

Helsingin hallinto-oikeus
Radanrakentajantie 5
00520 HELSINKI
helsinki.hao@oikeus.fi

Hallintovalitus

Muutoksenhakija
Raaseporin kaupunki

Prosessiosoite ja yhteyshenkilö

Raaseporin kaupunki
PL 58, 10611 Raasepori
Jennifer Gammals
puhelin (019) 289 2000
jennifer.gammals@raasepori.fi

Päätös, johon muutosta haetaan

Liikenne- ja viestintäviraston päätös 11.12.2024, TRAFICOM/616340/05.02.03.03/2024, yleissuunnitelman hyväksyminen, Espoo-Salo - oikorata, Espoo, Kirkkonummi, Vihti, Lohja, Salo välille Hista-Salo.

Vaatimukset

Vaadimme, että valituksen alainen päätös kumotaan ja asia käsitellään uudelleen. Asian uudelleen käsittelyssä tulee tehdä selvitys ja vaikutusanalyysi Espoo-Salo rataosuuden suorista ja epäsuorista vaikutuksista Raaseporiin, ottaen näin huomioon koko Länsi-Uudenmaan alue, sisältäen sekä tie- että rataliikenteelle aiheutuvat muutokset ja kustannukset. Lisäksi tulee tehdä erillinen uusi arvio vain Espoo-Lohja rataosuuden suunnitelmista, ja sen yhteydestä Hanko-Hyvinkää rataan.

Perustelut

Liikenne- ja viestintävirasto on 11.12.2024 päätöksellään TRAFICOM/616340/05.02.03.03/2024 hyväksynyt Espoo-Salo-oikoradan selvityssuunnitelman, Espoon kaupunki, Kirkkonummen kunta, Vihdin kunta, Lohjan kaupunki, Salon kaupunki, välille Hista-Salo.

Raaseporin kaupunki katsoo, että päätöksessä on useita puutteita ja alueellisia kielteisiä vaikutuksia, joita ei ole riittävästi huomioitu ennen selvityssuunnitelman hyväksymistä. Raaseporin kaupunki, sen asukkaat ja elinkeinoelämä ovat asiassa merkittäviä sidosryhmiä.

Tämän rataosuuden toteuttaminen kokonaisuudessaan merkitsisi käytännössä nopean henkilöjunaliikenteen loppumista Raaseporissa (Karjaan asema). Rataosuus Espoon ja Lohjan välillä tulisi Lohjalla liittyä olemassa olevaan raideverkkoon, tarkemmin sanottuna Hanko-Hyvinkää rataan, sekä talous-, turvallisuus-, ympäristövaikutus- että aluekehitykseen liittyvistä syistä.

Vaikutusarvio puutteellinen koskien tieliikenteen turvallisuutta Länsi-Uudellamaalla, sekä nopean henkilöjunaliikenteen lakkaamisesta Raaseporissa

Ratalain (110/2007) § 12 mukaan yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys rautatien rakentamisen tai rataverkon kehittämisen tarpeellisuudesta sekä tutkituista vaihtoehdoista, radan liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, rautatiealueen likimääräinen sijainti sekä rautatiealueen ja rautatieliikenteen arvioidut

vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistöarkenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa on lisäksi esitettävä mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

Mikäli Länsirata rakennetaan ja nopean henkilöjunaliikenteen tarjonta Rantaradalla käytännössä lakkaa, sekä nopeudet laskevat mahdollisen korvaavan lähijunaliikenteen muodossa, lisääntyy autoliikenne kantateillä 52 ja 51 sekä valtatiellä 25. Yleissuunnitelmassa todetaan ainoastaan, että 'autoliikenne lisääntyy', eikä oteta kantaa mihinkään muihin toimenpiteisiin tai konkreettisiin vaikutuksiin tai vaikutusalueisiin. Tämä johtaa olemassa olevan raidelinjauksen ja uuden raidelinjauksen varrella olevat kunnat erittäin epätasa-arvoiseen tilanteeseen, sillä Helsinki-Turku-välinen tieliikenne, ml. Salo, Lohja ja Vihti, kulkee jo nyt nelikaistaisella moottoritillä.

Länsi-Uudenmaan rannikkoalueen tietilanne ja poikittaisen liikenteen tilanne ei ole sama: tieliikenne on jo nykyisellään liian suurta kyseisten teiden kapasiteetille. Alueella sijaitsee kaksi suurta satamaa ja paljon teollisuutta. Kyseessä on merkittävät logistiikkakäytävät koko Suomea ajatellen. Lisäksi vapaa-ajan asutukseen sekä puolustusvoimiin liittyvä tieliikenne on Suomen suurimpiin kuuluvaa ja työssäkäyntialue kattaa koko rannikkoalueen Hangosta Helsinkiin.

Suunnitelmassa ei oteta millään tavalla kantaa Länsi-Uudenmaan tieverkkoon, vaikka vt25 (ns. kehä vitonen), kt51 ja kt52 liikenneturvallisuus on jo nyt Suomen heikoimpiin kuuluvaa, ja liikenneonnettomuuksia sekä sujuvuuteen vaikuttavia katkoksia tapahtuu usein. Täten suunnitelma ei ota tarpeeksi kantaa kokonaisvaikutukseen, erityisesti Länsi-Uudenmaan tieliikenteen määrien kasvun vaikutuksiin.

Jotta suunnitelman vaikutusarvio olisi tarpeeksi kattava tai edes asiallinen, tulisi tieverkon Hanko-Helsinki, Karjaa-Lohja ja Tammisaari-Salo olla samalla tasolla kuin Helsinki-Turku-välinen moottoritie. Ilman näiden peruspremissien huomioon ottamista ei Raasepori voi hyväksyä, että muutoksesta todetaan ainoastaan, että 'autoliikenne lisääntyy'. Missä se lisääntyy? Kuinka paljon? Mitä riskejä ja vaikutuksia sillä on alueen kunnille, asukkaille ja elinkeinoelämälle? Mikäli lauseella viitataan ainoastaan esim. Lohjan sisäiseen lisääntyvään autoliikenteeseen, on vaikutusarviointi vielä ilmeisemmin unohtanut täysin ratalinjauksen vaikutuksen nykyisen radan varrella olevaan Raaseporiin.

Lisäksi tarpeellisuutena on esitetty, että Helsinki-Turku- junayhteys on osa Euroopan laajuista TEN-T-ydinverkkoa (nykyinen Rantarata on jo sitä), matkustusaika lyhentyä ja laajentaa kaupunkien työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita. Helsinki - Turku välillä on jo junayhteys, jonka päivitykset nopeampaan, toimintavarmempaan ja kapasiteetiltaan suurempaan liikenteeseen kustantaisi Traficomien omienkin laskelmien mukaan vain noin 180 milj. euroa.

Katsomme, että uuden kalliin rataosuuden rakentamisen sijaan Lohjan ja Salon välille, voitaisiin käyttää olemassa olevaa Hango-Hyvinkää-rataosuutta Lohjan ja Karjaan välillä (Hyvinkään, Nummelan/Vihdin, Lohjan, Karjaan/Raaseporin, Tammisaaren/Raaseporin ja Hangon välillä kulkeva raide). Näin Espoo – Lohja raide voitaisiin liittää nykyiseen kaukoliikenteeseen Karjaalla sekä Turun että Helsingin suuntaan, ja samalla liittää Lohja myös päärataan, eli Tampereelle (Hyvinkään kautta).

Tämä mahdollistaisi, että esimerkiksi Lohjan asukkailla olisi sama, ellei parempi, raideliikenteen palvelutaso kuin Rantaradan kaupungeilla, olemassa olevan Turku-Helsinki moottoritien lisäksi. Hango-Hyvinkää-rata on nyt sähköistetty ja sen risteysten turvallisuutta parannettu, ja se vaatii vain investointeja asemarakenteisiin Lohjalla ja Nummelassa/Vihdissä, jotta sitä voitaisiin jälleen käyttää myös henkilöliikenteeseen. Tämä päätös mahdollistaisi myös alueellisen kehityksen Suomen kiistattomassa talousmoottorissa, eli Uudellamaalla, sen sijaan että se estäisi sitä. Tarve ja kasvupotentiaali ovat sekä mobiilidatan että VR:n matkustajatilastojen mukaan paljon suuremmat henkilöliikenteessä Länsi- ja Keski-Uudenmaan sekä Länsi-Uudenmaan ja pääkaupunkiseudun (erityisesti Espoon) välillä kuin Turun ja Helsingin välillä.

Ympäristövaikutukset

Ratalain (110/2007) § 5:n mukaan rautatiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa rautatien liikenteellinen merkitys huomioiden siten, että rataverkon ja rautatieliikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvaroja käytetään säästeliäästi.

Katsomme, että sekä rakennusvaiheella että valmiilla Lohjan ja Salon välisellä rataosuudella on poikkeuksellisen suuri kielteinen ja peruuttamaton ympäristövaikutus. Tämä sisältää muutoksia eläimistöissä, pohjavesialueilla ja ilmastossa, jotka ulottuvat myös Raaseporiin, joka on sekä Lohjan että Salon naapurikaupunki. Haluamme myös huomauttaa, että rataosuus vaikuttaa jo myönnettyihin Natura-luonnonsuojelualueisiin, jota ei voida mitenkään pitää ohitettavana asiana, kun ratalinjaukselle on jo olemassa oleva vaihtoehto, jolla tämä voitaisiin välttää.

Kielteiset taloudelliset vaikutukset koko Länsi-Uudenmaan rannikkoalueelle

Traficom in ilmoituksen mukaan (13.5.2024, Traficom in järjestämä Alueellisen henkilöliikenteen keskustelutilaisuus, Teams) lähijunaliikenteen kustannukset rahoitetaan tulevaisuudessa suurelta osin kuntien toimesta. VR:n tietojen mukaan (mm. 17.10.2024, eduskunta) myös koko markkinapohjainen kaukojunaliikenne Helsingin ja Turun välillä keskitetään Länsiradalle, jos rata rakennetaan kokonaisuudessaan.

Lohjan ja Salon välinen reitti merkitsisi käytännössä Raaseporille tulevaisuutta, jossa kaukojunaliikenne lakkaa. Junamatkat hidastuisivat lähijunamatkoina siinä määrin, että työmatkaliikenne (joka tapahtuu Karjaalta sekä Turkuun että Helsinkiin) muuttuisi epähoukuttelevaksi vaihtoehdoksi. Kyse on erittäin käytetystä yhteydestä, ei hiipuvasta tarpeesta. Nyt aktiivisesti käytetty yhteys kaupungista, joka on siitä ollut vuosikymmeniä riippuvainen, vähenisi siis dramaattisesti tai peräti lakkaisi.

Seuraukset Raaseporin kaupungille, jolla ei ole moottoritietä, mutta joka siitä huolimatta on muuttovoittoinen ja vihreän siirtymän, vetyputkistolinjausten ja uusien puolustusvoimiin liittyvien tarpeiden keskipisteessä (kahdenvälinen sopimus Yhdysvaltojen kanssa), on otettava huomioon. Nykyinen suunnitelma osoittaa korostuneesti, että näin ei ole tehty.

Olemme huolissamme siitä, että Suomella ei ole Länsiradan rakentamisesta ja sen seurauksista nykyisen radan varrella oleviin kaupunkeihin tässä yleissuunnitelmassa mitään kokonaisvaltaista kantaa tai otetta. Sellaiseen meillä ei ole varaa, eikä se ole taloudellisen, sosiaalisen tai ympäristön kestävä kehityksen mukaista toimintaa.

Yhteenvetona:

Raaseporin kaupunki katsoo, että keskustelu, ja myös viranomaisten selvitystyö, on saanut jatkoa liian kauan ilman perusteellisempaa selvitystä Länsiradan vaikutuksista nykyisen Rantaradan varrelle kasvaneeseen ja siitä elävään Raaseporiin. "Mutka" ei ole historian oikku, vaan perustelluista syistä olemassa.

Espoo-Salo rataosuus merkitsisi nykyisen mallin mukaisesti suunniteltuna merkittävää taloudellista taakkaa Raaseporille, sekä estäisi jo käynnissä olevaa radan kehitystä. Näemme todellisen uhkakuvan siinä, että nopea henkilöjunaliikenne pääkaupunkiseudulle ja Turkuun loppuu. Tämä aiheuttaisi vakavia seurauksia asukkaille, elinkeinoelämälle ja muille toimijoille (varuskunta ja muu julkinen palvelu) alueella. Tämän lisäksi turvallisuus- ja sujuvuusriskit tieliikenteessä nousisivat jo ennestään vaarallisilla teillä kt52, kt51 ja vt25.

Vaadimme kattavaa selvitystä ja vaikutusanalyysiä Espoo-Salo rataosuuden suorista ja epäsuorista vaikutuksista Raaseporiin ja koko Länsi-Uudellemaalle, sekä tie- että raideliikenteen muutoksista. Raasepori ja sen naapurikunnat Länsi-Uudenmaan rannikolla tulevat automaattisesti Länsiradan rahoittajiksi näiden taloudellisten vaikutusten kautta, vaikka Lohjan ja Salon välinen rataosuus poistaa palvelun. Kyse on kuntien täysin epätasa-arvoisesta kohtelusta Suomessa ja Uudellamaalla. Vilkaasti liikennöidyn, 1900-luvun alusta asti toimineen reitin muuttaminen uuden reitin hyväksi, joka ei hyödytä olemassa olevan radan varrella olevia kuntia, ei voi tapahtua kevyin perustein ja kevyellä vaikutusarvioinnilla.

Päätöstä tulee arvioida uudelleen edellä mainitut seikat huomioon ottaen ja siten, että tutkitaan vain Espoo-Lohja rataosuuden suunnitelmia ja sen yhteyttä Hanko-Hyvinkää rataan.



RASEBORG
RAASEPORI

4 (4)

Raasepori, 12.02.2025

Petra Theman
kaupunginjohtaja
Raaseporin kaupunki

Thomas Flemmich
hallintojohtaja
Raaseporin kaupunki