

kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31, 00023 Valtioneuvosto.

VN/7835/2019

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ovat hyviä. Varsinais-Suomessa erittäin merkittävä liikenneinfrahanke, Tunnin juna, ei kuitenkaan Salon seudun kannalta niiden toteutumista edistä.

Suunniteltu oikoratahanke aiheuttaisi merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia etenkin Salon kaupungille, mutta myös Salon seudulle. Ratalinjaus on suunniteltu niin, että se tuhoasi kaupunkikuvan kannalta oleelliset piirteet ja aiheuttaisi hajaantuvaa yhdyskuntarakennetta. Kaupunkikuvan kannalta keskeiset alueet ovat kirkon alue, Lukkarinmäki, rautatieaseman alue ja vanhan kauppalan rakennukset. Nämä kaikki kuuluvat valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin.

Käytännössä tämä merkitsisi vanhan pikkukaupungin keskeisimmän, varsinaisen kaupunkialueen hävittämistä.

Hankkeessa tulee noteerata valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt ja tehdä kokonaisarviointi Salon kaupunkikuvasta. Ei tule vedota ainoastaan siihen, että ratalinjaus on maakuntakaavan mukainen ja sivuuttaa arviointi tällä perusteella.

Keskeisen kaupunkialueen menettäminen vaikuttasi merkittävästi viihtyvyyteen ja kaupungin talouteen. Suunnitelulla ratalinjauksella Salon kaupunki ja Salon seutu olisivat ainoastaan pääkaupunkiseutua (Helsinki – Lohja) ja Turkuu hyödyttävän radan maksumiehiä. Oikeudenmukaisuus ja tarkoituksenmukaisuus eivät toteutuisi.

Kasvukolmioon Helsinki – Tampere – Turku sijoittuvan Salon yritystoiminta on alkanut Nokian alasajon jälkeen taas kasvaa ja sillä on hyvää kasvupotentiaalia.

LIIKENNETAVOITTEET

Ratahankkeesta yleisesti

Ratahanke ei ole oikoradan Lohja – Salo osalta liikenteen valtakunnallisten, seudullisten ja paikallisten tavoitteiden mukainen. Sillä ei saavuteta myöskään Varsinais-Suomen maakuntakaavan tavoitteita. Edes suurnopeusradan avulla tavoiteltua nopeaa kaukoliikenneyhteyttä ei ole realistista saavuttaa kuin vähäiseltä osin. Sen aiheuttamat kustannukset ja haitalliset ympäristövaikutukset ovat kuitenkin merkittäviä.

Rautatien kannattavuus tulee asemapaikkojen myötä. Oikorata Lohja – Salo on kallis ja taloudellisesti kannattamaton. Se ei ole ilmastonmuutos- ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen.

Havaintoja oikoradasta

Oikoratahanketta varten ei ole olemassa faktatietoa. Ei ole määritelty, mitä hankkeelta halutaan, missä ja kuinka usein junat pysähtyvät ja miten liityntäpysäköinnit järjestetään. Rataa suunnitellaan kustannuksista piittaamatta suurnopeusluokkaan, vaikka suurin osa yhteysvälistä joudutaan ajamaan hitaammin. Paikallisliikennettä varten osoitettujen mahdollisten asemapaikkojen sijainnit estävät niiden toteutumisen niiden sijaitessa kaukana maantieverkon risteyskohdista ja olemassa olevien taajamien palveluverkosta. Lohjan ja Salon välille ei näin voi tulla paikallisliikennettä, eikä perusteluissa esitettyä (asemapaikkojen ympärille niiden vaikutuspiiriin syntyvää) elinkeinotoiminnan ja

asumisen tuomaa kasvua ja sitä kautta kannattavuutta hankkeelle. Realistiset arviot matkustajamääristä jäävät reilusti alle puoleen eurooppalaisilla standardeilla laskettuna kannattavuusrajasta.

Valmistelun mukaisella maakuntakaavalinjauksella kannattava ratainvestointi ei ole mahdollinen.

Maakuntakaavaa on muutettava siten, että rata voi kulkea moottoritien tuntumassa sen pohjoispuolella Salon ohi niin, että asemat tulevat Salon osalta Kitulaan Suomusjärvellä, Piihovin alueelle Salossa kantatie 52 ja moottoritien risteyksen tuntumaan ja mahdollistaa asemapaikan myös Hajalaan. Näin rata palvelee myös Someroa, Koskea, Marttilaa, Kaarinaa ja Paraisilta alkavaa laajaa saaristoa.

Rata on rakennettava samantasoisena kuin Lahden rata. On selvää, että nyt arvioitavana oleva hanke on Lahden rataa haastavampi ja kalliimpi toteuttaa maastosta johtuen, mutta mitä haastavampi kohde on, sitä suuremmaksi "yli-investointikulut" nousevat. Lahden radan 15 vuoden takainen hinta oli n. 4,5 milj. €/km. Tältä pohjalta hinta voisi hyvinkin jäädä alle miljardin, kun nyt Espoo-Turku-välin hintana on esitetty 3,5 miljardia, jonka senkään ei ole sanottu riittävän.

Näin toteutettuna hanke toteuttaisi sen perusteluina esitetyt tavoitteet ja olisi hyödyksi koko yhteysvälille päätepisteet mukaan luettuina.

KOROSTAN ARVIOINNIN KOHDISTAMISESSA

Salon kaupunkikuvan ja yhdyskuntarakenteen lisäksi arvioinnin tulee kohdistua sen elinkeinoelämän edellytyksiin, liikenteellisiin, Varsinais-Suomen ja ilmastonmuutokseen liittyviin tavoitteisiin ja radan taloudelliseen kannattavuuteen sekä maisemaan, maiseman osalta etenkin oikorataan Lohja – Salo ja Rantaradan Espoo – Karjaa – Salo sen kaikkiin kolmeen vaihtoehtoon. Arvioinnissa tulee olla mukana myös vaihtoehto moottoritielinjaukseen tukeutuva, ilman suurnopeusosuuksia oleva nopea rata.

Liikenneministeriöllä pitää olla valtuudet puuttua vaihemaakuntakaavaan ja vaatia väylälinjaukseen tai liikennesuunnitelmaan muutoksia, jos se ei vastaa liikenteen lainsäädännön mukaisia tavoitteita.

Salossa tammikuun 24.päivänä 2020

Mika Nummenpalo
Salon Kasvuinfra ry
Yhdistyksen puheenjohtaja