

Lähtettäjä:

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —
Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry
Annankatu 29 A 16
00100 Helsinki
suojelusihteeri@tringa.fi



Lohjan lintutieteellinen yhdistys Hakki ry
Aki Mettinen, suojeluvastaava
aki.mettinen@gmail.com

**Vastaanottaja:**

Väylävirasto
PL 33
00521 Helsinki
kirjaamo@vayla.fi

Muistutus Espoo–Saloo-oikoradan yleissuunnitelmasta (asianumero LIVI/7151/04.01.00/2017)

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry:n (rek.nro 116.353, 3789 jäsentä loppuvuonna 2021) tarkoituksena on edistää ja kehittää lintuharrastusta, lintujen- ja luonnonsuojelua sekä toimia alueensa lintuharrastajien ja tutkijoiden yhdyssiteenä. Yhdistyksen toiminta-alue on Helsinki ja sen ympäristö (entinen Uudenmaan maakunta sekä Sipoo entisellä Itä-Uudellamaalla).

Lohjan lintutieteellinen yhdistys Hakki ry (Hakki) on aktiivinen noin 300 jäsenen yhdistys, jonka toimialue on Lohjan ja Siuntion kunnat. Hakki on luontojärjestö, joka edistää erityisesti lintuharrastusta, linnuston tutkimusta ja suojelua toimialueellaan ja suhtautuu kriittisesti suunnitelmiin, jotka uhkaavat lintujen ja niiden elinympäristöjen elinvoimaisuutta ja monimuotoisuutta.

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry ja Lohjan lintutieteellinen yhdistys Hakki ry ovat tutustuneet nähtävillä olleeseen Espoo–Saloo-oikoradan yleissuunnitelmaan ja muuhun aineistoon ja lausuvat mielipiteenään seuraavaa. Yhdistykset ovat ratalain 22 §:n 1 momentissa tarkoitettuja muistutuksen laatimiseen oikeutettuja tahoja.

Yleistä

Espoo–Saloo-oikorata on osa Helsinki–Turku nopea junayhteys -hankekokonaisuutta, jonka tavoitteena on lyhentää Helsingin ja Turun välistä matka-aikaa Espoosta Kirkkonummen, Lohjan ja Vihdin kautta Saloon kulkevan uuden ratalinjauksen avulla. Tästä nähdään koituvan hyötyä matkustusmäärien lisääntymisenä ja

alueiden kuntien elinvoiman kasvattajana. Oikorataa ja koko hankekokonaisuutta on markkinoitu hiilineutraaliuden haasteisiin vastaavana ilmastotekona ja kestävän kasvun kehityksen hankkeena.

Osuudelle Espoo–Lohja kaavailtuun uusiin kuntien suunnitelmien mukaisen maankäytön toteutumisen aikatauluun ja laajuuteen liittyy kuitenkin suurta epävarmuutta, mikä vaikuttaa mm. matkustajamääriin sekä hankkeella tavoiteltavien myönteisten vaikutusten toteutumiseen. Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelma ei käytännössä muuttunut linjaukseltaan eikä siten vaikutukseltaankaan edellisestä Helsinki-Turku nopean junayhteys hankekokonaisuuden ratasuunnitelmista, mikä ilmenee valmistuneista YVA selosteista. Kielteisiä vaikutuksia on runsaasti, jotka on seikkaperäisesti esitetty YVA-selosteissa ja niiden pohjalta yhteysviranomaisena toimivan Uudenmaan ELY-keskuksen perustelluissa päätelmissä (3.12.2021). Yhteysviranomaisen perustellut päätelmät edellyttävät lukuisia ja merkittäviä vaatimuksia erityisesti juuri Espoo-Salo oikoradan suunnittelulle ja toteuttamiselle, koska tämä osuus on suunniteltu kokonaan uuteen maastokäytävään. Ongelmana on myös osassa kunnista suunniteltujen asemien pitkä etäisyys asutuskeskuksista. Kielteiset luonto-, ympäristö-, viihtyvyys ja maisemavaikutukset sekä erilaiset rakentamisen aikaiset riskitekijät tulevat edelleen ilmi myös yleissuunnittelun laatijoiden vastineissa yhteysviranomaisen päätelmiin, joissa vaikutusten ehkäisyä tai lieennytyksiä on esitetty joko melko yleisluontoisina toimenpiteinä tai esitetty toimenpiteiden tarkentamista tehtäväksi suunnitelman seuraavissa vaiheissa esim. ratasuunnitelmassa.

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

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

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

- a) välttäisi erityisesti Nuuksion Natura-alueeseen ja laajemman järviylängön maakunnallisesti arvokkaaseen lintualueeseen kohdistuvia haittavaikutuksia,
- b) säästäisi merkittäviä yhtenäisiä alueita sekä vesistöjä ja niissä olevia uhanalaisia luontotyyppisiä ja lajeja erityisesti Lohjan ja Salon alueilla,
- c) olisi linjassa tällä hetkellä voimassa olevan Uusimaa-ohjelman olemassa olevan yhdyskuntainfrastruktuurin hyödyntämistä koskevien suositusten kanssa (Uudenmaan liitto 2017),
- d) eikä vaikeuttaisi Suomen hiilineutraaliustavoitteiden ja luontokadon torjunnan saavuttamista, kun huomioidaan oikoradan rakentaminen reuna-alueineen ja massiiviset rakentamisen aikaiset päästöt rakentamisen aikana sekä hyvin epävarma, mahdollisesti jopa negatiivinen päästövähennyspotentiaali. Suunnitelman arviot henkilöautoliikenteen vähenemisestä ja siirtymisestä junan käyttäjiksi jäävät perustelematta. Etätyöskentelystä on tullut toimiva vaihtoehto työmatkapedelöinnille, jota ei ole syytä edistää ilmastomuutoksen

kielteiset vaikutukset tietäen. Maantieliikenne sähköistyy tai siirtyy biopolttoaineisiin ja myös joukkoliikenne saadaan haluttaessa hiilineutraalimmaksi ja kattavammaksi sekä korvaamaan henkilöautoilua jo nykyiselläkin maantieverkostolla.

Kestävän kehityksen kannalta riittävänä Helsinki-Turku nopean yhteyden ratahankekokonaisuudessa voidaan pitää Espoon kaupunkirataa ja sen yhteyttä olemassa olevaan rantarataan. Tämä osuus onkin käytännössä Helsinki-Turku nopean yhteyden hankekokonaisuudesta erillään oleva hanke eikä siten liity myöskään Espoo-Salo oikoratahankeeseen. Hankekokonaisuudessa tämä oli ainoa yhteiskunnallisesti kannattava rataosuus (1,25 €/1,0 €). Espoon kaupunkiradasta (käytännössä aloitettukin osana rantaradan parantamista), joka hankkeena on jo pitkällä, hyötyvät eniten tietenkin pääkaupunkiseudun Helsingin, Espoon ja Vantaan työmatkaliikenne.

Yleissuunnitelmassa todetaan, että nykyisen rantaradan parantaminen nykyistä suuremmille nopeuksille on todettu hyvin hankalaksi ja kalliiksi. Tämä ei kuitenkaan ole olennaista (kalliita minuitteja), sillä suurnopeusratojen rakentaminen matka-aikojen lyhentämistä tavoitellen on kaikin tavoin toissijainen kehityssuunta olemassa olevan rataverkoston kapasiteetin nostamiselle. Rantaradan parantamiseen tarvitaan alkuvaiheessa vain 94 miljoonaa euroa (kannattavuus 74 senttiä satsattua yhtä euroa kohden), jolla saavutetaan jo hyviä etuja nykyiseen tilanteeseen nähden. 2,9 miljardin euron hintaisella oikoradalla mahdollisesti saavutettava 26 minuutin säästö matka-ajassa ei ole riittävä peruste oikoradan laajamittaisille negatiivisille vaikutuksille.

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

Hankkeen linnustovaikutukset

Nuukcio

Nuukcion laaja yhtenäinen metsäalue on maakunnallisesti tärkeimpiä alueita vaateliaan, taantuvan metsälinnuston kannalta (Ellermaa 2010). Nuukcion Natura-alueen kriteerilajeista erityisesti metso tarvitsee suurta, yhtenäistä metsäelinympäristöä, ja siksi hankkeen Natura-alueen ulkopuolelle sijoittuvalla maankäytöllä ja ekologisten yhteyksien pirstoutumisella on metson tulevaisuuden kannalta merkittävää vaikutusta.

Metso on maakunnallisesti uhanalainen laji (Ellermaa 2018). Ratalinjauksen läheisyyteen Nuukcion IBA-, FINIBA- ja MAALI-aluerajausten lounaisosiin sijoittuu useita metson soidinalueita ja edelleen tärkeitä pesimäalueita (Ellermaa 2022). Tringa on kartoittanut lähes koko Nuukcion järviylängön alueen linnuston viimeksi vuonna 2015, ja tässä yhteydessä on kartoitettu myös metson soidinalueita. Metsokukon reviiiri voi olla huomattavan laaja, jopa 70 hehtaaria. Toimiva metson soidin vaatii useamman kukon, joten elinvoimaisen metsokannan säilyttäminen alueella edellyttää laajaa yhtenäistä metsää meluvaikutusten ulottumattomissa. Lajin inventoinnin vaikeuden sekä Nuukcion alueen taantuneen kannan vuoksi metsoon kohdistuvien kokonaisvaikutusten suhteen on noudatettava varovaisuusperiaatetta. Oikoratahanketta varten metson soidin- ja pesimäalueita ei ole asianmukaisesti selvitetty, eikä näin ollen ole edellä mainitun valossa mahdollista välttää perusteltua epäilyä hankkeesta aiheutuvista metsoon kohdistuvista merkittävistä vaikutuksista.

Pohjois-Kirkkonummen lintujärvet

Oikoradan suunnitellun reitin läheisyydessä Kirkkonummen Veikkolassa sijaitsee Pohjois-Kirkkonummen lintujärvien maakunnallisesti tärkeä lintualue (MAALI). Alue koostuu useista pienehköistä lintujärvistä, joista lähimmäksi ratayhteyttä sijoittuu Perälänjärvi. Ratalinjaus kulkee Perälänjärven kohdalla n. 20 metrin päästä MAALI-alueen rajausta. MAALI-alueella pesivät mm. äärimmäisen uhanalainen punasotka, tukkasotka, telkkä ja kaulushaikara. Hankkeen Perälänjärveen kohdistuvat vaikutukset tulevat heikentämään etenkin järven eteläosaa elinympäristönä, ja samalla oikorata heikentää koko Pohjois-Kirkkonummen lintujärvien MAALI-alueen kokonaisuutta.

Lohjan linnusto ja muu erityisluonto (Lohja: Sammatti, Nummi-Pusula ja Lohjan lähialueet (Lempoonsuo-Lehmijärvi-Pulli, Nummenkylä)

Hakki ry on korostanut edellisissä Lohjan kaupungin osayleiskaavoja koskevissa lausunnoissaan 14.2.2020 ja 14.9.2020 (Y5a Lohjansolmun asemanseudun ja Lehmijärvi-Pulli maaseutualueiden osayleiskaava) ja 2.3. sekä 14.9.2020 (Y7 Nummi-Pusulan eteläosien osayleiskaavan muutos, Y8 Sammatin pohjoisosien osayleiskaavan muutos; Espoo–Salooikorata), kuinka koko tunnin junan ratahanke toteutuessaan pirstoisi huomattavan määrän vielä jäljellä olevia yhtenäisiä metsäalueita, vaarantaisi monien Etelä-Suomessa yhä harvinaisemmaksi käyvien luontotyyppien esiintymiä ja niillä esiintyviä uhanalaisia lajeja. Kielteiset seuraukset kohdistuisivat alueiden linnustoon, muuhun eläimistöön kuten erityissuojeltavaan liito-oravaan sen elinympäristön kautta, alueen kasvistoon sekä luontotyyppeihin. Erityinen huolemme lohjalaisina on Lempoonsuon alue, jonka Lohjan kaupunki on nimennyt kaavoituksessa Lohjansolmun alueeksi, tulevaksi Lempolan asemanseuduksi. Lohjansolmun alue on Lohjan keskustaa tällä hetkellä lähimpänä sijaitseva ja suurin tietön yhtenäinen, suo-, metsä- ja lampialue (noin 65 ha), jossa esiintyy uhanalaisia lintulajeja sekä liito-orava.

Suurin osa oikoradan läpäisevistä metsäalueista sijaitsee Lohjan alueella. Lohjan erityismerkityksestä arvokkaana alueena kertovat mm. Lohjanharjun pohjavesialueet, harjun paahdeympäristön erityiskasvillisuus ja hyönteislajisto, peräti kuusi liito-oravan lisääntymis- ja elinympäristöaluetta, viitasammakot, taimenet ja lepakkoesiintymät.

Johtopäätökset

Mittavan metsäalueiden (335 hehtaaria hävitettyä metsämaata), vesistöjen ja muiden elinympäristöjen pirstoutumisen, suurten rakentamisen aikaisten päästöjen ja siten kielteisten ilmastovaikutusten, hankkeen yhteiskuntataloudellisen kannattamattomuuden ja kyseenalaisten hyötyjen seurauksena pidämme johdonmukaisena esittää oikoratahankeesta luopumista. Linnusto ja muu eliöstö taantuvat sekä Suomessa että Euroopassa voimakkaasti, ja siksi myös Espoo–Salooikoradan negatiivisia vaikutuksia on arvioitava laajemmassa mittakaavassa. Oikoratahanke on etenevän luontokadon aikana kestämaton ja ajaa erityisesti taantuvaa linnustoa Uudellamaalla entistä ahtaammalle sopivien pesimäympäristöjen ja tärkeiden ekologisten yhteyksien hävitessä.

Helsingissä 8.12.2022

Aleksi Mikola, Puheenjohtaja

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —

Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry

Lohjalla 8.12.2022

Aki Mettinen, suojeluvastaava

Lohjan lintutieteellinen yhdistys Hakki ry

Lähteet:

Ellermaa, Margus, Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja niiden tunnistaminen Uudellamaalla. Tringa 4/2010–1/2011.

Ellermaa, Margus, Maakunnallisesti tärkeät metsälintujen pesimäalueet Uudellamaalla. Tringa 4/2018.

Ellermaa, Margus, Tiedonanto Nuuksion järviylängön lintujen yleiskartoituksesta ja löydetystä metson soidinalueista vuonna 2015. 2022.

Uudenmaan liitto, Uusimaa-ohjelma 2.0. Visio, strategiset painopisteet, tavoitteet ja toimenpiteet. Uudenmaan liiton julkaisu A 36, 2017.