

Kaupunginhallitus 27.03.2023 § 99

§ 99

Lausunto Väylävirastolle Espoo–Salo-oikoradan yleissuunnitelmasta (pöydälle 6.2.2023)

Valmistelijat / lisätiedot:
Tuovinen Samuel
Partanen Jussi
Lundgren Laura
Nuotio Johanna
Hämäläinen Tanja
Turula Ari
Viitanen Minna
Gestrin Tryggve
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Vaihde 09 816 21

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus antaa Väylävirastolle Espoo–Salo-oikoradan yleissuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Tiivistelmä

Espoon kaupunki pitää Espoo–Salo-oikorataa kannatettavana hankkeena. Se mahdollistaa Histan ja Myntinmäen kehittämisen lähijunaliikenteeseen tukeutuen. Yleissuunnitelmaselostukseen tai yleissuunnitelman hyväksymisesitykseen tulee tehdä seuraava kirjaus Histan aseman (kappale 4.2.2) kohdalle: ”Histan asemaa tulee jatkosuunnittelussa tarkastella POKE-yleiskaavan asemamerkinän sijainnille, eritasoliittymän itäpuolelle”. Maakunnallisten ekologisten yhteyksien toimivuus tulee turvata suunnitteluratkaisuilla erityisesti Vadetin ja Svartbäckträsketin kohdalla. Kaupungin teettämän Vadetin ekologisten yhteyksien selvityksen johtopäätökset tulee ottaa huomioon suunnittelussa ja eri hankkeiden yhteisvaikutukset tulee arvioida ratasuunnittelun yhteydessä sekä tehdä konkreettiset ratkaisut ottaen yhteisvaikutukset huomioon. Seuraavaksi on nostettu esille muita tarkennettavia seikkoja, jotka otettava huomioon ratasuunnitelmassa ja mahdollisesti myös yleissuunnitelmassa.

Liikenne

Yleissuunnitelmaraportin sivuilla 28–30 on käsitelty asemia yleisesti ja erityisesti Histan asemaa. Laajasti tilaa syövä autoliityntäpysäköinti sijoittuu maantasokenttänä Histan keskustan parhaalle paikalle, joten pysäköinti tulee toteuttaa yhteiskäyttöiseen pysäköintilaitokseen tai siirtää vähemmän arvokkaalle sijainnille. Esteettömyys tarkoittaa myös jalankulun ja pyöräilyn rakenteellista erottelua. Yhteydet asemalaitureille tulee järjestää tarvittaessa molemmista päistä siten, ettei käyttäjille synny tarpeettoman pitkää kiertolenkkiä. Esimerkiksi asemalaiturien itäpään kävelyalikulun lisääminen. Histaan päättyvälle raiteelle tulee osoittaa laituri myös keskustan puolelle suorimman kävelyreitit luomiseksi. Radan ja teiden väliin jääville maa-alueille tulee järjestää kunnolliset ajoyhteydet

maan hyötykäytön mahdollistamiseksi (kts. suunnitelmakartta 9.1.2). Esimerkiksi radan yli katusilta aseman itäpuolelle. Radan ja Turunväylän ylittävän eritasoliittymäsillan itäreunalle on mahdollistettava raitti asemanseudun kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Jatkosuunnittelussa esitettävien ratkaisujen käveltävyyteen ja siten viihtyisyyteen tulee kiinnittää huomiota liittyen esimerkiksi leikkausten ja penkereiden maisemointiin kuten yleissuunnitelmaraportin sivuilla 56–57 hyvin mainitaankin.

Yleissuunnitelmaraportin kartalla 3.2. Myntinmäen asemavaruksen yhteydessä on esitetty tiejärjestelynä Vanha Myntintie siltana (S24190) radan yli. Maankäyttövisiossa ajoyhteystarpeena on aseman eteläpuolella päästä ratasillan (S23770) ali ja pohjoispuolella radan yli tunnelin kohdalla. Ratahankkeen ja maankäytön tarpeet tulee yhteensovittaa.

Oikoradan yleissuunnittelun jälkeen suunniteltiin Rantaradanbaanaa. Se synnytti yhteensovitustarpeita oikorataan, mikä on jo annettu tiedoksi oikoradan ratasuunnitteluun (kts. suunnitelmakartan 3.2 kohta KM22).

Yleissuunnitelmaraportin kuvassa 4.2.2 katupoikkileikkauksen raitit suunnitellaan Väyläviraston ja kaupungin ohjeissa esitettyä 3 metriä leveämmiksi.

Myntinmäen asemavaruksen toteuttaminen ja hankearvioinninkin neljä lähijunaa (kaksi Histaan ja kaksi Lempolaan) ovat ensiarvoisen tärkeitä.

”Toteuttaako laadittu suunnitelma alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumista kunnan alueella?” Mainituin tarkennuksin suunnitelma toteuttaa liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteita.

”Vastaako yleissuunnitelmassa esitetyt tie-, katu- ja kevyenliikenteen järjestelyt yleiskaavoissa esitetyt yhteyksien periaatteita?” Mainituin tarkennuksin suunnitelma toteuttaa periaatteita.

Yleiskaavoitus

”Kunnan lausunnonannon ajankohtaa vastaava kaavatilanne vahvistettujen ja hyväksytyjen oikeusvaikutteisten yleiskaavojen osalta.”

Yleistä

Espoon Pohjois- ja Keskiosien yleiskaava (POKE) on hyväksytty oikaisukehotuksen jälkeen 15.11.2021. Kaavasta on valitettu hallinto-oikeuteen. Yleissuunnitelman kartta-atlaksen kaavatilannetta kuvaavalla karttasarjan 3 kartalla POKE-yleiskaavan rajaus ei vastaa hyväksymisrajausta, josta on jätetty pois alueita mm. Espoon keskuksessa ja Myntinmäessä. Yleissuunnitelman aineistosta puuttuvat Espoon vireillä olevat yleiskaavat, tärkeimpänä Espoon yleiskaava 2060 (vireille 7.9.2022).

Espoon kaavoituksella varaudutaan ja luodaan edellytyksiä uudelle lähijunaliikenteelle Histaan ja Myntinmäkeen. Lähijunaliikenne neljällä lähijunavuorolla tunnissa lisää hankearvioinnin perusteella Espoon rataosuuden ja siten koko ratahankkeen kannattavuutta merkittävästi. Espoon kaupunki alleviivaa kyseisten asemien joukkoliikenteeseen tukeutuvan maankäytön yhteensovittamisen tärkeyttä ratasuunnitelmavaiheessa. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida asemien

tiivis maankäyttö sekä ympäristön kaupunkimainen laatutaso ja rakentamistapa: tärinän ja runkomelun vaimentaminen ratarakenteissa, tukimuurit, kiveykset, istutukset, rakenteellinen pysäköinti ja muut keskusta-alueisiin liittyvät näkökohdat.

Hista

Histan aseman sijainnista on laadittu joulukuussa 2022 ratasuunnitteluvaiheessa yleissuunnitelmaa tarkentava erillistarkastelu (Sweco) yhteistyössä Turun Tunnin Juna -hankkeen sekä Väyläviraston kanssa. Tarkastelussa on tutkittu asemalaiturien siirtoa idän suuntaan ja arvioitu maankäytön yhteensovittamista asemaan verrattuna yleissuunnitelman kappaleen 4.2.2 Histan aseman sijaintiin. Tarkastelun perusteella asema voidaan ratasuunnitelmassa ratkaista parhaiten, mikäli se sijoittuu eritasoliittymän itäpuolelle. Yleissuunnitelman asema sijoittuu osin yleiskaavan asemamerkin sisälle, joten yleissuunnitelma on yleiskaavan mukainen. Histan asemaa tulee kuitenkin jatkosuunnittelussa tarkastella Histan eritasoliittymän itäpuolelle laaditun tarkastelun (Sweco) mukaisesti, jossa se voidaan parhaiten kytkeä suunniteltavaan keskustaan ja ympäröivään maankäyttöön. Yleissuunnitelmaselostukseen tai yleissuunnitelman hyväksymisesitykseen tulee tehdä seuraava kirjaus Histan aseman (kappale 4.2.2) kohdalle: "Histan asemaa tulee jatkosuunnittelussa tarkastella POKE-yleiskaavan asemamerkin sijainnille, eritasoliittymän itäpuolelle".

Yleiskaavan toteutumisen myötä kasvava asukasmäärä lisää virkistysreittien yhteystarpeita radan yli ja ali. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa on suunniteltu virkistysyhteys ja -yhteystarpeita radan vaikutusalueelle. Yhteydet on esitetty kaavakartan liitekartalla 4 Virkistysverkosto 2050, jotka tulee ottaa huomioon radan ja asemien suunnittelussa. Histan aseman lähistöllä olisi tarpeen toteuttaa virkistysyhteys radan poikki esimerkiksi osana suunniteltua Turunväylän ja radan ylittävää siltaa. Yhteys palvelisi paitsi ulkoilukäytössä myös lähiympäristön työpaikkojen saavutettavuutta.

Myntinmäki

Myntinmäen asemavaraus sijaitsee yleissuunnitelmassa silta- tai pengerosuudella Myntinmäen tunnelin kaakkoispuolella.

Espoon kaupunki pitää esitettyä asemavarausta tarkoituksenmukaisena ja toteaa, että POKE-yleiskaavan yhteydessä laaditut maankäytön viitesuunnitelmat tukevat asemavarausta. Uusimaa 2050 -maakuntakaavassa Myntinmäkeen on osoitettu uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke, johon liittyy suunnittelumääräys.

Espoo pitää erittäin tärkeänä lähijunaliikenteen aseman rakentamista Myntinmäkeen. Alueella on vireillä Espoon Yleiskaava2060, jossa osoitetaan alueen maankäyttö ja asemavarausten tarkempi sijainti ratalinjalla.

Asemakaavoitus

"Ovatko asema- ja ranta-asemakaavat yhdenmukaisia yleissuunnitelman kanssa? Mikäli asema- ja ranta-asemakaavat eivät ole yhdenmukaisia, puoltaako kunta yleissuunnitelman hyväksymistä vastoin voimassa olevaa asema- ja ranta-asemakaavaa?"

Yleissuunnitelman alueella voimassa olevat asemakaavat ovat pääasiassa yhdenmukaisia yleissuunnitelman kanssa. Niiltä osin, kuin asemakaavat eivät ole yhdenmukaisia, kaupunki puoltaa yleissuunnitelman hyväksymistä siitä huolimatta. Mahdolliset tarvittavat asemakaavamuutokset tehdään ratasuunnitelmavaiheen aikana.

Vireillä on Kolmperänsuora 641601 asemakaavan muutos, jonka osallistumis- ja arviointisuunnitelma on nähtävillä 12.12.2022-10.1.2023. Kaavamuutoksella luodaan edellytykset Histan eritasoliittymän toteutukselle Nupurintien ja Ämmässuontien tie- ja katujärjestelyjen osalta. Muutetaan seuraavia asemakaavoja:

- Ämmässuo 640100 (lainvoimainen 18.6.2008)
- Kolmperänsuora 641600 (lainvoimainen 3.2.2021)

Osalla rata-aluetta on voimassa asemakaavoja ja osa on asemakaavoittamatonta yleiskaava-aluetta.

Alueella on voimassa seuraavia asemakaavoja:

- Kaupunginkallio 612900 (hyväksytty 22.11.1988): ei edellytä kaavamuutosta
- Ymmersta 160101 (lainvoimainen 16.1.2013): ei edellytä kaavamuutosta
- Blominmäki 621300 (lainvoimainen 12.11.2014): ei edellytä kaavamuutosta
- Kulmakorpi I (lainvoimainen 14.2.2018): ei edellytä kaavamuutosta

Lisäksi rata-alue kulkee hyvin läheltä seuraavia asemakaavoitettuja alueita (kaavamääräykset ja kuvaotteet kaavakartoista toimitetaan sähköisesti):

- Mikkela I 620100 (hyväksytty 7.12.1982): saattaa tarvita kaavamuutoksen puistoalueelle
- Mikkela II B 620500 (hyväksytty 24.10.1985): saattaa tarvita kaavamuutoksen puistoalueelle

Lisäksi lähellä vireillä seuraavia asemakaavoja/asemakaavamuutoksia:

- Kaupunginkallionrinne 613700
- Kyytimäki 512100
- Nupurinkallio 641500
- Nupurinranta 640501
- Kolmperänsuora 641601
- Kolmperänranta 641300

Virallisia kaavaotteita voi tarvittaessa pyytää kaupungin mittauspalveluilta sähköisesti karttatilaus@espoo.fi. Kaavamääräykset saa kaupungin karttapalvelusta <https://kartat.espoo.fi>. Karttapalvelussa voi lisäksi tutustua asemakaavakarttoihin.

Kaupunkitekniikka

”Onko kunnalla huomauttamista yleissuunnitelmaan sisältyviin siltoihin, tunneleihin tai muihin merkittäviin rakenteisiin?”

Huomiot siltoihin ja tunneleihin:

- Gumbölenjoen ratasilta S23770, Vanhan Myntintien ylikulkusilta S24190 ja Myntinmäen rautatietunneli on yhteensovitettava Myntinmäen maankäyttötarpeiden kanssa.
- Histansolmun alikulkusilta S28620 on yhteensovitettava Nupurintien raitin ja Turunväylän tulevien muutosten kanssa. Suunnitelmaportissa 9.1.1 Nupurintien uuden raitin silta on esitetty väärällä puolella nykysiltaa.

- Moottoritien risteyssilta S3000T ja Histan aseman ylikulkusilta S30235 on yhteensovitettava maankäytön ja joukkoliikenteen vaihtopaikan tarpeiden kanssa.

Huomiot maanteiden, katujen ja yksityisteiden luetteloon:

- K101 Blominmetsäpolku on yksityistie.
- K102, jonka poikkileikkaus tarkentuu jatkosuunnittelussa, on valtion maantie Nupurintieltä rata-alueelle.
- Y102 Vanha Myntintie saattaa muuttua jossakin vaiheessa kaduksi (kts. aiemmat kirjaukset).
- Mt 11303 Siikajärventie lienee virheellisesti katkaistu poikkiviiva-symbolilla Nupurintien liittymän kohdalla suunnitelmakartassa 3.3.

Yleissuunnitelman ratajaksojen suunnitteluperiaatteissa (kappale 4.9.4) on esitetty, että vesistösiltojen melusteet toteutetaan mahdollisuuksien mukaan läpinäkyvinä ja että läpinäkyviä melusteita käytetään kaupunkikuvallisesti perustelluissa kohdissa. Espoon kaupunki huomauttaa, että laajat läpinäkyvät pinnat ovat huomattava törmäysriski linnuille. Läpinäkyvissä esteissä tulee olla lintujen törmäyesteet.

Yleissuunnitelman kappaleessa 4.10 Väyläarkkitehtuuri kuvaillaan pieneläimille rakennettavia kuivapolkuja ja radan alittavia kulkuputkia. Jos yleissuunnitelmassa esitettäisiin paikalliset ekologiset yhteydet sekä pienvesistöt, ratasuunnitteluvaiheessa tiedettäisiin paremmin, mihin kohtaan pieneläinten kulkuyhteyksiä olisi järkevää rakentaa.

Ympäristö

ESA-radon suunnittelun yhteydessä on tehty täydentäviä luontoselvityksiä, mikä on tuottanut tarpeellista lisätietoa suunnittelun taustaksi. Yleissuunnitelman ympäristövaikutusraportin perusteella lähtötiedoista kuitenkin puuttuvat kokonaan Espoon kaupungin luontotiedot mm. uhanalaiset luontotyypit, Espoossa sijaitsevat maakunnalliset ja paikallisesti tärkeät ekologiset yhteydet sekä virtavesistöt kuten norot ja purot. Lisäksi maakunnallisesti arvokkaiden luontokohteiden rajauksissa ei ole huomioitu kaupungin omia selvityksiä. Kaupungin paikkatietoaineistot tulee jatkossa esittää kartoilla ja huomioida radan suunnittelussa sekä arvioida asianmukaisesti niihin kohdistuvat vaikutukset.

Suojelualueet

Kvarnträskin suojelualueelle haetaan osittaista lakkauttamista ratasuunnitelman saatua lainvoiman. Yleissuunnitelmassa ei ole kuitenkaan mainittu lieventämistoimenpiteitä kuin yleisesti. Ratalinja ei kuitenkaan saa heikentää suojelualan luonnontilaa eikä mm. huoltoteitä voida rakentaa luonnonsuojelualueelle.

Lajisto

Ratakäytävän molemmin puolin sijoittuu runsaasti liito-oravan alueita. Ratakäytävästä muodostuu liito-oravalle huomattava liikkumiseste ja toimivat kulkuyhteydet radan molemmin puolin pitää varmistaa jatkosuunnittelussa. Liito-oravien radan ylityspaikat tulee suunnitella kohtiin, joissa liito-oravien kulkuyhteydet jatkuvat rata-alueen ulkopuolella. Tämän toteuttamiseksi tulisi jatkosuunnittelussa esitellä tunnetut liito-oravien kulkuyhteydet kattavasti.

Liito-oravakartoituksia tulee rata-alueella jatkaa, sillä liito-oravatilanne

muuttuu vuosittain. Kulkuyhteyden katkaiseminen voidaan tietyissä tilanteissa tulkita myös lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiseksi esimerkiksi silloin, kun lähistöllä oleva ruokailupaikan katsotaan kuuluvan lisääntymis- ja levähdyspaikkaan. ELY-keskus on myöntänyt luvan Espoossa Blominmäen liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämiselle. Mikäli liito-oravien poikkeamisluvat sisältävät haittojen lieventämistoimia, ne tulisi esitellä yleissuunnitelmassa. Espoon kaupunki muistuttaa, että rata-alueen puidenkaadot tulee tehdä liito-oravien pesimäajan 1.4.–31.7. ulkopuolella.

Kvarnträskin ja Kolmirannan lintukohteet ovat paikallisesti arvokkaita kohteita ja jatkosuunnittelussa on otettava huomioon, että niiden linnustolliset arvot eivät merkittävästi heikkene. Voimakasta melua ja tärinää aiheuttavat ratatyöt on tehtävä lintujen pesimäajan 1.4.–31.7. ulkopuolella. Rata-alueen meluseiniä ja siltojen kaiteita suunniteltaessa on otettava huomioon myös lintujen törmäysriski, jos rakentaessa käytetään läpinäkyviä materiaaleja.

Lepakoiden ruokailualueita (luokka II) on tunnistettu Kvarnträskin luonnonsuojelualueella, Svartbäckträsketin ja Kolmirannan alueella, joissa hyvin todennäköisesti sijaitsee myös lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Ennen kuin rataa ja huoltoteitä voidaan rakentaa, tulee näiltä alueilta selvittää tarkat lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikat. Lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on luonnonsuojelulain nojalla kielletty ja niiden heikentämiseen tarvitaan poikkeuslupa.

Virta- ja pohjavedet

Virtavesien osalta tulee jatkosuunnittelussa huomioida, ettei vesistöihin pääse haitallisia aineita tai haitallista määrää kiintoainesta, josta voi olla kalastolle ja muulle vesieliöstölle merkittävää haittaa. Rata-alueella esiintyy luonnonmukaisia noroja ja lähteitä, jotka ovat vesilain mukaisia kohteita ja niiden heikentäminen tai muuttaminen vaatii vesilain mukaiset luvat.

Pohjavesien arvioinnissa ei ilmeisesti ole huomioitu Svartbäckträsketin lähellä olevaa Mustanpuron lähettä eikä Kolmirannan alueella olevaa Lepolammen vedenottamoaa kuten Espoo on ratahankkeen täydennetystä ympäristövaikutusten arvioinnista antamassaan lausunnossa todennut.

Ekologiset yhteydet

Yleissuunnitelman vaikutusten arvioinnissa radalla on todettu olevan jopa merkittäviä heikentäviä vaikutuksia ekologisiin yhteyksiin. Yleissuunnitelmassa on kuitenkin tarkasteltu ekologisia verkostoja vain yleispiirteisesti. Paikalliset ekologiset yhteydet on esitetty vain suppeasti ja on keskitytty vain radan poikki kulkeviin yhteyksiin. Kuten Espoon täydennetystä ympäristövaikutusten arvioinnista antamassa lausunnossa todettiin, Espoossa rata kuitenkin kulkee pitkän matkaa Nuuksion ja Espoon keskuspuiston välistä yhteyttä pitkin pirstoen ja kaventaen yhteyttä ja heikentäen sen ekologista toimivuutta. Sekä maakunnallisten että paikallisten ekologisten yhteyksien toimivuus on turvattava jatkosuunnittelussa.

Vaikutusten arviointiraportissa on todettu, että "radalla on merkittävä heikentävä vaikutus Espoon keskuspuiston ja Mynttilän väliseen yhteyteen". Maakunnallisten ekologisten yhteyksien laatua tai hankkeen yhteisvaikutuksia Espoon kaupunkirata -hankkeen kanssa ei kuitenkaan

ole arvioitu. Liito-oravan yhteyksien parantamista lukuun ottamatta konkreettisia ratkaisuja radan ekologisen yhteyden toimivuuteen aiheuttamien vaikutuksien vähentämiseksi ja yhteyden toimivuuden kehittämiseksi ei esitetä. Nämä täytyy ratkaista jatkosuunnittelussa, jotta merkittävät luontoarvot ja maakunnalliset ekologiset yhteydet turvataan. Jopa hankkeen vaikutusten arvioinnissa todetaan, että ”Ekologisten yhteyksien kannalta kriittisille paikoille on tarpeen suunnitella radan läpäiseviä ekologisen yhteyden muodostavia rakenteita, jotka huomioivat paikallisen lajiston tarpeet.” Konkreettisia ratkaisuja tulee esittää ratasuunnitelmassa.

Suunnittelussa on tältä osin puutteita erityisesti Vadetissa, joka on Espoon keskeinen maakunnallinen ekologinen yhteys ja ratojen sekä Espoonjoen risteyskohta sen erityinen pullonkaula. Kartoissa on Vadetin kohdalla lisäksi tunnistettu vain merkittävä liito-oravan yhteystarve, mutta ei ratojen ja Espoonjoen poikki kulkevaa maakunnallista ekologista yhteyttä. Kuten Espoo on hankkeen ympäristövaikutusten arviointia ja sen täydennystä koskevissa lausunnoissaan todennut, Vadetin kohta Espoon keskuksen ja Kaukalahden välillä on jo nykyisellään maakunnallisen ekologisen verkoston kriittisimpiä pullonkauloja Espoon keskuspuiston ja Nuuksion luonnon ydinalueiden välillä. Kaupunki teettää tarkastelua, jossa selvitetään ekologisen yhteyden kehittämistä mm. vihersillan avulla Vadetin kohdalla. Radan jatkosuunnittelussa on huomioitava tämän selvityksen johtopäätökset ja suositukset. Selvitysluonnoksessa 22.12.2022 on todettu, että hirvelle ja liito-oravalle toimivat ratkaisut ovat avainasemassa maakunnallisen ekologisen yhteyden turvaamiseksi. Hirven osalta esitetään ratkaisuksi erilaisia vihersiltavaihtoehtoja tai rata-alueen aitaamattomuutta. Liito-oravan osalta ovat olennaisia Kaupunginkallion kalliotunnelin päällä kulkevan yhteyden säilyttäminen sekä radan yhteyden rakennettavat keinotekoiset hyppytolpat. Lisäksi selvityksessä todetaan, että nykyiset radan alitukset ja ojat tulee säilyttää toimivina kulkuyhteyksinä mm. riittävä maakannas Espoonjoen alikuluissa.

Vastaavia haasteita voi ilmetä radan ja yllä mainitun maakunnallisen ekologisen yhteyden leikkauskohdassa Nupurinjärven ja Svartbäckträsketin välissä. Ratahankkeen jatkosuunnittelussa tulee tehdä konkreettiset ratkaisut, joilla ekologisten verkostojen toiminnallisuus ja jatkuvuus turvataan.

Muuta

Kartta-atlaksen karttasarja 4 Luonnonympäristö: Maakunnalliset ekologiset kulkuyhteydet on merkitty viivoilla, jotka eivät osu niille kohdille, missä maakunnalliset ekologiset yhteydet sijaitsevat. Kartassa on Vadetin kohdalla merkintä ”merkittävät vaikutukset ekologiin yhteyksiin”. Merkki on oikealla kohdalla, mutta vastaava merkki tulisi olla myös Svartbäckträsketin ja Nupurinjärven välisellä maakunnallisella ekologisella kulkuyhteydellä, joka myötäillen Gumbölenjokea.

Luonnonympäristö karttasarjassa ei ole esitetty kaikkia liito-oravien ydin- ja elinalueita sekä uhanalaisia luontotyyppejä, jotka Espoosta on tiedossa.

Kaupunginmuseon asiat

Kaupunginmuseo on aiemmin lausunut hankkeeseen liittyvästi 11.10.2010, 20.1.2020, 4.1.2021 sekä 1.10.2021. Kaupunginmuseo on lausunnoissaan jo kahteen otteeseen tuonut esiin, että ratalinjan läheisyydestä on tunnistettu uusi muinaisjäännos (Stampforsen, mj. rek. 1000033112), joka

ei sisälly Museoviraston inventointiin 2017. Muinaisjäännös puuttuu edelleen Väyläviraston kartoista. Ajantasainen tieto muinaisjäännöksistä tulee aina tarkastaa valtakunnallisesta muinaisjäännösrekisteristä.

Vuonna 2022 on tehty tarkkuusinventoinnit ja tarkennettu rajauksia Svartbäckin ja Hemängsbergetin muinaisjäännöskohteilla.

Ratahankkeen yleissuunnitelmassa esitetty Suuren Rantatien linjauksen siirto ei ota huomioon tielinjan asemaa valtakunnallisesti arvokkaana RKY-kohteena. Mynttilän kohdalla ratalinja ylittää keskiaikaisen kylätien Vanhan Mynttiläntien. Tien varrella sijaitsee Bergdalin kivikautinen asuinpaikka, joka on ehdolla valtakunnallisesti arvokkaaksi muinaisjäännökseksi. Tien mahdollinen käyttö rakennustyön aikaisena huoltotienä saattaa vaarantaa kohteen.

Yllä kerrotun nojalla kaupunginmuseo esittää, että muinaisjäännös Stampforsen lisätään karttoihin, ja että ratahankkeen mahdollisia vaikutuksia siihen selvitetään. Svartbäckin ja Hemängsbergetin muinaisjäännökset tulee tutkia tarkemmin identifioitujen ydinalueiden kohdalta ennen rakentamistöihin ryhtymistä. Ylijäämämaamassojen läjitysalueiden sijainti tulee tutkia huolellisesti kulttuuriympäristöön aiheutuvien haittavaikutusten minimoimiseksi. Tekeillä olevien maastoraporttien valmistuttua on käytävä muinaismuistolain (1963/295) §13 mukaiset neuvottelut koko ratalinjan osalta. Tarkemmista suunnitelmista on pyydettävä kaupunginmuseon lausunto.

Kommentit suunnitelmasta tehtyihin muistutuksiin

Väylävirastolta saatiin 38 muistutusta Espoon alueelta. Seuraavaksi muistutuksia on referoitu vapaasti ja sellaisin osin, joihin Espoon kaupunki näkee hyödylliseksi kommentoida Väyläviraston tulevia vastineita ajatellen:

Muistutus 1 (useita yhtyjä): Kolmperässä yleissuunnitelman mukaan valtatie 1 taustamelu on voimakas, joten radan melu aiheuttaa vain vähäisen muutoksen. Pienikin lisä on lisä ja nykyisetkään arvot eivät noudata direktiiviä ja WHO:n ohjeistusta. Espoon meluntorjunnan toimintasuunnitelmasta 2018–2022 saadun vastineen mukaan uusien väylien meluntorjunta suunnitellaan, joten eikö meluntorjunta kuulu hankkeeseen.

Kommentti: Espoon kaupunki on pitänyt ja pitää tärkeänä, että hankkeen suunnittelu pitää sisällään kohdan meluselvityksen. Niin on toimittukin. Espoon meluntorjunnan toimintasuunnitelma ei ota kantaa juuri mainittuun suunnittelukohtaan.

Muistutus 2: Suunnitellun radan koko uusi linjaus tuhoaa pahoin maakunnallisesti merkitykselliset ja välttämättömät ekologiset yhteydet, Espoonjoen maakunnallisesti arvokkaan kulttuurimaiseman sekä lukuisia arvokkaita luontokohteita. Tämän varmistaa erityisesti Myntinmäkeen suunniteltu varaus asemapaikalle, joka tuo väistämättä mukanaan noin 15 000 asukkaan taajaman ja laajan maanpäällisen tieliikenneverkon. Suunniteltu ratalinjaus on lainvoimaisen yleiskaavan vastainen kuten suunnitelman sivun 20 taulukossa todetaan. Taulukossa on puutteellisesti todettu, että uusi yleiskaava (POKE) olisi hyväksytty radan osalta kokonaan, vaikka valtuuston päätös on Helsingin hallinto-oikeuden käsiteltävänä.

Kommentti:

Vadetin kohdalla KM22 uusi rata tulee aiheuttamaan haitallisia vaikutuksia maakunnalliseen ekologiseen yhteyteen. Tähän kohtaan on kiinnitetty huomiota ja käynnistetty jatkosuunnitelmat, joilla ekologisen yhteyden toimivuus turvataan.

Myntinmäen asemavarauksen alueella KM23,5–28 rata sijoittuu luontoarvoiltaan sekä maakunnallisesti merkittävän kalliometsäkokonaisuuden kohdalla tunneliin, jolloin itse rataratkaisun vaikutukset luontokokonaisuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Myntinmäen vanha metsä tulee huomioitavaksi myös tulevissa asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa.

Uusimaa 2050 -maakuntakaava tukee Myntinmäen asemavarauksen ja siihen kytkeytyvän maankäytön kehittämistä. Asemavaraukseen liittyvä maankäyttö sekä ympäröivä asukasmäärä tarkentuvat käynnissä olevassa, koko kaupungin kattavassa Yleiskaava2060:ssa.

Espoon kuntarajan puolella KM31,5–36 alueelle on suunniteltu tunneliosuus Kolmirantaan. Tällä osuudella tulee kiinnittää sekä radan että maankäytön suunnittelussa erityistä huomiota ekologisten yhteyksien toimivuuteen.

Kuten muistutuksessa todetaan, yleiskaava (POKE) on hyväksytty Espoon kaupunginvaltuustossa ja hyväksymispäätös on hallinto-oikeuden käsiteltävänä.

Muistutus 3: Tilan 49-408-1-314 omistajalla ei ole tarvetta tielle Y105 ja Kakarlammen ylikulkusillalle s27580.

Kommentti: Espoon kaupungin puolesta yhteys voidaan järjestää toisin kuin sillalla ja aiheesta on keskusteltu ratasuunnittelun yhteydessä.

Muistutukset 4 ja 5: Luontoalue, jolle rata sijoittuu, on aktiivisessa virkistyskäytössä metsien ja järvien kokonaisuutena mm. Kaukalahden, Vanttilan, Kurttilan, Mynttilän ja Mikkelän asukkaille. Alueella on useita luontoarvoja ja uhanalaisia lajeja POKE-yleiskaavan luontoselvityksessä 2019, alue on merkitty maakunnallisesti arvokkaaksi luontoalueeksi, joka tulisi säilyttää kokonaisuutena. Hankkeen toteuttamisen hakkuut ja räjäytykset vahingoittavat herkkää ympäristöä ja aiheuttavat päästöjä. Alueelle sijoittuu useita muinaismuistoja ja jatkotutkimukset ovat käynnissä. Alue on luokiteltu merkittäväksi kulttuurihistorialliseksi alueeksi. Hanke vähentäisi mahdollisuuksia jatkaa inventointeja toteutettavien rata- ja tielinjojen alueella.

Kommentti: Myntinmäen asemavarauksen alueella rata sijoittuu luontoarvoiltaan sekä maakunnallisesti merkittävän kalliometsäkokonaisuuden kohdalla tunneliin, jolloin itse rataratkaisun vaikutukset luontokokonaisuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Myntinmäen vanha metsä tulee huomioitavaksi myös tulevissa asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa. Muinaisjäännöksiin liittyen tullaan pitämään muinaismuistolain (1963/295) §13 mukainen neuvottelu.

Muistutus 6: Myntinmäki 2 asemapaikan valintapäätös perustuu työhön, jossa on rikottu hyvän hallinnon (hallintolaki, §6) kaikkia sääntöjä, joten tältä osin yleissuunnitelma ei voi edetä ilman oikeustoimia. Radan yleissuunnitelmassa on siis pidettävä myös Forsbacka-vaihtoehto pöydällä, kunnes on tehty oikeisiin tietoihin perustuva, puolueeton selvitys

maakuntakaavan raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen alueelle sijoitettavasta asemavarauksesta.

Kommentti: Voimassa olevan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan (kaavamerkinnän kuvauksessa nimetyn Myntinmäen) raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen yleiskaavallinen maankäyttö tarkentuu vireillä olevassa Espoon yleiskaava2060:ssa. Myntinmäen asemapaikan ja maankäytön aiemmassa POKE-yleiskaavaan ja ESA-radon yleissuunnitelmaan liittyvässä suunnittelussa ei ole rikottu hyvän hallinnon tapaa. Muistutuksessa kritisoitu selvitystyö on laadittu asianmukaisesti ja se on ollut ohjeena yleiskaavaratkaisun suunnittelussa ja päätöksenteossa. Yleiskaavaan liittyvää suunnittelua ja vaihtoehtoja on tarkasteltu valmisteluaineistossa vuosien varrella rakenneluonnosten kautta yleiskaavaratkaisuun tähdäten. Asemapaikalle on tutkittu vertailuvaihtoehtot, joista asemapaikka on valittu maankäytön kokonaisuuden tarkoituksenmukaisuutta, radan teknistä toteutettavuutta, kustannuksia ja muita vaikutuksia arvioiden. Asema on sijainnut Myntinmäessä POKE-yleiskaavaluonnoksessa ja -ehdotuksessa.

Muistutus 7: Missään ei todeta, että 10 000 asukkaan sijoittaminen maakunnallisesti arvokkaaseen Myntinmäen/Högabergetin ympäristöön käytännössä tuhoaa koko alueen.

Kommentti: Myntinmäen asemavarauksen alueella rata sijoittuu luontoarvoiltaan sekä maakunnallisesti merkittävän kalliometsäkokonaisuuden kohdalla tunneliin, jolloin itse rataratkaisun vaikutukset luontokokonaisuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Myntinmäen vanha metsä tulee huomioitavaksi myös tulevissa asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa.

Muistutus 8: Rata ja Espoon kumpikin asema toisivat Espooseen vain hajautuvaa kaupunkirakennetta ja tuhottua lähivirkistykseen kipeästi tarvittavaa monipuolista luonnonympäristöä. Yleissuunnitelmaa ei voi esittää hyväksyttäväksi, koska se ei ole esim. Espoossa lainvoimaisen yleiskaavan mukainen.

Kommentti: Uusimaa 2050 -maakuntakaava tukee Histan asemaan sekä Myntinmäen asemavaraukseen kytkeytyvän maankäytön kehittämistä. Myntinmäen maankäyttö ratkaistaan yleiskaavatasolla vireillä olevassa Espoon yleiskaavassa 2060. Histan asema ja keskusta muuttavat alueen luonnetta oleellisesti, jolloin paikallinen ekologinen yhteys ja luonnonkokonaisuus poistunee uuden eritasoliittymän läheisyydestä. Ekologisiin yhteyksiin muualla tulee tämän vuoksi kiinnittää erityistä huomiota. Myntinmäen asemavarauksen alueella rata sijoittuu luontoarvoiltaan sekä maakunnallisesti merkittävän kalliometsäkokonaisuuden kohdalla tunneliin, jolloin itse rataratkaisun vaikutukset luontokokonaisuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Myntinmäen vanha metsä tulee huomioitavaksi myös tulevissa asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa. Yleiskaavapäätös (POKE) on hallinto-oikeuden käsiteltävänä.

Muistutus 9: Myntinmäen ja Gumbölen alue golfkenttineen pitää rauhoittaa liikunta- ja virkistyskäyttöä varten pitkälle tulevaisuuteen asianmukaisin kaavamerkinnöin. Alueen luontoarvot pitää säilyttää. Ratsastusreittejä tulee lisätä. Ratalinjaus on muutettava.

Kommentti: Espoon kaupunki puoltaa radan yleissuunnitelman ratkaisua. Myntinmäen luonto- ja kulttuuriarvot kuten vanha metsä ja golfkentän

maisemallinen kokonaisuus tulevat huomioitaviksi myös tulevissa asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa. Myntinmäen maankäyttö ratkaistaan yleiskaavatasolla vireillä olevassa Espoon yleiskaavassa 2060.

Muistutus 10: Metsästysalue sijaitsee Turun moottoritien pohjoispuolella Espoon kaupungin alueella rajautuen Kirkkonummen kuntaan. Vihersilta on tarpeellinen. Moottoritie katkaisee ekologisen yhteyden.

Kommentti: Histan asema ja keskusta muuttavat alueen luonnetta oleellisesti, jolloin paikallinen ekologinen yhteys ja luonnonkokonaisuus poistunee uuden eritasoliittymän läheisyydestä. Ekologisiin yhteyksiin muualla tulee tämän vuoksi kiinnittää erityistä huomiota. Esimerkiksi etelämpänä kohdassa Nupurinjärvi-Svartbäckräsket liittyen radan ja Turunväylän yhteisvaikutukseen. Taajama-alueella hirvieläinten liikkuminen pyritään turvaamaan maakunnallisilla ekologisilla yhteyksillä.

Muistutus 11: Histan asema pitäisi asettaa lähemmäs Histaa, Ämmässuon liittymästä Espoon keskustaan päin.

Kommentti: Histan aseman sijainnista on laadittu joulukuussa 2022 ratasuunnitteluvaiheessa yleissuunnitelmaa tarkentava erillistarkastelu (Sweco) yhteistyössä Turun Tunnin Juna -hankkeen sekä Väyläviraston kanssa. Tarkastelussa on tutkittu asemalaiturien siirtoa idän suuntaan ja arvioitu maankäytön yhteensovittamista asemaan verrattuna yleissuunnitelman kappaleen 4.2.2 Histan aseman sijaintiin. Tarkastelun perusteella asema voidaan ratasuunnitelmassa ratkaista parhaiten, mikäli se sijoittuu eritasoliittymän itäpuolelle. Yleissuunnitelman asema sijoittuu osin yleiskaavan asemamerkin sisälle, joten yleissuunnitelma on yleiskaavan mukainen. Histan asemaa tulee kuitenkin jatkosuunnittelussa tarkastella Histan eritasoliittymän itäpuolelle laaditun tarkastelun (Sweco) mukaisesti, jossa se voidaan parhaiten kytkeä suunniteltavaan keskustaan ja ympäröivään maankäyttöön. Yleissuunnitelmaselostukseen tai yleissuunnitelman hyväksymisesitykseen tulee tehdä seuraava kirjaus Histan aseman (kappale 4.2.2) kohdalle: "Histan asemaa tulee jatkosuunnittelussa tarkastella POKE-yleiskaavan asemamerkin sijainnille, eritasoliittymän itäpuolelle".

Käsittely

Kajava poistui esteellisenä asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi (läheisten maanomistus suunnitellun radan alueella, HallL 28.1 § 3-kohta).

Partanen Tiina Elon kannattamana teki seuraavan muutosehdotuksen:

1. Palataan lausunnossa 6.2.2023 kaupunginhallituksen kokouksessa esiteltyyn lausuntoversioon.
2. Lausuntoon lisätään seuraava teksti: "Espoon kaupunki toteaa, että Myntinmäen aseman toteuttamisella olisi merkittäviä negatiivisia luontovaikutuksia, joten asemavarausta ei tule toteuttaa nyt esitetyille sijainnille. Mahdollinen Histan ja Espoon keskuksen asemien välinen asemapaikka ratkaistaan yleiskaava 2060 -hyväksymisen yhteydessä."
3. Lausuntoa päivitetään muilta osin vastaamaan kohdan 2. kantoja.

Partanen puheenjohtajan ym. kannattamana teki seuraavan lisäysehdotuksen:

Espoon kaupunki korostaa, että suunnittelun yhteydessä tulee etsiä lisäkeinoja ilmasto- ja luontohaittojen vähentämiseksi.

Partanen puheenjohtajan ym. kannattamana teki seuraavan lisäysehdotuksen:

Ennen hankkeen toteuttamista tulee vielä arvioida lopullisen suunnitelman ilmasto- ja luontovaikutukset sekä hyöty paikalliselle ja seudulliselle joukkoliikenteelle sekä kaupungin kestäväälle kehittämiselle.

Puheenjohtaja Guzeninan ym. kannattamana teki seuraavan muutosehdotuksen:

Muutetaan lausuntoa siten, että Espoon keskuksen ja Histan väliin sijoittuvan aseman sijaintiin ei oteta vielä tässä vaiheessa kantaa ja todetaan, että Espoo varaa itselleen mahdollisuuden ratasuunnitelmien tarkentumisen yhteydessä erilaisille ratkaisuille aseman sijainnin osalta. Espoo päättää aseman sijainnin osana yleiskaavatyötä.

Gestrin Ampujan kannattamana teki seuraavan muutosehdotuksen:

1. korvataan Tiivistelmä otsikon alla oleva kappale seuraavalla tekstillä: Espoo ei pidä Espoo-Salo oikorataa kannatettavana hankkeena. Niin kutsun tunnin junan radan investointikustannukset olisivat nykyisten alustavien arvioiden mukaan (vuoden 2022 hintatasossa) osalta noin 3,4 miljardia euroa (LVM:n selvitys). Nykyisiä rakennusmateriaaleja ja työmenetelmiä käyttäen hankkeen ilmastopäästöjen laskennallinen takaisinmaksuaika liikennöinnistä saatavilla päästövähennyksillä on hyvin pitkä. Arvioiden perusteella radan rakennusajan päästöt muodostavat merkittävän osan hankkeiden ilmastovaikutuksista. Espoon tavoite on olla ilmastoneutraali vuoden 2030 mennessä. Espoo-Salo oikorata-hanke ei tue Espoon ilmastotavoitetta. Lisäksi hankkeella olisi merkittäviä negatiivisia vaikutuksia luonnon monimuotoisuudelle Espoossa, sekä rakennusvaiheen yhteydessä, että asemaseutujen toteutusten seurauksena. 2. Poistetaan Liikenne osiosta kappale "Myntinmäen asemavarauksen toteuttaminen ja hankearvioinninkin neljä lähijunaa (kaksi Histaan ja kaksi Lempolaan) ovat ensiarvoisen tärkeitä. 3. Poistetaan Yleistä osion alla kappale " Espoon kaavoituksella varaudutaan...liittyvät näkökohdat. 4. Poistetaan Myntimäki otsikko ja teksti kokonaan 5. Asemakaavoitus otsikon alla poistetaan lause "Niiltä osin, kuin asemakaavat eivät ole yhdenmukaisia, kaupunki puoltaa yleissuunnitelman hyväksymistä siitä huolimatta".

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja totesi, että on tehty esittelijän esityksestä poikkeavia kannatettuja ehdotuksia, joiden johdosta on äänestettävä.

Ensin äänestettiin Partasen ja puheenjohtajan muutosehdotusten välillä.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 11 äänellä 3 ääntä vastaan yhden ollessa poissa hyväksyneen puheenjohtajan ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko Partasen ensimmäinen lisäysehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

Puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko Partasen toinen lisäysehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

Tämän jälkeen äänestettiin puheenjohtajan Partasen lisäsehdotuksilla täydennetyn muutosehdotuksen ja Gestrinin muutosehdotuksen välillä.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 10 äänellä 2 ääntä vastaan 2 äänestäessä tyhjää ja yhden ollessa poissa hyväksyneen puheenjohtajan ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Käsiteltävänä oli vielä esittelijän ehdotus ja puheenjohtajan Partasen lisäsehdotuksilla täydennetty ehdotus. Puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko puheenjohtajan ehdotus täydennettynä Partasen lisäsehdotuksilla hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

Päätös

Kaupunginhallitus:

Kaupunginhallitus antaa Väylävirastolle Espoo–Salooikoradan yleissuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Tiivistelmä

Espoon kaupunki pitää Espoo-Salooikorataa kannatettavana hankkeena. Se mahdollistaa Histan sekä Histan ja Espoon keskuksen väliin sijoittuvan asemaseudun kehittämisen lähijunaliikenteeseen tukeutuen. Yleissuunnitelmaselostukseen tai yleissuunnitelman hyväksymisesitykseen tulee tehdä seuraava kirjaus Histan aseman (kappale 4.2.2) kohdalle: "Histan asemaa tulee jatkosuunnittelussa tarkastella POKE-yleiskaavan asemamerkin sijainnille, eritasoliittymän itäpuolelle". Maakunnallisten ekologisten yhteyksien toimivuus tulee turvata suunnitteluratkaisuilla erityisesti Vadetin ja Svartbäckträsketin kohdalla. Kaupungin teettämän Vadetin ekologisten yhteyksien selvityksen johtopäätökset tulee ottaa huomioon suunnittelussa ja eri hankkeiden yhteisvaikutukset tulee arvioida ratasuunnittelun yhteydessä sekä tehdä konkreettiset ratkaisut ottaen yhteisvaikutukset huomioon. Seuraavaksi on nostettu esille muita tarkennettavia seikkoja, jotka otettava huomioon ratasuunnitelmassa ja mahdollisesti myös yleissuunnitelmassa.

Liikenne

Yleissuunnitelmaraportin sivuilla 28-30 on käsitelty asemia yleisesti ja erityisesti Histan asemaa. Laajasti tilaa syövä autoliityntäpysäköinti sijoittuu maantasokenttänä Histan keskustan parhaalle paikalle, joten pysäköinti tulee toteuttaa yhteiskäyttöiseen pysäköintilaitokseen tai siirtää vähemmän arvokkaalle sijainnille. Esteettömyys tarkoittaa myös jalankulun ja pyöräilyn rakenteellista erottelua. Yhteydet asemalaitureille tulee järjestää tarvittaessa molemmista päistä siten, ettei käyttäjille synny tarpeettoman pitkää kiertolenkkiä. Esimerkiksi asemalaiturien itäpään kävelyalikulun lisääminen. Histaan päättyvälle raiteelle tulee osoittaa laituri myös keskustan puolelle suorimman kävelyreitit luomiseksi. Radan ja teiden väliin jääville maa-alueille tulee järjestää kunnolliset ajoyhteydet maan hyötykäytön mahdollistamiseksi (kts. suunnitelmapartta 9.1.2). Esimerkiksi radan yli katusilta aseman itäpuolelle. Radan ja Turunväylän ylittävän eritasoliittymäsillan itäreunalle on mahdollistettava raitti asemaseudun kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Jatkosuunnittelussa esitettävien ratkaisujen käveltävyyteen ja siten viihtyisyyteen tulee kiinnittää huomiota liittyen esimerkiksi leikkausten ja penkereiden maisemointiin kuten yleissuunnitelmaraportin sivuilla 56-57 hyvin mainitaankin.

Yleissuunnitelmaraportin kartalla 3.2. Myntinmäen asemavarausten yhteydessä on esitetty tiejärjestelyinä Vanha Myntintie siltana (S24190) radan yli. Maankäyttövisiossa ajoyhteystarpeena on aseman eteläpuolella päästä ratasillan (S23770) ali ja pohjoispuolella radan yli tunnelin kohdalla. Ratahankkeen ja maankäytön tarpeet tulee yhteensovittaa.

Oikoradan yleissuunnittelun jälkeen suunniteltiin Rantaradanbaanaa. Se synnytti yhteensovitustarpeita oikorataan, mikä on jo annettu tiedoksi oikoradan ratasuunnitteluun (kts. suunnitelmakartan 3.2 kohta KM22).

Yleissuunnitelmaraportin kuvassa 4.2.2 katupoikkileikkauksen raitit suunnitellaan Väyläviraston ja kaupungin ohjeissa esitettyä 3 metriä leveämmiksi.

Histan ja Espoon keskuksen väliin sijoittuvan asemavarausten toteuttaminen ja hankearvioinninkin neljä lähijunaa (kaksi Histaan ja kaksi Lempolaan) ovat ensiarvoisen tärkeitä.

"Toteuttaako laadittu suunnitelma alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumista kunnan alueella?" Mainituin tarkennuksin suunnitelma toteuttaa liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteita.

"Vastaako yleissuunnitelmassa esitetyt tie-, katu- ja kevyenliikenteen järjestelyt yleiskaavoissa esitettyjä yhteyksien periaatteita?" Mainituin tarkennuksin suunnitelma toteuttaa periaatteita.

Yleiskaavoitus

"Kunnan lausunnonannon ajankohtaa vastaava kaavatilanne vahvistettujen ja hyväksytyjen oikeusvaikutteisten yleiskaavojen osalta."

Yleistä

Espoon Pohjois- ja Keskiosien yleiskaava (POKE) on hyväksytty oikaisukehotuksen jälkeen 15.11.2021. Kaavasta on valitettu korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Yleissuunnitelman kartta-atlaksen kaavatilannetta kuvaavalla karttasarjan 3 kartalla POKE-yleiskaavan rajaus ei vastaa hyväksymisrajausta, josta on jätetty pois alueita mm. Espoon keskuksessa ja Myntinmäessä. Yleissuunnitelman aineistosta puuttuvat Espoon vireillä olevat yleiskaavat, tärkeimpänä Espoon yleiskaava 2060 (vireille 7.9.2022).

Espoon kaavoituksella varaudutaan ja luodaan edellytyksiä uudelle lähijunaliikenteelle Histaan sekä Histan ja Espoon keskuksen väliin sijoittuvalle asemalle. Lähijunaliikenne neljällä lähijunavuorolla tunnissa lisää hankearvioinnin perusteella Espoon rataosuuden ja siten koko ratahankkeen kannattavuutta merkittävästi. Espoon kaupunki alleviivaa kyseisten asemien joukkoliikenteeseen tukeutuvan maankäytön yhteensovittamisen tärkeyttä ratasuunnitelmavaiheessa. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida asemien tiivis maankäyttö sekä ympäristön kaupunkimainen laatutaso ja rakentamistapa: tärinän ja runkomelun vaimentaminen ratarakenteissa, tukimuurit, kiveykset, istutukset, rakenteellinen pysäköinti ja muut keskusta-alueisiin liittyvät näkökohdat.

Hista

Histan aseman sijainnista on laadittu joulukuussa 2022 ratasuunnitteluvaiheessa yleissuunnitelmaa tarkentava erillistarkastelu (Sweco) yhteistyössä Turun Tunnin Juna -hankkeen sekä Väyläviraston kanssa. Tarkastelussa on tutkittu asemalaiturien siirtoa idän suuntaan ja arvioitu maankäytön yhteensovittamista asemaan verrattuna yleissuunnitelman kappaleen 4.2.2 Histan aseman sijaintiin. Tarkastelun perusteella asema voidaan ratasuunnitelmassa ratkaista parhaiten, mikäli se sijoittuu eritasoliittymän itäpuolelle. Yleissuunnitelman asema sijoittuu osin yleiskaavan asemamerkin sisälle, joten yleissuunnitelma on yleiskaavan mukainen. Histan asemaa tulee kuitenkin jatkosuunnittelussa tarkastella Histan eritasoliittymän itäpuolelle laaditun tarkastelun (Sweco) mukaisesti, jossa se voidaan parhaiten kytkeä suunniteltavaan keskustaan ja ympäröivään maankäyttöön. Yleissuunnitelmaselostukseen tai yleissuunnitelman hyväksymisesitykseen tulee tehdä seuraava kirjaus Histan aseman (kappale 4.2.2) kohdalle: "Histan asemaa tulee jatkosuunnittelussa tarkastella POKE-yleiskaavan asemamerkin sijainnille, eritasoliittymän itäpuolelle".

Yleiskaavan toteutumisen myötä kasvava asukasmäärä lisää virkistysreittien yhteystarpeita radan yli ja ali. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa on suunniteltu virkistysyhteys ja -yhteystarpeita radan vaikutusalueelle. Yhteydet on esitetty kaavakartan liitekartalla 4 Virkistysverkosto 2050, jotka tulee ottaa huomioon radan ja asemien suunnittelussa. Histan aseman lähistöllä olisi tarpeen toteuttaa virkistysyhteys radan poikki esimerkiksi osana suunniteltua Turunväylän ja radan ylittävää siltää. Yhteys palvelisi paitsi ulkoilukäytössä myös lähiympäristön työpaikkojen saavutettavuutta.

Histan ja Espoon keskuksen väliin sijoittuva asema

Espoon keskuksen ja Histan väliin sijoittuvan aseman sijaintiin ei oteta vielä tässä vaiheessa kantaa. Espoon kaupunki varaa itselleen mahdollisuuden ratasuunnitelmien tarkentumisen yhteydessä erilaisille ratkaisuille aseman sijainnin osalta. Espoo päättää aseman sijainnin osana yleiskaavatyötä. Alueella on vireillä Espoon Yleiskaava2060, jossa osoitetaan alueen maankäyttö ja asemavarauksen tarkempi sijainti.

Asemakaavoitus

"Ovatko asema- ja ranta-asemakaavat yhdenmukaisia yleissuunnitelman kanssa? Mikäli asema- ja ranta-asemakaavat eivät ole yhdenmukaisia, puoltaako kunta yleissuunnitelman hyväksymistä vastoin voimassa olevaa asema- ja ranta-asemakaavaa?"

Yleissuunnitelman alueella voimassa olevat asemakaavat ovat pääasiassa yhdenmukaisia yleissuunnitelman kanssa. Niiltä osin, kuin asemakaavat eivät ole yhdenmukaisia, kaupunki puoltaa yleissuunnitelman hyväksymistä siitä huolimatta. Mahdolliset tarvittavat asemakaavamuutokset tehdään ratasuunnitelmavaiheen aikana.

Vireillä on Kolmperänsuora 641601 asemakaavan muutos, jonka osallistumis- ja arviointisuunnitelma on nähtävillä 12.12.2022-10.1.2023. Kaavamuutoksella luodaan edellytykset Histan eritasoliittymän toteutukselle Nupurintien ja Ämmässuontien tie- ja katujärjestelyjen osalta. Muutetaan seuraavia asemakaavoja:

- Ämmässuo 640100 (lainvoimainen 18.6.2008)
- Kolmperänsuora 641600 (lainvoimainen 3.2.2021)

Osalla rata-aluetta on voimassa asemakaavoja ja osa on asemakaavoittamatonta yleiskaava-aluetta.

Alueella on voimassa seuraavia asemakaavoja:

- Kaupunginkallio 612900 (hyväksytty 22.11.1988): ei edellytä kaavamuutosta
- Ymmersta 160101 (lainvoimainen 16.1.2013): ei edellytä kaavamuutosta
- Blominmäki 621300 (lainvoimainen 12.11.2014): ei edellytä kaavamuutosta
- Kulmakorpi I (lainvoimainen 14.2.2018): ei edellytä kaavamuutosta

Lisäksi rata-alue kulkee hyvin läheltä seuraavia asemakaavoitettuja alueita (kaavamääräykset ja kuvaotteet kaavakartoista toimitetaan sähköisesti):

- Mikkela I 620100 (hyväksytty 7.12.1982): saattaa tarvita kaavamuutoksen puistoalueelle
- Mikkela II B 620500 (hyväksytty 24.10.1985): saattaa tarvita kaavamuutoksen puistoalueelle

Lisäksi lähellä vireillä seuraavia asemakaavoja/asekaavamuutoksia:

- Kaupunginkallionrinne 613700
- Kyytimäki 512100
- Nupurinkallio 641500
- Nupurinranta 640501
- Kolmperänsuora 641601
- Kolmperänranta 641300

Virallisia kaavaotteita voi tarvittaessa pyytää kaupungin mittauspalveluilta sähköisesti kartttilaus@espoo.fi. Kaavamääräykset saa kaupungin karttapalvelusta <https://kartat.espoo.fi>. Karttapalvelussa voi lisäksi tutustua asemakaavakarttoihin.

Kaupunkitekniikka

"Onko kunnalla huomauttamista yleissuunnitelmaan sisältyviin siltoihin, tunneleihin tai muihin merkittäviin rakenteisiin?"

Huomiot siltoihin ja tunneleihin:

- Gumbölenjoen ratasilta S23770, Vanhan Myntintien ylikulkusilta S24190 ja Myntinmäen rautatietunneli on yhteensovitettava Myntinmäen maankäyttötarpeiden kanssa.
- Histansolmun alikulkusilta S28620 on yhteensovitettava Nupurintien raitin ja Turunväylän tulevien muutosten kanssa. Suunnitelmakartassa 9.1.1 Nupurintien uuden raitin silta on esitetty väärällä puolella nykyasiltaa.
- Moottoritien risteyssilta S30000T ja Histan aseman ylikulkusilta S30235 on yhteensovitettava maankäytön ja joukkoliikenteen vaihtopaikan tarpeiden kanssa.

Huomiot maanteiden, katujen ja yksityisteiden luetteloon:

- K101 Blominmetsäpolku on yksityistie.
- K102, jonka poikkileikkaus tarkentuu jatkosuunnittelussa, on valtion maantie Nupurintieltä rata-alueelle.
- Y102 Vanha Myntintie saattaa muuttua jossakin vaiheessa kaduksi (kts. aiemmat kirjaukset).
- Mt 11303 Siikajärventie lienee virheellisesti katkaistu poikkiviiva-symbolilla Nupurintien liittymän kohdalla suunnitelmakartassa 3.3.

Yleissuunnitelman ratajaksojen suunnitteluperiaatteissa (kappale 4.9.4) on esitetty, että vesistösiltojen melusteet toteutetaan mahdollisuuksien

mukaan läpinäkyvinä ja että läpinäkyviä meluesteitä käytetään kaupunkikuvallisesti perustelluissa kohdissa. Espoon kaupunki huomauttaa, että laajat läpinäkyvät pinnat ovat huomattava törmäysriski linnuille. Läpinäkyvissä esteissä tulee olla lintujen törmäysesteet.

Yleissuunnitelman kappaleessa 4.10 Väyläarkkitehtuuri kuvaillaan pieneläimille rakennettavia kuivapolkuja ja radan alittavia kulkuputkia. Jos yleissuunnitelmassa esitettäisiin paikalliset ekologiset yhteydet sekä pienvesistöt, ratasuunnitteluvaiheessa tiedettäisiin paremmin, mihin kohtaan pieneläinten kulkuyhteyksiä olisi järkevää rakentaa.

Ympäristö

ESA-radon suunnittelun yhteydessä on tehty täydentäviä luontoselvityksiä, mikä on tuottanut tarpeellista lisätietoa suunnittelun taustaksi. Yleissuunnitelman ympäristövaikutusraportin perusteella lähtötiedoista kuitenkin puuttuvat kokonaan Espoon kaupungin luontotiedot mm. uhanalaiset luontotyypit, Espoossa sijaitsevat maakunnalliset ja paikallisesti tärkeitä ekologiset yhteydet sekä virtavesistöt kuten norot ja purot. Lisäksi maakunnallisesti arvokkaiden luontokohteiden rajauksissa ei ole huomioitu kaupungin omia selvityksiä. Kaupungin paikkatietoaineistot tulee jatkossa esittää kartoilla ja huomioida radan suunnittelussa sekä arvioida asianmukaisesti niihin kohdistuvat vaikutukset. Espoon kaupunki korostaa, että suunnittelun yhteydessä tulee etsiä lisäkeinoja ilmasto- ja luontohaittojen vähentämiseksi. Ennen hankkeen toteuttamista tulee vielä arvioida lopullisen suunnitelman ilmasto- ja luontovaikutukset sekä hyöty paikalliselle ja seudulliselle joukkoliikenteelle sekä kaupungin kestäväälle kehittämiselle.

Suojelualueet

Kvarnträskin suojelualueelle haetaan osittaista lakkauttamista ratasuunnitelman saatua lainvoiman. Yleissuunnitelmassa ei ole kuitenkaan mainittu lieventämistoimenpiteitä kuin yleisesti. Ratalinja ei kuitenkaan saa heikentää suojelualan luonnontilaa eikä mm. huoltoteitä voida rakentaa luonnonsuojelualueelle.

Lajisto

Ratakäytävän molemmin puolin sijoittuu runsaasti liito-oravan alueita. Ratakäytävästä muodostuu liito-oravalle huomattava liikkumiseste ja toimivat kulkuyhteydet radan molemmin puolin pitää varmistaa jatkosuunnittelussa. Liito-oravien radan ylityspaikat tulee suunnitella kohtiin, joissa liito-oravien kulkuyhteydet jatkuvat rata-alueen ulkopuolella. Tämän toteuttamiseksi tulisi jatkosuunnittelussa esitellä tunnetut liito-oravien kulkuyhteydet kattavasti.

Liito-oravakartoituksia tulee rata-alueella jatkaa, sillä liito-oravatilanne muuttuu vuosittain. Kulkuyhteyden katkaiseminen voidaan tietyissä tilanteissa tulkita myös lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiseksi esimerkiksi silloin, kun lähistöllä oleva ruokailupaikan katsotaan kuuluvan lisääntymis- ja levähdyspaikkaan. ELY-keskus on myöntänyt luvan Espoossa Blominmäen liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämiselle. Mikäli liito-oravien poikkeamisluvat sisältävät haittojen lieventämistoimia, ne tulisi esitellä yleissuunnitelmassa. Espoon kaupunki muistuttaa, että rata-alueen puidenkaadot tulee tehdä liito-oravien pesimäajan 1.4.-31.7. ulkopuolella.

Kvarnträskin ja Kolmirannan lintukohteet ovat paikallisesti arvokkaita kohteita ja jatkosuunnittelussa on otettava huomioon, että niiden linnustolliset arvot eivät merkittävästi heikkene. Voimakasta melua ja tärinää aiheuttavat ratatyöt on tehtävä lintujen pesimäajan 1.4.-31.7. ulkopuolella. Rata-alueen meluseiniä ja siltojen kaiteita suunniteltaessa on otettava huomioon myös lintujen törmäysriski, jos rakentaessa käytetään läpinäkyviä materiaaleja.

Lepakoiden ruokailualueita (luokka II) on tunnistettu Kvarnträskin luonnonsuojelualueella, Svartbäckträsketin ja Kolmirannan alueella, joissa hyvin todennäköisesti sijaitsee myös lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Ennen kuin rataa ja huoltoteitä voidaan rakentaa, tulee näiltä alueilta selvittää tarkat lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikat. Lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on luonnonsuojelulain nojalla kielletty ja niiden heikentämiseen tarvitaan poikkeuslupa.

Virta- ja pohjavedet

Virtavesien osalta tulee jatkosuunnittelussa huomioida, ettei vesistöihin pääse haitallisia aineita tai haitallista määrää kiintoainesta, josta voi olla kalastolle ja muulle vesieliöstölle merkittävää haittaa. Rata-alueella esiintyy luonnonomukaisia noroja ja lähteitä, jotka ovat vesilain mukaisia kohteita ja niiden heikentäminen tai muuttaminen vaatii vesilain mukaiset luvat.

Pohjavesien arvioinnissa ei ilmeisesti ole huomioitu Svartbäckträsketin lähellä olevaa Mustanpuron lähdeä eikä Kolmirannan alueella olevaa Lepolammen vedenottamoita kuten Espoo on ratahankkeen täydennetystä ympäristövaikutusten arvioinnista antamassaan lausunnossa todennut.

Ekologiset yhteydet

Yleissuunnitelman vaikutusten arvioinnissa radalla on todettu olevan jopa merkittäviä heikentäviä vaikutuksia ekologisiin yhteyksiin. Yleissuunnitelmassa on kuitenkin tarkasteltu ekologisia verkostoja vain yleispiirteisesti. Paikalliset ekologiset yhteydet on esitetty vain suppeasti ja on keskitytty vain radan poikki kulkeviin yhteyksiin. Kuten Espoon täydennetystä ympäristövaikutusten arvioinnista antamassa lausunnossa todettiin, Espoossa rata kuitenkin kulkee pitkän matkaa Nuuksion ja Espoon keskuspuiston välistä yhteyttä pitkin pirstoen ja kaventaen yhteyttä ja heikentäen sen ekologista toimivuutta. Sekä maakunnallisten että paikallisten ekologisten yhteyksien toimivuus on turvattava jatkosuunnittelussa.

Vaikutusten arviointiraportissa on todettu, että "radalla on merkittävä heikentävä vaikutus Espoon keskuspuiston ja Mynttilän väliseen yhteyteen". Maakunnallisten ekologisten yhteyksien laatua tai hankkeen yhteisvaikutuksia Espoon kaupunkirata -hankkeen kanssa ei kuitenkaan ole arvioitu. Liito-oravan yhteyksien parantamista lukuun ottamatta konkreettisia ratkaisuja radan ekologisen yhteyden toimivuuteen aiheuttamien vaikutuksien vähentämiseksi ja yhteyden toimivuuden kehittämiseksi ei esitetä. Nämä täytyy ratkaista jatkosuunnittelussa, jotta merkittävät luontoarvot ja maakunnalliset ekologiset yhteydet turvataan. Jopa hankkeen vaikutusten arvioinnissa todetaan, että "Ekologisten yhteyksien kannalta kriittisille paikoille on tarpeen suunnitella radan läpäiseviä ekologisen yhteyden muodostavia rakenteita, jotka huomioivat paikallisen lajiston tarpeet." Konkreettisia ratkaisuja tulee esittää ratasuunnitelmassa.

Suunnittelussa on tältä osin puutteita erityisesti Vadetissa, joka on Espoon keskeinen maakunnallinen ekologinen yhteys ja ratojen sekä Espoonjoen risteyskohta sen erityinen pullonkaula. Kartoissa on Vadetin kohdalla lisäksi tunnistettu vain merkittävä liito-oravan yhteystarve, mutta ei ratojen ja Espoonjoen poikki kulkevaa maakunnallista ekologista yhteyttä. Kuten Espoo on hankkeen ympäristövaikutusten arviointia ja sen täydennystä koskevissa lausunnoissaan todennut, Vadetin kohta Espoon keskuksen ja Kaukalahden välillä on jo nykyisellään maakunnallisen ekologisen verkoston kriittisimpiä pullonkauloja Espoon keskuspuiston ja Nuuksion luonnon ydinalueiden välillä. Kaupunki teettää tarkastelua, jossa selvitetään ekologisen yhteyden kehittämistä mm. vihersillan avulla Vadetin kohdalla. Radan jatkosuunnittelussa on huomioitava tämän selvityksen johtopäätökset ja suositukset. Selvitysluonnoksessa 22.12.2022 on todettu, että hirvelle ja liito-oravalle toimivat ratkaisut ovat avainasemassa maakunnallisen ekologisen yhteyden turvaamiseksi. Hirven osalta esitetään ratkaisuksi erilaisia vihersiltavaihtoehtoja tai rata-alueen aitaamattomuutta. Liito-oravan osalta ovat olennaisia Kaupunginkallion kalliotunnelin päällä kulkevan yhteyden säilyttäminen sekä radan yhteyden rakennettavat keinotekoiset hyppytolpat. Lisäksi selvityksessä todetaan, että nykyiset radan alitukset ja ojat tulee säilyttää toimivina kulkuyhteyksinä mm. riittävä maakannas Espoonjoen alikuluissa.

Vastaavia haasteita voi ilmetä radan ja yllä mainitun maakunnallisen ekologisen yhteyden leikkauskohdassa Nupurinjärven ja Svartbäckträsketin välissä. Ratahankkeen jatkosuunnittelussa tulee tehdä konkreettiset ratkaisut, joilla ekologisten verkostojen toiminnallisuus ja jatkuvuus turvataan.

Muuta

Kartta-atlaksen karttasarja 4 Luonnonympäristö: Maakunnalliset ekologiset kulkuyhteydet on merkitty viivoilla, jotka eivät osu niille kohdille, missä maakunnalliset ekologiset yhteydet sijaitsevat. Kartassa on Vadetin kohdalla merkintä "merkittävät vaikutukset ekologisiiin yhteyksiin". Merkki on oikealla kohdalla, mutta vastaava merkki tulisi olla myös Svartbäckträsketin ja Nupurinjärven välisellä maakunnallisella ekologisella kulkuyhteydellä, joka myötäillen Gumbölenjokea.

Luonnonympäristö karttasarjassa ei ole esitetty kaikkia liito-oravien ydin- ja elinalueita sekä uhanalaisia luontotyyppejä, jotka Espoosta on tiedossa.

Kaupunginmuseon asiat

Kaupunginmuseo on aiemmin lausunut hankkeeseen liittyvästi 11.10.2010, 20.1.2020, 4.1.2021 sekä 1.10.2021. Kaupunginmuseo on lausunnoissaan jo kahteen otteeseen tuonut esiin, että ratalinjan läheisyydestä on tunnistettu uusi muinaisjäänös (Stampforsen, mj. rek. 1000033112), joka ei sisälly Museoviraston inventointiin 2017. Muinaisjäänös puuttuu edelleen Väyläviraston kartoista. Ajantasainen tieto muinaisjäänöksistä tulee aina tarkastaa valtakunnallisesta muinaisjäänösrekisteristä.

Vuonna 2022 on tehty tarkkuusinventoinnit ja tarkennettu rajauksia Svartbäckin ja Hemängsbergetin muinaisjäänöskohteilla.

Ratahankkeen yleissuunnitelmassa esitetty Suuren Rantatien linjauksen siirto ei ota huomioon tielinjan asemaa valtakunnallisesti arvokkaana RKY-kohteena. Mynttilän kohdalla ratalinja ylittää keskiaikaisen kylätien Vanhan

Mynttiläntien. Tien varrella sijaitsee Bergdalin kivikautinen asuinpaikka, joka on ehdolla valtakunnallisesti arvokkaaksi muinaisjäänneksi. Tien mahdollinen käyttö rakennustyön aikaisena huoltotienä saattaa vaarantaa kohteen.

Yllä kerrotun nojalla kaupunginmuseo esittää, että muinaisjäänne Stampforsen lisätään karttoihin, ja että ratahankkeen mahdollisia vaikutuksia siihen selvitetään. Svartbäckin ja Hemängsbergetin muinaisjäänneksi tulee tutkia tarkemmin identifioitujen ydinalueiden kohdalta ennen rakentamistöihin ryhtymistä. Ylijäämämaamassojen läjitysalueiden sijainti tulee tutkia huolellisesti kulttuuriympäristöön aiheutuvien haittavaikutusten minimoimiseksi. Tekeillä olevien maastoraporttien valmistuttua on käytävä muinaismuistolain (1963/295) §13 mukaiset neuvottelut koko ratalinjan osalta. Tarkemmista suunnitelmista on pyydettävä kaupunginmuseon lausunto.

Kommentit suunnitelmasta tehtyihin muistutuksiin

Väylävirastolta saatiin 38 muistutusta Espoon alueelta. Seuraavaksi muistutuksia on referoitu vapaasti ja sellaisin osin, joihin Espoon kaupunki näkee hyödylliseksi kommentoida Väyläviraston tulevia vastineita ajatellen:

Muistutus 1 (useita yhtyjä): Kolmperässä yleissuunnitelman mukaan valtatie 1 taustamelu on voimakas, joten radan melu aiheuttaa vain vähäisen muutoksen. Pienikin lisä on lisä ja nykyisetkään arvot eivät noudata direktiiviä ja WHO:n ohjeistusta. Espoon meluntorjunnan toimintasuunnitelmasta 2018-2022 saadun vastineen mukaan uusien väylien meluntorjunta suunnitellaan, joten eikö meluntorjunta kuulu hankkeeseen.

Kommentti: Espoon kaupunki on pitänyt ja pitää tärkeänä, että hankkeen suunnittelu pitää sisällään kohdan meluselvityksen. Niin on toimittukin. Espoon meluntorjunnan toimintasuunnitelma ei ota kantaa juuri mainittuun suunnittelukohtaan.

Muistutus 2: Suunnitellun radan koko uusi linjaus tuhoaa pahoin maakunnallisesti merkitykselliset ja välttämättömät ekologiset yhteydet, Espoonjoen maakunnallisesti arvokkaan kulttuurimaiseman sekä lukuisia arvokkaita luontokohteita. Tämän varmistaa erityisesti Myntinmäkeen suunniteltu varaus asemapaikalle, joka tuo väistämättä mukanaan noin 15 000 asukkaan taajaman ja laajan maanpäällisen tieliikenneverkon. Suunniteltu ratalinjaus on lainvoimaisen yleiskaavan vastainen kuten suunnitelman sivun 20 taulukossa todetaan. Taulukossa on puutteellisesti todettu, että uusi yleiskaava (POKE) olisi hyväksytty radan osalta kokonaan, vaikka valtuuston päätös on Helsingin hallinto-oikeuden käsiteltävänä.

Kommentti:

Vadetin kohdalla KM22 uusi rata tulee aiheuttamaan haitallisia vaikutuksia maakunnalliseen ekologiseen yhteyteen. Tähän kohtaan on kiinnitetty huomiota ja käynnistetty jatkosuunnitelmat, joilla ekologisen yhteyden toimivuus turvataan.

Myntinmäen asemavarauksen alueella KM23,5-28 rata sijoittuu luontoarvoiltaan sekä maakunnallisesti merkittävän kalliometsäkokonaisuuden kohdalla tunneliin, jolloin itse rataratkaisun vaikutukset luontokokonaisuuteen ovat mahdollisimman vähäiset.

Myntinmäen vanha metsä tulee huomioitavaksi myös tulevissa asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa.

Uusimaa 2050 -maakuntakaava tukee Myntinmäen asemavarauksen ja siihen kytkeytyvän maankäytön kehittämistä. Asemavaraukseen liittyvä maankäyttö sekä ympäröivä asukasmäärä tarkentuvat käynnissä olevassa, koko kaupungin kattavassa Yleiskaava2060:ssa.

Espoon kuntarajan puolella KM31,5-36 alueelle on suunniteltu tunneliosuus Kolmirantaan. Tällä osuudella tulee kiinnittää sekä radan että maankäytön suunnittelussa erityistä huomiota ekologisten yhteyksien toimivuuteen.

Kuten muistutuksessa todetaan, yleiskaava (POKE) on hyväksytty Espoon kaupunginvaltuustossa ja hyväksymispäätös on hallinto-oikeuden käsiteltävänä.

Muistutus 3: Tilan 49-408-1-314 omistajalla ei ole tarvetta tielle Y105 ja Kakarlammen ylikulkusillalle s27580.

Kommentti: Espoon kaupungin puolesta yhteys voidaan järjestää toisin kuin sillalla ja aiheesta on keskusteltu ratasuunnittelun yhteydessä.

Muistutukset 4 ja 5: Luontoalue, jolle rata sijoittuu, on aktiivisessa virkistyskäytössä metsien ja järvien kokonaisuutena mm. Kauklauden, Vanttilan, Kurttilan, Mynttilän ja Mikkelän asukkaille. Alueella on useita luontoarvoja ja uhanalaisia lajeja POKE-yleiskaavan luontoselvityksessä 2019, alue on merkitty maakunnallisesti arvokkaaksi luontoalueeksi, joka tulisi säilyttää kokonaisuutena. Hankkeen toteuttamisen hakkuut ja räjäytykset vahingoittavat herkkää ympäristöä ja aiheuttavat päästöjä. Alueelle sijoittuu useita muinaismuistoja ja jatkotutkimukset ovat käynnissä. Alue on luokiteltu merkittäväksi kulttuurihistorialliseksi alueeksi. Hanke vähentäisi mahdollisuuksia jatkaa inventointeja toteutettavien rata- ja tielinjojen alueella.

Kommentti: Myntinmäen asemavarauksen alueella rata sijoittuu luontoarvoiltaan sekä maakunnallisesti merkittävän kalliometsäkokonaisuuden kohdalla tunneliin, jolloin itse rataratkaisun vaikutukset luontokokonaisuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Myntinmäen vanha metsä tulee huomioitavaksi myös tulevissa asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa. Muinaisjäännöksiin liittyen tullaan pitämään muinaismuistolain (1963/295) §13 mukainen neuvottelu.

Muistutus 6: Myntinmäki 2 asemapaikan valintapäätös perustuu työhön, jossa on rikottu hyvän hallinnon (hallintolaki, §6) kaikkia sääntöjä, joten tältä osin yleissuunnitelma ei voi edetä ilman oikeustoimia. Radan yleissuunnitelmassa on siis pidettävä myös Forsbacka-vaihtoehto pöydällä, kunnes on tehty oikeisiin tietoihin perustuva, puolueeton selvitys maakuntakaavan raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen alueelle sijoitettavasta asemavarauksesta.

Kommentti: Voimassa olevan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan (kaavamerkinän kuvauksessa nimetyn Myntinmäen) raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen yleiskaavallinen maankäyttö tarkentuu vireillä olevassa Espoon yleiskaava2060:ssa. Myntinmäen asemapaikan ja maankäytön aiemmassa POKE-yleiskaavaan ja ESA-radon yleissuunnitelmaan liittyvässä suunnittelussa ei ole rikottu hyvän hallinnon tapaa. Muistutuksessa kritisoitu selvitystyö on laadittu

asianmukaisesti ja se on ollut ohjeena yleiskaavaratkaisun suunnittelussa ja päätöksenteossa. Yleiskaavaan liittyvää suunnittelua ja vaihtoehtoja on tarkasteltu valmisteluaineistossa vuosien varrella rakenneluonnosten kautta yleiskaavaratkaisuun tähdäten. Asemapaikalle on tutkittu vertailuvaihtoehdot, joista asemapaikka on valittu maankäytön kokonaisuuden tarkoituksenmukaisuutta, radan teknistä toteutettavuutta, kustannuksia ja muita vaikutuksia arvioiden. Asema on sijainnut Myntinmäessä POKE-yleiskaavaluonnoksessa ja -ehdotuksessa.

Muistutus 7: Missään ei todeta, että 10 000 asukkaan sijoittaminen maakunnallisesti arvokkaaseen Myntinmäen/Högabergetin ympäristöön käytännössä tuhoaa koko alueen.

Kommentti: Myntinmäen asemavarauksen alueella rata sijoittuu luontoarvoiltaan sekä maakunnallisesti merkittävän kalliometsäkokonaisuuden kohdalla tunneliin, jolloin itse rataratkaisun vaikutukset luontokokonaisuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Myntinmäen vanha metsä tulee huomioitavaksi myös tulevissa asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa.

Muistutus 8: Rata ja Espoon kumpikin asema toisivat Espooseen vain hajautuvaa kaupunkirakennetta ja tuhottua lähivirkistykseen kipeästi tarvittavaa monipuolista luonnonympäristöä. Yleissuunnitelmaa ei voi esittää hyväksyttäväksi, koska se ei ole esim. Espoossa lainvoimaisen yleiskaavan mukainen.

Kommentti: Uusimaa 2050 -maakuntakaava tukee Histan asemaan sekä Myntinmäen asemavaraukseen kytkeytyvän maankäytön kehittämistä. Myntinmäen maankäyttö ratkaistaan yleiskaavatasolla vireillä olevassa Espoon yleiskaavassa 2060. Histan asema ja keskusta muuttavat alueen luonnetta oleellisesti, jolloin paikallinen ekologinen yhteys ja luonnonkokonaisuus poistunee uuden eritasoliittymän läheisyydestä. Ekologisiin yhteyksiin muualla tulee tämän vuoksi kiinnittää erityistä huomiota. Myntinmäen asemavarauksen alueella rata sijoittuu luontoarvoiltaan sekä maakunnallisesti merkittävän kalliometsäkokonaisuuden kohdalla tunneliin, jolloin itse rataratkaisun vaikutukset luontokokonaisuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Myntinmäen vanha metsä tulee huomioitavaksi myös tulevissa asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa. Yleiskaavapäätös (POKE) on hallinto-oikeuden käsiteltävänä.

Muistutus 9: Myntinmäen ja Gumbölen alue golfkenttineen pitää rauhoittaa liikunta- ja virkistyskäyttöä varten pitkälle tulevaisuuteen asianmukaisin kaavamerkinnoin. Alueen luontoarvot pitää säilyttää. Ratsastusreittejä tulee lisätä. Ratalinjaus on muutettava.

Kommentti: Espoon kaupunki puoltaa radan yleissuunnitelman ratkaisua. Myntinmäen luonto- ja kulttuuriarvot kuten vanha metsä ja golfkentän maisemallinen kokonaisuus tulevat huomioitaviksi myös tulevissa asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa. Myntinmäen maankäyttö ratkaistaan yleiskaavatasolla vireillä olevassa Espoon yleiskaavassa 2060.

Muistutus 10: Metsästysalue sijaitsee Turun moottoritien pohjoispuolella Espoon kaupungin alueella rajautuen Kirkkonummen kuntaan. Vihersilta on tarpeellinen. Moottoritie katkaisee ekologisen yhteyden.

Kommentti: Histan asema ja keskusta muuttavat alueen luonnetta oleellisesti, jolloin paikallinen ekologinen yhteys ja luonnonkokonaisuus

poistunee uuden eritasoliittymän läheisyydestä. Ekologisiin yhteyksiin muualla tulee tämän vuoksi kiinnittää erityistä huomiota. Esimerkiksi etelämpänä kohdassa Nupurinjärvi-Svartbäckräsket liittyen radan ja Turunväylän yhteisvaikutukseen. Taajama-alueella hirvieläinten liikkuminen pyritään turvaamaan maakunnallisilla ekologisilla yhteyksillä.

Muistutus 11: Histan asema pitäisi asettaa lähemmäs Histaa, Ämmässuon liittymästä Espoon keskustaan päin.

Kommentti: Histan aseman sijainnista on laadittu joulukuussa 2022 ratasuunnitteluvaiheessa yleissuunnitelmaa tarkentava erillistarkastelu (Sweco) yhteistyössä Turun Tunnin Juna -hankkeen sekä Väyläviraston kanssa. Tarkastelussa on tutkittu asemalaiturien siirtoa idän suuntaan ja arvioitu maankäytön yhteensovittamista asemaan verrattuna yleissuunnitelman kappaleen 4.2.2 Histan aseman sijaintiin. Tarkastelun perusteella asema voidaan ratasuunnitelmassa ratkaista parhaiten, mikäli se sijoittuu eritasoliittymän itäpuolelle. Yleissuunnitelman asema sijoittuu osin yleiskaavan asemamerkin sisälle, joten yleissuunnitelma on yleiskaavan mukainen. Histan asemaa tulee kuitenkin jatkosuunnittelussa tarkastella Histan eritasoliittymän itäpuolelle laaditun tarkastelun (Sweco) mukaisesti, jossa se voidaan parhaiten kytkeä suunniteltavaan keskustaan ja ympäröivään maankäyttöön. Yleissuunnitelmaselostukseen tai yleissuunnitelman hyväksymisesitykseen tulee tehdä seuraava kirjaus Histan aseman (kappale 4.2.2) kohdalle: "Histan asemaa tulee jatkosuunnittelussa tarkastella POKE-yleiskaavan asemamerkin sijainnille, eritasoliittymän itäpuolelle".

Christina Gestrin ilmoitti eriävänä mielipiteenään seuraavaa:

Espoo-Salo oikoradan suunnittelu ja rakentaminen ei ole Espoon kaupungin tai espoolaisten asukkaiden edun mukainen hanke. Niin kutsutun tunnin junan ratahankkeen investointikustannukset olisivat alustavien arvioiden mukaan noin 3,4 miljardia euroa (LVM:n selvitys) ja siitä merkittävä osa koituisi espoolaisten maksettavaksi. Nykyisiä rakennusmateriaaleja ja työmenetelmiä käyttäen hankkeen ilmastopäästöjen laskennallinen takaisinmaksuaika liikennöinnistä saatavilla päästövähennyksillä on hyvin pitkä. Arvioiden perusteella radan rakennusajan päästöt muodostavat merkittävän osan hankkeiden ilmastovaikutuksia. Espoon tavoite on olla ilmastoneutraali vuoden 2030 mennessä. Espoo-Salo oikorata-hanke ei tue Espoon ilmastotavoitetta. Lisäksi hankkeella olisi merkittäviä negatiivisia vaikutuksia luonnon monimuotoisuudelle Espoossa, sekä rakennusvaiheen yhteydessä, että erityisesti Espoon keskuksen ja Histan väliin sijoittuvan asemaseudun toteutuksen seurauksena. Tämä vuoksi ehdotin kaupunginhallituksen kokouksessa, että kaupunginhallituksen ei tulisi tukea hanketta.

Selostus

Väylävirasto on pyytänyt lausuntoa alun perin 10.2. mennessä. Lausuntopyyntöä täydentämiskirjeessä määräpäiväksi on annettu 31.3.2023. Yleissuunnitelman raportti, ympäristövaikutukset, kartta-atlas ja hankearviointi löytyvät osoitteesta <https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata>. Espoon kaupunki osallistuu parhaillaan myös oikoradan ratasuunnitteluun.

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 06.02.2023 § 34

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus antaa Väylävirastolle Espoo–Salooikoradan yleissuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Tiivistelmä

Espoon kaupunki pitää Espoo–Salooikorataa kannatettavana hankkeena. Se mahdollistaa Histan aseman sekä Histan ja Espoon keskuksen välisen asemavarauksen kehittämisen lähijunaliikenteeseen tukeutuen. Yleissuunnitelmaselostukseen tai yleissuunnitelman hyväksymisesitykseen tulee tehdä seuraava kirjaus Histan aseman (kappale 4.2.2) kohdalle: ”Histan asemaa tulee jatkosuunnittelussa tarkastella POKE-yleiskaavan asemamerkinän sijainnille, eritasoliittymän itäpuolelle”. Maakunnallisten ekologisten yhteyksien toimivuus tulee turvata suunnitteluratkaisuilla erityisesti Vadetin ja Svartbäckträsketin kohdalla. Kaupungin teettämän Vadetin ekologisten yhteyksien selvityksen johtopäätökset tulee ottaa huomioon suunnittelussa ja eri hankkeiden yhteisvaikutukset tulee arvioida ratasuunnittelun yhteydessä sekä tehdä konkreettiset ratkaisut ottaen yhteisvaikutukset huomioon. Seuraavaksi on nostettu esille muita tarkennettavia seikkoja, jotka otettava huomioon ratasuunnitelmassa ja mahdollisesti myös yleissuunnitelmassa.

Liikenne

Yleissuunnitelmaraportin sivuilla 28–30 on käsitelty asemia yleisesti ja erityisesti Histan asemaa. Laajasti tilaa syövä autoliityntäpysäköinti sijoittuu maantasokenttänä Histan keskustan parhaalle paikalle, joten pysäköinti tulee toteuttaa yhteiskäyttöiseen pysäköintilaitokseen tai siirtää vähemmän arvokkaalle sijainnille. Esteettömyys tarkoittaa myös jalankulun ja pyöräilyn rakenteellista erottelua. Yhteydet asemalaitureille tulee järjestää tarvittaessa molemmista päistä siten, ettei käyttäjille synny tarpeettoman pitkää kiertolenkkiä. Esimerkiksi asemalaiturien itäpään kävelyalikulun lisääminen. Histaan päättyvälle raiteelle tulee osoittaa laiturin myös keskustan puolelle suorimman kävelyreitit luomiseksi. Radan ja teiden väliin jääville maa-alueille tulee järjestää kunnolliset ajoyhteydet maan hyötykäytön mahdollistamiseksi (kts. suunnitelmapartta 9.1.2). Esimerkiksi radan yli katusilta aseman itäpuolelle. Radan ja Turunväylän ylittävän eritasoliittymäsillan itäreunalle on mahdollistettava raitin asemanseudun kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Jatkosuunnittelussa esitettävien ratkaisujen käveltävyyteen ja siten viihtyisyyteen tulee kiinnittää huomiota liittyen esimerkiksi leikkausten ja penkereiden maisemointiin kuten yleissuunnitelmaraportin sivuilla 56–57 hyvin mainitaankin.

Yleissuunnitelmaraportin kartalla 3.2. Myntinmäen asemavarauksen yhteydessä on esitetty tiejärjestelynä Vanha Myntintie siltana (S24190) radan yli. Maankäyttövisiossa ajoyhteystarpeena on aseman eteläpuolella päästä ratasillan (S23770) ali ja pohjoispuolella radan yli tunnelin kohdalla. Ratahankkeen ja maankäytön tarpeet tulee yhteensovittaa.

Oikoradan yleissuunnittelun jälkeen suunniteltiin Rantaradanbaanaa. Se synnytti yhteensovitustarpeita oikorataan, mikä on jo annettu tiedoksi oikoradan ratasuunnitteluun (kts. suunnitelmapartan 3.2 kohta KM22).

Yleissuunnitelmaraportin kuvassa 4.2.2 katupoikkileikkauksen raitit suunnitellaan Väyläviraston ja kaupungin ohjeissa esitettyä 3 metriä leveämmiksi.

Histan ja Espoon keskuksen välisen asemavarauksen toteuttaminen sekä hankearvioinninkin neljä lähijunaa (kaksi Histaan ja kaksi Lempolaan) ovat ensiarvoisen tärkeitä.

”Toteuttaako laadittu suunnitelma alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumista kunnan alueella?” Mainituin tarkennuksin suunnitelma toteuttaa liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteita.

”Vastaako yleissuunnitelmassa esitetyt tie-, katu- ja kevyenliikenteen järjestelyt yleiskaavoissa esitettyjä yhteyksien periaatteita?” Mainituin tarkennuksin suunnitelma toteuttaa periaatteita.

Yleiskaavoitus

”Kunnan lausunnonannon ajankohtaa vastaava kaavatilanne vahvistettujen ja hyväksytyjen oikeusvaikutteisten yleiskaavojen osalta.”

Yleistä

Espoon Pohjois- ja Keskiosien yleiskaava (POKE) on hyväksytty oikaisukehotuksen jälkeen 15.11.2021. Kaavasta on valitettu hallinto-oikeuteen. Yleissuunnitelman kartta-atlaksen kaavatilannetta kuvaavalla karttasarjan 3 kartalla POKE-yleiskaavan rajaus ei vastaa hyväksymisrajausta, josta on jätetty pois alueita mm. Espoon keskuksessa ja Myntinmäessä. Yleissuunnitelman aineistosta puuttuvat Espoon vireillä olevat yleiskaavat, tärkeimpänä Espoon yleiskaava 2060 (vireille 7.9.2022).

Espoon kaavoituksella varaudutaan ja luodaan edellytyksiä uudelle lähijuna-liikenteelle Histan asemalle sekä Histan ja Espoon keskuksen väliselle asemavaraukselle. Lähijunaliikenne neljällä lähijunavuorolla tunnissa lisää hankearvioinnin perusteella Espoon rataosuuden ja siten koko ratahankkeen kannattavuutta merkittävästi. Espoon kaupunki alleviivaa kyseisten asemien joukkoliikenteeseen tukeutuvan maankäytön yhteensovittamisen tärkeyttä ratasuunnitelmavaiheessa. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida asemien tiivis maankäyttö sekä ympäristön kaupunkimainen laatutaso ja rakentamistapa: tärinän ja runkomelun vaimentaminen ratarakenteissa, tukimuurit, kiveykset, istutukset, rakenteellinen pysäköinti ja muut keskusta-alueisiin liittyvät näkökohdat.

Hista

Histan aseman sijainnista on laadittu joulukuussa 2022 ratasuunnitteluvaiheessa yleissuunnitelmaa tarkentava erillistarkastelu (Sweco) yhteistyössä Turun Tunnin Juna -hankkeen sekä Väyläviraston kanssa. Tarkastelussa on tutkittu asemalaiturien siirtoa idän suuntaan ja arvioitu maankäytön yhteensovittamista asemaan verrattuna yleissuunnitelman kappaleen 4.2.2 Histan aseman sijaintiin. Tarkastelun perusteella asema voidaan ratasuunnitelmassa ratkaista parhaiten, mikäli se sijoittuu eritaso-liittymän itäpuolelle. Yleissuunnitelman asema sijoittuu osin yleiskaavan asemamerkin sisälle, joten yleissuunnitelma on yleiskaavan mukainen. Histan asemaa tulee kuitenkin jatkosuunnittelussa tarkastella Histan eritasoliittymän itäpuolelle laaditun tarkastelun (Sweco) mukaisesti, jossa se voidaan parhaiten kytkeä suunniteltavaan keskustaan ja ympäröivään maankäyttöön. Yleissuunnitelma-selostukseen tai yleissuunnitelman hyväksymisesitykseen tulee tehdä seuraava kirjaus

Histan aseman (kappale 4.2.2) kohdalle: ”Histan asemaa tulee jatkosuunnittelussa tarkastella POKE-yleiskaavan asemamerkin­nän sijainnille, eritasoliittymän itäpuolelle”.

Yleiskaavan toteutumisen myötä kasvava asukasmäärä lisää virkistysreittien yhteystarpeita radan yli ja ali. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa on suunniteltu virkistysyhteys ja -yhteystarpeita radan vaikutusalueelle. Yhteydet on esitetty kaavakartan liitekartalla 4 Virkistysverkosto 2050, jotka tulee ottaa huomioon radan ja asemien suunnittelussa. Histan aseman lähistöllä olisi tarpeen toteuttaa virkistysyhteys radan poikki esimerkiksi osana suunniteltua Turunväylän ja radan ylittävää siltaa. Yhteys palvelisi paitsi ulkoilukäytössä myös lähiympäristön työpaikkojen saavutettavuutta.

Asemavaraus Histan ja Espoon keskuksen välissä

Espoo pitää erittäin tärkeänä lähijunaliikenteen aseman rakentumista Histan ja Espoon keskuksen väliin. Espoo haluaa kuitenkin tähdentää, että se ei ole toistaiseksi tehnyt linjausta asemavarauksen sijainnista, joka ratkaistaan yleiskaavassa. Alueella on vireillä Espoon Yleiskaava2060, jossa osoitetaan alueen maankäyttö ja asemavarauksen tarkempi sijainti. Vaikka Myntinmäkeä vietäisiin vaihtoehtona eteenpäin, on asemavaraukselle tutkittu yleissuunnitelman valmistelun aikana myös muita vaihtoehtoisia sijainteja. Ne tulee ottaa huomioon radan suunnittelussa, kunnes asia on yleiskaavassa ratkaistu.

Espoon kaupunki pitää esitettyä asemavarausta tarkoituksenmukaisena ja toteaa, että POKE-yleiskaavan yhteydessä laaditut maankäytön viitesuunnitelmat tukevat asemavarausta. Uusimaa 2050 - maakuntakaavassa Histan ja Espoon keskuksen väliin on osoitettu uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke, johon liittyy suunnitelmääräys. Asemavaraukseen liittyvä maankäyttö sekä ympäröivä asukasmäärä tarkentuvat käynnissä olevassa, koko kaupungin kattavassa Yleiskaava2060:ssa.

Asemakaavoitus

”Ovatko asema- ja ranta-ase­makaavat yhdenmukaisia yleissuunnitelman kanssa? Mikäli asema- ja ranta-ase­makaavat eivät ole yhdenmukaisia, puoltaako kunta yleissuunnitelman hyväksymistä vastoin voimassa olevaa asema- ja ranta-ase­makaavaa?”

Yleissuunnitelman alueella voimassa olevat ase­makaavat ovat pääasiassa yhdenmukaisia yleissuunnitelman kanssa. Niiltä osin, kuin ase­makaavat eivät ole yhdenmukaisia, kaupunki puoltaa yleissuunnitelman hyväksymistä siitä huolimatta. Mahdolliset tarvittavat ase­makaavamuutokset tehdään ratasuunnitelmavaiheen aikana.

Vireillä on Kolmperänsuora 641601 ase­makaavan muutos, jonka osallistumis- ja arviointisuunnitelma on nähtävillä 12.12.2022-10.1.2023. Kaavamuutoksella luodaan edellytykset Histan eritasoliittymän toteutukselle Nupurintien ja Ämmäsuontien tie- ja katujärjestelyjen osalta. Muutetaan seuraavia ase­makaavoja:
- Ämmässuo 640100 (lainvoimainen 18.6.2008)
- Kolmperänsuora 641600 (lainvoimainen 3.2.2021)

Osalla rata-alueita on voimassa ase­makaavoja ja osa on ase­makaavoittamatonta yleiskaava-alueita.

Alueella on voimassa seuraavia asemakaavoja:

- Kaupunginkallio 612900 (hyväksytty 22.11.1988): ei edellytä kaavamuutosta
- Ymmersta 160101 (lainvoimainen 16.1.2013): ei edellytä kaavamuutosta
- Blominmäki 621300 (lainvoimainen 12.11.2014): ei edellytä kaavamuutosta
- Kulmakorpi I (lainvoimainen 14.2.2018): ei edellytä kaavamuutosta

Lisäksi rata-alue kulkee hyvin läheltä seuraavia asemakaavoitettuja alueita (kaavamääräykset ja kuvaotteet kaavakartoista toimitetaan sähköisesti):

- Mikkela I 620100 (hyväksytty 7.12.1982): saattaa tarvita kaavamuutoksen puistoalueelle
- Mikkela II B 620500 (hyväksytty 24.10.1985): saattaa tarvita kaavamuutoksen puistoalueelle

Lisäksi lähellä vireillä seuraavia asemakaavoja/asemakaavamuutoksia:

- Kaupunginkallionrinne 613700
- Kyytimäki 512100
- Nupurinkallio 641500
- Nupurinranta 640501
- Kolmperänsuora 641601
- Kolmperänranta 641300

Virallisia kaavaotteita voi tarvittaessa pyytää kaupungin mittauspalveluilta sähköisesti karttatilaus@espoo.fi. Kaavamääräykset saa kaupungin karttapalvelusta <https://kartat.espoo.fi>. Karttapalvelussa voi lisäksi tutustua asemakaavakarttoihin.

Kaupunkitekniikka

”Onko kunnalla huomauttamista yleissuunnitelmaan sisältyviin siltoihin, tunneleihin tai muihin merkittäviin rakenteisiin?”

Huomiot siltoihin ja tunneleihin:

- Gumbölenjoen ratasilta S23770, Vanhan Myntintien ylikulkusilta S24190 ja Myntinmäen rautatietunneli on yhteensovitettava Myntinmäen maankäyttötarpeiden kanssa.
- Histansolmun alikulkusilta S28620 on yhteensovitettava Nupurintien raitin ja Turunväylän tulevien muutosten kanssa. Suunnitelmaportissa 9.1.1 Nupurintien uuden raitin silta on esitetty väärällä puolella nykyasiltaa.
- Moottoritien risteysilta S30000T ja Histan aseman ylikulkusilta S30235 on yhteensovitettava maankäytön ja joukkoliikenteen vaihtopaikan tarpeiden kanssa.

Huomiot maanteiden, katujen ja yksityisteiden luetteloon:

- K101 Blominmetsäpolku on yksityistie.
- K102, jonka poikkileikkaus tarkentuu jatkosuunnittelussa, on valtion maantie Nupurintieltä rata-alueelle.
- Y102 Vanha Myntintie saattaa muuttua jossakin vaiheessa kaduksi (kts. aiemmat kirjaukset).
- Mt 11303 Siikajärventie lienee virheellisesti katkaistu poikkiviiva-symbolilla Nupurintien liittymän kohdalla suunnitelmaportissa 3.3.

Yleissuunnitelman ratajaksojen suunnitteluperiaatteissa (kappale 4.9.4) on esitetty, että vesistösiltojen melusteet toteutetaan mahdollisuuksien mukaan läpinäkyvinä ja että läpinäkyviä melusteita käytetään kaupunkikuvallisesti perustelluissa kohdissa. Espoon kaupunki

huomauttaa, että laajat läpinäkyvät pinnat ovat huomattava törmäysriski linnuille. Läpinäkyvissä esteissä tulee olla lintujen törmäysesteet.

Yleissuunnitelman kappaleessa 4.10 Väyläarkkitehtuuri kuvaillaan pieneläimille rakennettavia kuivapolkuja ja radan alittavia kulkuputkia. Jos yleissuunnitelmassa esitettäisiin paikalliset ekologiset yhteydet sekä pienvesistöt, ratasuunnitteluvaiheessa tiedettäisiin paremmin, mihin kohtaan pieneläinten kulkuyhteyksiä olisi järkevää rakentaa.

Ympäristö

ESA-radan suunnittelun yhteydessä on tehty täydentäviä luontoselvityksiä, mikä on tuottanut tarpeellista lisätietoa suunnittelun taustaksi. Yleissuunnitelman ympäristö-vaikutusraportin perusteella lähtötiedoista kuitenkin puuttuvat kokonaan Espoon kaupungin luontotiedot mm. uhanalaiset luontotyypit, Espoossa sijaitsevat maakunnalliset ja paikallisesti tärkeät ekologiset yhteydet sekä virtavesistöt kuten norot ja purot. Lisäksi maakunnallisesti arvokkaiden luontokohteiden rajauksissa ei ole huomioitu kaupungin omia selvityksiä. Kaupungin paikkatietoaineistot tulee jatkossa esittää kartoilla ja huomioida radan suunnittelussa sekä arvioida asianmukaisesti niihin kohdistuvat vaikutukset.

Suojelualueet

Kvarnträskin suojelualueelle haetaan osittaista lakkauttamista ratasuunnitelman saatua lainvoiman. Yleissuunnitelmassa ei ole kuitenkaan mainittu lieventämis-toimenpiteitä kuin yleisesti. Ratalinja ei kuitenkaan saa heikentää suojelualan luonnontilaa eikä mm. huoltoteitä voida rakentaa luonnonsuojelualueelle.

Lajisto

Ratakäytävän molemmin puolin sijoittuu runsaasti liito-oravan alueita. Ratakäytävästä muodostuu liito-oravalle huomattava liikkumiseste ja toimivat kulkuyhteydet radan molemmin puolin pitää varmistaa jatkosuunnittelussa. Liito-oravien radan ylityspaikat tulee suunnitella kohtiin, joissa liito-oravien kulkuyhteydet jatkuvat rata-alueen ulkopuolella. Tämän toteuttamiseksi tulisi jatkosuunnittelussa esitellä tunnetut liito-oravien kulkuyhteydet kattavasti.

Liito-oravakartoituksia tulee rata-alueella jatkaa, sillä liito-oravatilanne muuttuu vuosittain. Kulkuyhteyden katkaiseminen voidaan tietyissä tilanteissa tulkita myös lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiseksi esimerkiksi silloin, kun lähitöllä oleva ruokailupaikan katsotaan kuuluvan lisääntymis- ja levähdyspaikkaan. ELY-keskus on myöntänyt luvan Espoossa Blominmäen liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämiselle. Mikäli liito-oravien poikkeamisluvat sisältävät haittojen lieventämistoimia, ne tulisi esitellä yleissuunnitelmassa. Espoon kaupunki muistuttaa, että rata-alueen puidenkaadot tulee tehdä liito-oravien pesimäajan 1.4.–31.7. ulkopuolella.

Kvarnträskin ja Kolmirannan lintukohteet ovat paikallisesti arvokkaita kohteita ja jatkosuunnittelussa on otettava huomioon, että niiden linnustolliset arvot eivät merkittävästi heikkene. Voimakasta melua ja tärinää aiheuttavat ratatyöt on tehtävä lintujen pesimäajan 1.4.–31.7. ulkopuolella. Rata-alueen meluseiniä ja siltojen kaiteita suunniteltaessa on otettava huomioon myös lintujen törmäysriski, jos rakentaessa käytetään läpinäkyviä materiaaleja.

Lepakoiden ruokailualueita (luokka II) on tunnistettu Kvarnträskin luonnonsuojelu-alueella, Svartbäckträsketin ja Kolmirannan alueella, joissa hyvin todennäköisesti sijaitsee myös lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Ennen kuin rataa ja huoltoteitä voidaan rakentaa, tulee näiltä alueilta selvittää tarkat lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikat. Lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on luonnonsuojelulain nojalla kielletty ja niiden heikentämiseen tarvitaan poikkeuslupa.

Virta- ja pohjavedet

Virtavesien osalta tulee jatkosuunnittelussa huomioida, ettei vesistöihin pääse haitallisia aineita tai haitallista määrää kiintoainesta, josta voi olla kalastolle ja muulle vesieliöstölle merkittävää haittaa. Rata-alueella esiintyy luonnonomukaisia noroja ja lähteitä, jotka ovat vesilain mukaisia kohteita ja niiden heikentäminen tai muuttaminen vaatii vesilain mukaiset luvat.

Pohjavesien arvioinnissa ei ilmeisesti ole huomioitu Svartbäckträsketin lähellä olevaa Mustanpuron lähdeä eikä Kolmirannan alueella olevaa Lepolammen vedenottamoaa kuten Espoo on ratahankkeen täydennetystä ympäristövaikutusten arvioinnista antamassaan lausunnossa todennut.

Ekologiset yhteydet

Yleissuunnitelman vaikutusten arvioinnissa radalla on todettu olevan jopa merkittäviä heikentäviä vaikutuksia ekologisiin yhteyksiin. Yleissuunnitelmassa on kuitenkin tarkasteltu ekologisia verkostoja vain yleispiirteisesti. Paikalliset ekologiset yhteydet on esitetty vain suppeasti ja on keskitytty vain radan poikki kulkeviin yhteyksiin. Kuten Espoon täydennetystä ympäristövaikutusten arvioinnista antamassa lausunnossa todettiin, Espoossa rata kuitenkin kulkee pitkän matkaa Nuuksion ja Espoon keskuspuiston välistä yhteyttä pitkin pirstoen ja kaventaen yhteyttä ja heikentäen sen ekologista toimivuutta. Sekä maakunnallisten että paikallisten ekologisten yhteyksien toimivuus on turvattava jatkosuunnittelussa.

Vaikutusten arviointiraportissa on todettu, että "radalla on merkittävä heikentävä vaikutus Espoon keskuspuiston ja Mynttilän väliseen yhteyteen". Maakunnallisten ekologisten yhteyksien laatua tai hankkeen yhteisvaikutuksia Espoon kaupunkirata -hankkeen kanssa ei kuitenkaan ole arvioitu. Liito-oravan yhteyksien parantamista lukuun ottamatta konkreettisia ratkaisuja radan ekologisen yhteyden toimivuuteen aiheuttamien vaikutuksien vähentämiseksi ja yhteyden toimivuuden kehittämiseksi ei esitetä. Nämä täytyy ratkaista jatkosuunnittelussa, jotta merkittävät luontoarvot ja maakunnalliset ekologiset yhteydet turvataan. Jopa hankkeen vaikutusten arvioinnissa todetaan, että "Ekologisten yhteyksien kannalta kriittisille paikoille on tarpeen suunnitella radan läpäiseviä ekologisen yhteyden muodostavia rakenteita, jotka huomioivat paikallisen lajiston tarpeet." Konkreettisia ratkaisuja tulee esittää ratasuunnitelmassa.

Suunnittelussa on tältä osin puutteita erityisesti Vadetissa, joka on Espoon keskeinen maakunnallinen ekologinen yhteys ja ratojen sekä Espoonjoen risteyskohta sen erityinen pullonkaula. Kartoissa on Vadetin kohdalla lisäksi tunnistettu vain merkittävä liito-oravan yhteystarve, mutta ei ratojen ja Espoonjoen poikki kulkevaa maakunnallista ekologista yhteyttä. Kuten Espoo on hankkeen ympäristövaikutusten arviointia ja sen täydennystä

koskevissa lausunnoissaan todennut, Vadetin kohta Espoon keskuksen ja Kaukalahden välillä on jo nykyisellään maakunnallisen ekologisen verkoston kriittisimpiä pullonkauloja Espoon keskuspuiston ja Nuuksion luonnon ydinalueiden välillä. Kaupunki teettää tarkastelua, jossa selvitetään ekologisen yhteyden kehittämistä mm. vihersillan avulla Vadetin kohdalla. Radan jatkosuunnittelussa on huomioitava tämän selvityksen johtopäätökset ja suositukset. Selvitysluonnoksessa 22.12.2022 on todettu, että hirvelle ja liito-oravalle toimivat ratkaisut ovat avainasemassa maakunnallisen ekologisen yhteyden turvaamiseksi. Hirven osalta esitetään ratkaisuksi erilaisia vihersiltavaihtoehtoja tai rata-alueen aitaamattomuutta. Liito-oravan osalta ovat olennaisia Kaupunginkallion kalliotunnelin päällä kulkevan yhteyden säilyttäminen sekä radan yhteyden rakennettavat keinotekoiset hyppytolpat. Lisäksi selvityksessä todetaan, että nykyiset radan alitukset ja ojat tulee säilyttää toimivina kulkuyhteyksinä mm. riittävä maakannas Espoonjoen alikuluissa.

Vastaavia haasteita voi ilmetä radan ja yllä mainitun maakunnallisen ekologisen yhteyden leikkauskohdassa Nupurinjärven ja Svartbäckträsketin välissä. Ratahankkeen jatkosuunnittelussa tulee tehdä konkreettiset ratkaisut, joilla ekologisten verkostojen toiminnallisuus ja jatkuvuus turvataan.

Muuta

Kartta-atlaksen karttasarja 4 Luonnonympäristö: Maakunnalliset ekologiset kulkuyhteydet on merkitty viivoilla, jotka eivät osu niille kohdille, missä maakunnalliset ekologiset yhteydet sijaitsevat. Kartassa on Vadetin kohdalla merkintä "merkittävät vaikutukset ekologiin yhteyksiin". Merkki on oikealla kohdalla, mutta vastaava merkki tulisi olla myös Svartbäckträsketin ja Nupurinjärven välisellä maakunnallisella ekologisella kulkuyhteydellä, joka myötäillen Gumbölenjokea.

Luonnonympäristö karttasarjassa ei ole esitetty kaikkia liito-oravien ydin- ja elinalueita sekä uhanalaisia luontotyyppejä, jotka Espoosta on tiedossa.

Kaupunginmuseon asiat

Kaupunginmuseo on aiemmin lausunut hankkeeseen liittyvästi 11.10.2010, 20.1.2020, 4.1.2021 sekä 1.10.2021. Kaupunginmuseo on lausunnoissaan jo kahteen otteeseen tuonut esiin, että ratalinjan läheisyydestä on tunnistettu uusi muinaisjäänös (Stampforsen, mj. rek. 1000033112), joka ei sisälly Museoviraston inventointiin 2017. Muinaisjäänös puuttuu edelleen Väyläviraston kartoista. Ajantasainen tieto muinaisjäänöksistä tulee aina tarkastaa valtakunnallisesta muinaisjäänösrekisteristä.

Vuonna 2022 on tehty tarkkuusinventoinnit ja tarkennettu rajauksia Svartbäckin ja Hemängsbergetin muinaisjäänöskohteilla.

Ratahankkeen yleissuunnitelmassa esitetty Suuren Rantatien linjauksen siirto ei ota huomioon tielinjan asemaa valtakunnallisesti arvokkaana RKY-kohteena. Mynttilän kohdalla ratalinja ylittää keskiaikaisen kylätien Vanhan Mynttiläntien. Tien varrella sijaitsee Bergdalin kivikautinen asuinpaikka, joka on ehdolla valtakunnallisesti arvokkaaksi muinaisjäänökseksi. Tien mahdollinen käyttö rakennustyön aikaisena huoltotienä saattaa vaarantaa kohteen.

Yllä kerrotun nojalla kaupunginmuseo esittää, että muinaisjäänös Stampforsen lisätään karttoihin, ja että ratahankkeen mahdollisia

vaikutuksia siihen selvitetään. Svartbäckin ja Hemängsbergetin muinaisjäännökset tulee tutkia tarkemmin identifioitujen ydinalueiden kohdalta ennen rakentamistöihin ryhtymistä. Ylijäämä-maamassojen läjitysalueiden sijainti tulee tutkia huolellisesti kulttuuriympäristöön aiheutuvien haittavaikutusten minimoimiseksi. Tekeillä olevien maastoraporttien valmistuttua on käytävä muinaismuistolain (1963/295) §13 mukaiset neuvottelut koko ratalinjan osalta. Tarkemmista suunnitelmista on pyydettävä kaupunginmuseon lausunto.

Kommentit suunnitelmasta tehtyihin muistutuksiin

Väylävirastolta saatiin 38 muistutusta Espoon alueelta. Seuraavaksi muistutuksia on referoitu vapaasti ja sellaisin osin, joihin Espoon kaupunki näkee hyödylliseksi kommentoida Väyläviraston tulevia vastineita ajatellen:

Muistutus 1 (useita yhtyjä): Kolmperässä yleissuunnitelman mukaan valtatie 1 taustamelu on voimakas, joten radan melu aiheuttaa vain vähäisen muutoksen. Pienikin lisä on lisä ja nykyisetkään arvot eivät noudata direktiiviä ja WHO:n ohjeistusta. Espoon meluntorjunnan toiminta-suunnitelmasta 2018–2022 saadun vastineen mukaan uusien väylien meluntorjunta suunnitellaan, joten eikö meluntorjunta kuulu hankkeeseen.

Kommentti: Espoon kaupunki on pitänyt ja pitää tärkeänä, että hankkeen suunnittelu pitää sisällään kohdan meluselvityksen. Niin on toimittukin. Espoon meluntorjunnan toimintasuunnitelma ei ota kantaa juuri mainittuun suunnittelukohtaan.

Muistutus 2: Suunnitellun radan koko uusi linjaus tuhoaa pahoin maakunnallisesti merkitykselliset ja välttämättömät ekologiset yhteydet, Espoonjoen maakunnallisesti arvokkaan kulttuurimaiseman sekä lukuisia arvokkaita luontokohteita. Tämän varmistaa erityisesti Myntinmäkeen suunniteltu varaus asemapaikalle, joka tuo väistämättä mukanaan noin 15 000 asukkaan taajaman ja laajan maanpäällisen tieliikenneverkon. Suunniteltu ratalinjaus on lainvoimaisen yleiskaavan vastainen kuten suunnitelman sivun 20 taulukossa todetaan. Taulukossa on puutteellisesti todettu, että uusi yleiskaava (POKE) olisi hyväksytty radan osalta kokonaan, vaikka valtuuston päätös on Helsingin hallinto-oikeuden käsiteltävänä.

Kommentti:

Vadetin kohdalla KM22 uusi rata tulee aiheuttamaan haitallisia vaikutuksia maakunnalliseen ekologiseen yhteyteen. Tähän kohtaan on kiinnitetty huomiota ja käynnistetty jatkosuunnitelmat, joilla ekologisen yhteyden toimivuus turvataan.

Myntinmäen asemavarauksen alueella KM23,5–28 rata sijoittuu luontoarvoiltaan sekä maakunnallisesti merkittävän kalliometsäkokonaisuuden kohdalla tunneliin, jolloin itse rataratkaisun vaikutukset luontokokonaisuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Myntinmäen vanha metsä tulee huomioitavaksi myös tulevisssa asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa.

Uusimaa 2050 -maakuntakaava tukee Myntinmäen asemavarauksen ja siihen kytkeytyvän maankäytön kehittämistä. Asemavaraukseen liittyvä maankäyttö sekä ympäröivä asukasmäärä tarkentuvat käynnissä olevassa, koko kaupungin kattavassa Yleiskaava2060:ssa.

Espoon kuntarajan puolella KM31,5–36 alueelle on suunniteltu tunneliosuus Kolmirantaan. Tällä osuudella tulee kiinnittää sekä radan että maankäytön suunnittelussa erityistä huomiota ekologisten yhteyksien toimivuuteen.

Kuten muistutuksessa todetaan, yleiskaava (POKE) on hyväksytty Espoon kaupunginvaltuustossa ja hyväksymispäätös on hallinto-oikeuden käsiteltävänä.

Muistutus 3: Tilan 49-408-1-314 omistajalla ei ole tarvetta tielle Y105 ja Kakarlammen ylikulkusillalle s27580.

Kommentti: Espoon kaupungin puolesta yhteys voidaan järjestää toisin kuin sillalla ja aiheesta on keskusteltu ratasuunnittelun yhteydessä.

Muistutukset 4 ja 5: Luontoalue, jolle rata sijoittuu, on aktiivisessa virkistyskäytössä metsien ja järvien kokonaisuutena mm. Kaukalahden, Vanttilan, Kurttilan, Mynttilän ja Mikkälän asukkaille. Alueella on useita luontoarvoja ja uhanalaisia lajeja POKE-yleiskaavan luontoselvityksessä 2019, alue on merkitty maakunnallisesti arvokkaaksi luontoalueeksi, joka tulisi säilyttää kokonaisuutena. Hankkeen toteuttamisen hakkuut ja räjäytykset vahingoittavat herkkää ympäristöä ja aiheuttavat päästöjä. Alueelle sijoittuu useita muinaismuistoja ja jatkotutkimukset ovat käynnissä. Alue on luokiteltu merkittäväksi kulttuurihistorialliseksi alueeksi. Hanke vähentäisi mahdollisuuksia jatkaa inventointeja toteutettavien rata- ja tielinjojen alueella.

Kommentti: Myntinmäen asemavarauksen alueella rata sijoittuu luontoarvoiltaan sekä maakunnallisesti merkittävän kalliometsäkokonaisuuden kohdalla tunneliin, jolloin itse rataratkaisun vaikutukset luontokokonaisuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Myntinmäen vanha metsä tulee huomioitavaksi myös tulevaisuuden asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa. Muinaisjäännöksiin liittyen tullaan pitämään muinaismuistolain (1963/295) §13 mukainen neuvottelu.

Muistutus 6: Myntinmäki 2 asemapaikan valintapäätös perustuu työhön, jossa on rikottu hyvän hallinnon (hallintolaki, §6) kaikkia sääntöjä, joten tältä osin yleissuunnitelma ei voi edetä ilman oikeustoimia. Radan yleissuunnitelmassa on siis pidettävä myös Forsbacka-vaihtoehto pöydällä, kunnes on tehty oikeisiin tietoihin perustuva, puolueeton selvitys maakuntakaavan raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen alueelle sijoitettavasta asemavarauksesta.

Kommentti: Voimassa olevan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan (kaavamerkinnän kuvauksessa nimetyn Myntinmäen) raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen yleiskaavallinen maankäyttö tarkentuu vireillä olevassa Espoon yleiskaava2060:ssa. Myntinmäen asemapaikan ja maankäytön aiemmassa POKE-yleiskaavaan ja ESA-radon yleissuunnitelmaan liittyvässä suunnittelussa ei ole rikottu hyvän hallinnon tapaa. Muistutuksessa kritisoitu selvitystyö on laadittu asianmukaisesti ja se on ollut ohjeena yleiskaavaratkaisun suunnittelussa ja päätöksenteossa. Yleiskaavaan liittyvää suunnittelua ja vaihtoehtoja on tarkasteltu valmisteluaineistossa vuosien varrella rakenneluonnosten kautta yleiskaavaratkaisuun tähdäten. Asemapaikalle on tutkittu vertailuvaihtoehdot, joista asemapaikka on valittu maankäytön kokonaisuuden tarkoituksenmukaisuutta, radan teknistä toteutettavuutta, kustannuksia ja muita vaikutuksia arvioiden. Asema on sijainnut

Myntinmäessä POKE-yleiskaavaluonnoksessa ja -ehdotuksessa.

Muistutus 7: Missään ei todeta, että 10 000 asukkaan sijoittaminen maakunnallisesti arvokkaaseen Myntinmäen/Högabergetin ympäristöön käytännössä tuhoaa koko alueen.

Kommentti: Myntinmäen asemavarauksen alueella rata sijoittuu luontoarvoiltaan sekä maakunnallisesti merkittävän kalliometsäkokonaisuuden kohdalla tunneliin, jolloin itse rataratkaisun vaikutukset luontokokonaisuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Myntinmäen vanha metsä tulee huomioitavaksi myös tulevissa asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa.

Muistutus 8: Rata ja Espoon kumpikin asema toisivat Espooseen vain hajautuvaa kaupunkirakennetta ja tuhottua lähivirkistykseen kipeästi tarvittavaa monipuolista luonnonympäristöä. Yleissuunnitelmaa ei voi esittää hyväksyttäväksi, koska se ei ole esim. Espoossa lainvoimaisen yleiskaavan mukainen.

Kommentti: Uusimaa 2050 -maakuntakaava tukee Histan asemaan sekä Myntinmäen asemavaraukseen kytkeytyvän maankäytön kehittämistä. Myntinmäen maankäyttö ratkaistaan yleiskaavatasolla vireillä olevassa Espoon yleiskaavassa 2060. Histan asema ja keskusta muuttavat alueen luonnetta oleellisesti, jolloin paikallinen ekologinen yhteys ja luonnonkokonaisuus poistunee uuden eritasoliittymän läheisyydestä. Ekologisiin yhteyksiin muualla tulee tämän vuoksi kiinnittää erityistä huomiota. Myntinmäen asemavarauksen alueella rata sijoittuu luontoarvoiltaan sekä maakunnallisesti merkittävän kalliometsäkokonaisuuden kohdalla tunneliin, jolloin itse rataratkaisun vaikutukset luontokokonaisuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Myntinmäen vanha metsä tulee huomioitavaksi myös tulevissa asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa. Yleiskaavapäätös (POKE) on hallinto-oikeuden käsiteltävänä.

Muistutus 9: Myntinmäen ja Gumbölen alue golfkenttineen pitää rauhoittaa liikunta- ja virkistyskäyttöä varten pitkälle tulevaisuuteen asianmukaisin kaavamerkinnöin. Alueen luontoarvot pitää säilyttää. Ratsastusreittejä tulee lisätä. Ratalinjaus on muutettava.

Kommentti: Espoon kaupunki puoltaa radan yleissuunnitelman ratkaisua. Myntinmäen luonto- ja kulttuuriarvot kuten vanha metsä ja golfkentän maisemallinen kokonaisuus tulevat huomioitaviksi myös tulevissa asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa. Myntinmäen maankäyttö ratkaistaan yleiskaavatasolla vireillä olevassa Espoon yleiskaavassa 2060.

Muistutus 10: Metsästysalue sijaitsee Turun moottoritien pohjoispuolella Espoon kaupungin alueella rajautuen Kirkkonummen kuntaan. Vihersilta on tarpeellinen. Moottoritie katkaisee ekologisen yhteyden.

Kommentti: Histan asema ja keskusta muuttavat alueen luonnetta oleellisesti, jolloin paikallinen ekologinen yhteys ja luonnonkokonaisuus poistunee uuden eritasoliittymän läheisyydestä. Ekologisiin yhteyksiin muualla tulee tämän vuoksi kiinnittää erityistä huomiota. Esimerkiksi etelämpänä kohdassa Nupurinjärvi-Svartbäckräsket liittyen radan ja Turunväylän yhteisvaikutukseen. Taajama-alueella hirvieläinten liikkuminen pyritään turvaamaan maakunnallisilla ekologisilla yhteyksillä.

Muistutus 11: Histan asema pitäisi asettaa lähemmäs Histaa, Ämmässuon

liittymästä Espoon keskustaan päin.

Kommentti: Histan aseman sijainnista on laadittu joulukuussa 2022 ratasuunnitteluvaiheessa yleissuunnitelmaa tarkentava erillistarkastelu (Sweco) yhteistyössä Turun Tunnin Juna -hankkeen sekä Väyläviraston kanssa. Tarkastelussa on tutkittu asemalaiturien siirtoa idän suuntaan ja arvioitu maankäytön yhteensovittamista asemaan verrattuna yleissuunnitelman kappaleen 4.2.2 Histan aseman sijaintiin. Tarkastelun perusteella asema voidaan ratasuunnitelmassa ratkaista parhaiten, mikäli se sijoittuu eritasoliittymän itäpuolelle. Yleissuunnitelman asema sijoittuu osin yleiskaavan asemamerkin sisälle, joten yleissuunnitelma on yleiskaavan mukainen. Histan asemaa tulee kuitenkin jatkosuunnittelussa tarkastella Histan eritasoliittymän itäpuolelle laaditun tarkastelun (Sweco) mukaisesti, jossa se voidaan parhaiten kytkeä suunniteltavaan keskustaan ja ympäröivään maankäyttöön. Yleissuunnitelman selostukseen tai yleissuunnitelman hyväksymisesitykseen tulee tehdä seuraava kirjaus Histan aseman (kappale 4.2.2) kohdalle: ”Histan asemaa tulee jatkosuunnittelussa tarkastella POKE-yleiskaavan asemamerkin sijainnille, eritasoliittymän itäpuolelle”.

Käsittely

Esittelijän kokouksessa tekemät muutokset on huomioitu pöytäkirjassa.

Puheenjohtaja Partasen kannattamana ehdotti, että asia jätetään pöydälle.

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko puheenjohtajan ehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

Päätös

Kaupunginhallitus:
Asia jätettiin yksimielisesti pöydälle.

Kaupunginhallitus 04.10.2021 § 338

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus antaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle liitteen mukaisen lausunnon Helsinki - Turku nopeaa junayhteyttä koskevasta täydennetystä ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Päätös

Kaupunginhallitus:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Kaupunginhallitus 3.2.2020 § 36

Päätösehdotus

Teknisen toimen johtaja Olli Isotalo

Espoon kaupunginhallitus antaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle Helsinki - Turku junayhteyttä koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta seuraavan lausunnon:

Yleistä

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on kuvattu hankkeen tavoitteet ja vaihtoehdot hyvin. Arviointiohjelma on kattava ja tulevan ympäristövaikutusten arvioinnin painopistealueet on kohdennettu oikein.

Arvioitava Helsinki - Turku nopea ratayhteys perustuu Uudenmaan ja Varsinaissuomen maakuntakaavoissa valittuun ja hyväksytyyn lainvoimaiseen, oikeusvaikutteiseen ratalinjaan.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa kuvattu vaihtoehtojen asettelu ei siten esitä vaihtoehtoisuutta Espoo - Salo välille, mutta ottaa huomioon Turku - Salo välillä Piikkiön oikaisun hankevaihtoehtona.

Vertailuvaihtoehdoksi 0+ on esitetty nykyinen rantarata, jonka ominaisuuksia on parannettu. Ohjelmasta ei kuitenkaan selviä, kuinka laajamittaisista parannustoimista on kysymys. Vaikutusten arvioinnin menetelmiin on vaikea ottaa kantaa, kun vaihtoehtoa ei tunneta. Järeät parantamistoimet muodostaisivat siitä hankevaihtoehdon, joka ei ole Helsinki - Turku nopean junayhteyden tavoitteiden mukainen.

Viimeisen viiden vuoden aikana Espoon väestö on kasvanut keskimäärin lähes 4 600 asukkaalla vuosittain. Arviointiohjelman kohtaan 5, Suunnittelualueen nykytila ja kehittyminen, tulee päivittää Espoon väestönkasvuennusteet uuden Espoon kaupungin ja Helsingin seudun väestöprojektiot 2018 - 2060 raportin mukaisiksi.

Hankkeen etenemisen kannalta on hyödyllistä, että ympäristövaikutusten arviointityössä tullaan arvioimaan, YVA-lainsäädännön edellyttämien vaikutusten lisäksi, myös liikenteellisiä ja taloudellisia vaikutuksia.

Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonsuojelukohteisiin

Espoossa on paljon luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä virtavesiä, joiden arvoja on tarkasteltu Espoon virtaselvityksessä (Espoon ympäristökeskuksen monistesarja 1a/2009, 1b/2009). Vaikutusten arvioinnissa on syytä huomioida, että työmailla voi olla merkittäviä vaikutuksia pienvesistöihin. Espoon kaupunki on laatinut erillisen oppaan työmaavesien hallinnasta (Espoon kaupungin työmaavesiopas).

Espoossa esiintyy luonnonsuojeluasetuksella erityisesti suojeltavaksi ja rauhoitetuksi määritetty lahojaviosammal, jota ei ole mainittu YVA-ohjelmassa. On suositeltavaa, että lahojaviosammaleen mahdollista esiintymistä rataosasuudella tarkastellaan ja potentiaaliset esiintymäpaikat käydään kartoittamassa.

YVA-selostuksen hankkeen tarvitsemien lupien esittelyssä tulee käydä läpi, millaisia muutoksia hankkeen toteutuminen aiheuttaa Kvarnträsketin luonnonsuojelualueessa ja millaisia poikkeuslupia suojelumääräyksistä radan rakentaminen edellyttää.

Luontoarvojen vaikutusten arvioinnissa tulisi Espoon osuudella keskittyä erityisesti Kvarnträsketin suojelualueen ympäristöön ja sen suojavyöhykkeeseen sekä Svartbäckträsketin ympäristöön. Nämä luontokohteet ovat lähes luonnontilaisia ja eheitä kokonaisuuksia, mikä tekee niistä erityisen herkkiä rakentamisen haitallisille vaikutuksille.

Vaikutukset viherverkostoon ja ekologiin yhteyksiin

Arviointien lähtötiedoissa tulee huomioida, että Espoossa on laadittu erillinen selvitys ekologisista yhteyksistä ja viherverkostosta (Espoon ympäristölautakunnan julkaisusarja 1/2014, Jenni Hirvensalo) minkä lisäksi kumpaakin verkostoa on laajasti tarkasteltu Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavatyössä (luonnos ollut nähtävillä 3.4. - 3.5.2018).

Vaikutusten arvioinnissa on erityisesti huomioitava rakentamisessa syntyvien ja käytettävien maamassojen välivarastointi ja kuljettaminen. Ratalinjan Espoon osuudella on herkkiä luontokohteita, joihin maamassojen käsittely voi aiheuttaa huomattavia vaikutuksia. Vaihtoehdot maamassojen vastaanottoaikoille tulisi tarkastella YVA-selostuksen yhteydessä, sillä välivarastointipaikkoja, joilla ei ole haitallisia vaikutuksia esim. asuinalueisiin, on Espoossa vähän.

Espoon rataosuudella monet luontoarvot esiintyvät pienialaisella alueella, esimerkiksi Stampforsen-kosken ympäristössä, jolloin niihin kohdistuvia vaikutuksia voidaan lieventää teknisten ratkaisujen huolellisella suunnittelulla. Jos vaikutusten arvioinnissa todetaan, että merkittävästi haitallista ympäristövaikutusta voidaan riittävästi lieventää vain tietynlaisella teknisellä ratkaisulla siltojen ja tunneleiden osalta, on tämä selkeästi käytävä ilmi YVA-selostuksesta, jotta vastaavia teknisiä rakenteita voidaan edellyttää hankkeen seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Huomiota tulisi kiinnittää uhanalaisten lajien lisäksi myös uhanalaisiin luontotyyppeihin.

Vaikutukset ilmastomuutokseen

Hankkeen ilmastovaikutusten arvioinnissa olisi hyvä tuoda esiin arviossa huomioitut tekijät: onko esimerkiksi rakentamisen aikaisten vaikutusten osalta huomioitu työkoneiden päästöt ja ovatko maamassojen kuljetukset mukana päästölaskelmissa. Espoossa on käynnissä hanke, jossa tarkastellaan vähähiilisiä työmaita.

Vaikutukset liikenteeseen

Liikenne-ennusteissa ja vaikutusten arvioinnissa tulee junaliikenteen osalta ottaa huomioon kysynnän ohella myös tarjonta ja kapasiteetti. Esimerkiksi Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavoituksen yhteydessä laadituissa ennusteissa havaittiin, että 2 taajamajunaa ruuhkatuntina ei nykyisellä junakalustolla riitä matkustajakysynnälle oikoradan Espoon osuudella vuoden 2050 tilanteessa.

Käsittely

Gestrin Båskin kannattamana teki seuraavan lisäsehdotuksen:

"Vaikutukset viheryhteyksiin ja ekologisiin käytäviin" otsikon ensimmäisen kappaleen loppuun lisätään viittaus selvitykseen "Myntinmäen Luontoselvitys 2019, Espoon kaupunginsuunnittelukeskuksen julkaisuja 15/2019".

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja totesi, että on tehty esittelijän esityksestä poikkeava kannatettu ehdotus, jonka johdosta on äänestettävä.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 11 äänellä 3 ääntä vastaan 1 äänestäessä tyhjää hylänneen Gestrinin ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Päätös

Kaupunginhallitus:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin.

Liitteet

1 Äänestyslistat § 99

Oheismateriaali

- Oheismateriaali Lausuntopyyntö
- Oheismateriaali Yleissuunnitelma-raportin karttoja

Tiedoksi