehenoikeudella, esimerkiksi kävellen, hiihtäen, pyöräillen ja ratsastamalla.

10. Yhdessä palautteessa viitataan luonnosvaiheessa annettuun mielipiteeseen, johon annettu vastine on vuorovaikutusraportissa sivuilla 48-49.

VASTAUS:

- Vuorovaikutusraportti löytyy Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavahankkeen internet-sivulta osoitteesta: <https://www.salo.fi/attachements/2020-06-15T12-26-37188.pdf>.

Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi

Lisätietoja antavat

Yleiskaava-arkkitehti

Marjo Saukkonen

puh. 02 778 5100

marjo.saukkonen@salo.fi

Sitowise Oy

DI Pia Niemi

puh. 040 631 5093

pia.niemi@sitowise.com