

Kaupunginhallitus 25.03.2024 § 67

§ 67

Lausunnon antaminen Väylävirastolle Espoo-Salo-oikoradan uudelleen nähtävillä olevasta yleissuunnitelmasta

Valmistelijat / lisätiedot:
Tuovinen Samuel
Viitanen Minna
Sorvali Eetu
Hämäläinen Tanja
Koskinen Janne
Turula Ari
Nuotio Johanna
Partanen Jussi
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunginjohtaja Mäkelä Jukka

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

Tiivistelmä

Yleissuunnitelmaraportin kirjaukset ovat hyvät kappaleessa 3 Liikenteelliset vaikutukset. Muistutettakoon kuitenkin, että myös lähiliikenne tulee ottaa riittävästi huomioon jaettaessa kapasiteettia.

Alueella on vireillä Espoon yleiskaava 2060, joka kattaa koko kaupungin. Kartta-atlasta ei ole päivitetty yleiskaavojen rajausten osalta, vaan sivuilla 7 ja 8 POKE-yleiskaavalla on edelleen virheellinen hyväksymisrajaus. Radan yleissuunnitelman hyväksymispäätökseen tulee sisällyttää kirjaus, joka varmistaa etupainotteisesti toteutettavan runkomeluntorjunnan ratarakenteissa Histan ja Myntinmäen rataosuuksien jatkosuunnittelussa.

Yleissuunnitelman alueella voimassa olevat asemakaavat ovat pääasiassa yhdenmukaisia yleissuunnitelman kanssa. Niiltä osin, kuin asemakaavat eivät ole yhdenmukaisia, kunta puoltaa yleissuunnitelman hyväksymistä siitä huolimatta. Mahdolliset tarvittavat asemakaavamuutokset tehdään ratasuunnitelmavaiheen aikana. Toisin kuin aineistossa lukee, asemakaavoja on muutettava rataan liittyvien suunnitelmien vuoksi. Ympäristövaikutusten arvioinnissa esitetty listaus Espoon alueella voimassa olevista asemakaavoista on vajaa.

Ympäristön näkökulmasta jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon seuraavat seikat:

Espoo-Salo-rata heikentää jo nyky suunnitelmassa voimakkaasti ratalinjan yli ja lähellä kulkevia Espoon ekologisia yhteyksiä, ja yhteisvaikutusten kanssa osa näistä ekologisista yhteyksistä, niin maakunnallisista kuin paikallisistakin, voi jopa katketa. Hanke ei ole käyttänyt suunnittelussa kaikkea saatavilla olevaa Espoon luontotietoaineistoa. Tämän lisäksi

useampi aineisto on jäänyt karttatarkastelun ulkopuolelle. Tämän takia hankkeen ympäristövaikutuksia on edelleen hyvin vaikea arvioida. Kohde kulkee useassa kohdassa luonnon arvokohteiden läpi, vieritse tai ali. Koska kohteet ovat erilaisia, tulee kohteittain tietää, miten ympäristö- ja luontoarvot aiotaan käytännössä huomioida.

Liikenne

"Toteuttaako laadittu suunnitelma alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumista kunnan alueella?"

Kyllä.

"Onko kunnalla/kaupungilla huomauttamista yleissuunnitelman mukaisiin teiden likimääräisiin sijainteihin tai liikenteellisiin ja teknisiin perusratkaisuihin?"

Yleissuunnitelmaraportin kirjaukset ovat hyvät kappaleessa 3 Liikenteelliset vaikutukset. Muistutettakoon kuitenkin, että myös lähiliikenne tulee ottaa riittävästi huomioon jaettaessa kapasiteettia. Esimerkiksi Espoon yleiskaava 2060:n kaavaluonnoksen liikenneselvityksessä kysyntä vuonna 2060 ylittää toteutuneesta asemavarauksesta itään kuljettaessa korkealle noin 1 700 matkustajaa aamuhuipputunnissa -tasolle.

Yleiskaavoitus

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

Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaan (POKE-yleiskaava) on tullut lainvoimaiseksi.

Alueella on vireillä Espoon yleiskaava 2060, joka kattaa koko kaupungin. Osa yleiskaavasta laaditaan oikeusvaikutuksettomana. ESA-radan ratalinja on merkitty voimassa oleviin yleiskaavoihin. Yleiskaavaluonnoksessa keväällä 2024 tullaan esittämään ratalinjan ympärille uutta maankäyttöä, jota on mm. Espoon keskuksen täydennysrakentaminen, Histan ympärysalueet ja Myntinmäen asema sekä siihen liittyvä maankäyttö.

Espoon yleiskaavojen aineistot on aiemman lausunnon mukaisesti liitetty ratayleissuunnitelman nähtävillä olevaan aineistoon. Kartta-atlasta ei ole päivitetty yleiskaavojen rajausten osalta, vaan sivuilla 7 ja 8 POKE:lla on edelleen virheellinen hyväksymisrajaus (joka sisältää hyväksymiskäsittelyssä pois jätetyt alueet). Yleiskaava 2060:n vireilläolon rajausta ei ole myöskään lisätty kartta-atlakseen.

Histan aseman siirtotarve on huomioitu Länsirata Oy:n ratasuunnittelussa ja ratayleissuunnitelmaan merkitty aseman sijainti on tämän osalta riittävän lähellä huomioiden suunnittelutarkkuus.

Radan yleissuunnitelman hyväksymispäätökseen tulee sisällyttää kirjaus, joka varmistaa etupainotteisesti toteutettavan runkomeluntorjunnan ratarakenteissa Histan ja Myntinmäen rataosuuksien jatkosuunnittelussa. Maankäytössä ja rakentamisessa huomioitava runkomeluvaikutus ylittää näillä asemanseuduilla noin 250 metrin etäisyydelle radasta. Sen torjuminen ratarakenteissa on huomattavasti tehokkaampaa kuin raskailla rakennusten alaisilla rakenteilla. Luultavasti molempia

runkomeluntorjunnan ratkaisuja tarvitaan yhtäaikaisesti yleiskaavan mukaisen maankäytön mahdollistamiseksi, kun tavoiteltu korttelirakenne asemanseuduilla sijoittuu alkaen 30 metrin etäisyydelle radasta. Runkomeluntorjunnan suunnittelussa voidaan tukeutua Länsirata Oy:n ratasuunnitelmaan liittyviin runkomeluntorjunnan alustaviin tarkasteluihin, jotka Espoo on todennut hyviksi ja tarkoituksenmukaisiksi (Sweco 2023).

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.”

”Onko kunnalla huomauttamista yleissuunnitelmaan sisältyviin liikennepaikkojen (asemien) suunnitelmiin.”

Yleissuunnitelman alueella voimassa olevat asemakaavat ovat pääasiassa yhdenmukaisia yleissuunnitelman kanssa. Niiltä osin, kuin asemakaavat eivät ole yhdenmukaisia, kunta puoltaa yleissuunnitelman hyväksymistä siitä huolimatta. Mahdolliset tarvittavat asemakaavamuutokset tehdään ratasuunnitelmavaiheen aikana. Toisin kuin aineistossa lukee, asemakaavoja on muutettava rataan liittyvien suunnitelmien vuoksi.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa esitetty listaus Espoon alueella voimassa olevista asemakaavoista on vajaa.

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:

Mikkeli I 620100 (hyväksytty 7.12.1982) / saattaa tarvita kaavamuutoksen puistoalueelle

Mikkeli II B 620500 (hyväksytty 24.10.1985) / saattaa tarvita kaavamuutoksen puistoalueelle

Lisäksi lähellä vireillä olevia asemakaavoja/asemakaavamuutoksia:

Kaupunginkallionrinne 613700

Kyytimäki 512100

Nupurinkallio 641500

Nupurinranta 640501

Kolmperänsuora 641601

Kolmperänranta 641300

Junarataan liittyvä Histan asema tiejärjestelyineen vaatii asemakaavan muutoksen seuraaviin asemakaavoihin:

Ämmässuo 640100 (lainvoimainen 18.6.2008)

Kolmperänsuora 641600 (lainvoimainen 3.2.2021)

Histan eritasoliittymän kohdalla on vireillä asemakaavan muutos Kolmperänsuora 641601. Kaavaa muutetaan junarataan liittyvien suunnitelmien vuoksi.

Yleissuunnitelmassa esitetyt Histan eritasoliittymän suunnitelmat ovat ristiriidassa sen kanssa, miten ko. alueen asemakaavaa tällä hetkellä suunnitellaan yhteistyössä hankkeen ja hankkeen ratasuunnitelmakonsultin kanssa.

Toisin kuin yleissuunnitelmassa lukee ("eritasoliittymän läheisyydestä ei ole käytössä aivan tuoretta ympäristötietoa, s. 82), Kolmperänsuoran asemakaavamuutosalueelta on laadittu tuore luontoselvitys v. 2023, jossa eritasoliittymän läheltä on tunnistettu uhanalaisten liito-oravan ja viitasammakon lisääntymis- ja levähdysalueita. Yleissuunnitelmassa esitetyt eritasoliittymävaihtoehdot ovat ristiriidassa alueelta tunnistettujen luontoarvojen kanssa.

Voimassa olevien kaavojen aineistoja (kaavakartat ja määräykset) voi pyytää joko kaupungin mittauspalveluilta sähköisesti karttatilaus@espoo.fi tai ladata suoraan kaupungin karttapalvelun avoimista aineistoista <https://kartat.espoo.fi>.

Kaupunkitekniikka

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

Kunnalla ei ole uutta huomauttamista edelliseen lausuntoon nähden.

Ympäristö

Espoon kaupungin ympäristönsuojelu on lausunut ratahankkeen aiemmasta yleissuunnitelmasta. Aiemmat ympäristöä ja luontoa koskevat lausunnot ja huomiot tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Espoon ympäristönsuojelu esittää, että ympäristön jatkotoimenpiteitä suunnitellaan tiiviissä yhteistyössä hankkeen eri toimijoiden välillä.

Yleissuunnitelman lähtöaineistoon on aiempien Espoon lausuntojen jälkeen otettu mukaan uhanalaisia luontotyyppisiä, ekologisia yhteyksiä sekä virtavesistöjä. Kaikkia näitä kohteita ei kuitenkaan ole esitetty Yleissuunnitelman kartta-aineistossa. Lähtöaineisto on hajautettu usealle eri karttalehdelle ja osiolle, mikä vaikeuttaa luontotiedon hahmottamista. Esimerkiksi osa paikkatietoaineistosta on esitetty Yleissuunnitelmassa ja osa Yleissuunnitelman kartta-atlaksen luonnonympäristö -osiossa. Lähtöaineistosta puuttuu edelleen osa Espoon kaupungin paikkatietoaineistosta. Esimerkiksi Espoon uhanalaiset luontotyypit sekä Espoon kaupungin luonnonsuojelun toimenpiteet 2021–2030-ohjelman kohteet (luonnonsuojelualueeksi ehdotettavat) näyttävät puuttuvan Kartta-atlaksesta.

Ekologiset yhteydet on tunnistettu Yleissuunnitelmassa (kappale 5.8.) ja niiden todetaan varsinkin Espoossa heikentyvän jopa merkittävästi ratahankkeen yhteydessä. Ekologisia yhteyksiä on esitetty sekä Kartta-atlaksessa että Yleissuunnitelman ympäristösuunnitelmakartoissa. Vadetin kohdan ekologisen yhteyden turvaaminen ja kehittäminen on esitetty erityiseksi huomioitavaksi kohteeksi, mutta sen huomioimista tarkennetaan vasta jatkosuunnittelussa (Yleissuunnitelman ympäristösuunnitelmakartta). Espoo-Salo-rata heikentää jo nyky suunnitelmassa voimakkaasti Espoon ekologisia yhteyksiä. Yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa voivat pahimmillaan käytännössä katkaista niin paikalliset kuin maakunnallisetkin radan yli kulkevat ekologiset yhteydet.

Yleissuunnitelmassa on mainittu Espoon kaupungin alueella tunnistetut norot (Kolmirannassa sekä Blominmäen-Kvarnträskin alueella). Noroja ei ole kuitenkaan esitetty Yleissuunnitelman kartoissa eikä Kartta-atlaksessa. Norojen tulisi olla selkeästi näkyvillä kartoissa sekä huomioituna.

Tarkemmat Ympäristönsuojelun kommentit esitetään lausunnon liitteessä.

Kaupunginmuseon asiat

Kulttuuriympäristöä koskevia asioita on edistetty erillisissä neuvotteluissa. Museovirasto on suorittanut tutkimuksia 2022 ja 2023 ratalinjan läheisyydessä oleville arkeologisille kohteille.

Museolla ei ole muuta lisättävää aikaisempiin lausuntoihin.

Kommentit suunnitelmasta tehtyihin muistutuksiin

Väylävirastolta saatiin 42 muistutusta Espoon alueelta. Seuraavaksi muistutuksia on referoitu vapaasti ja sellaisin osin, joihin Espoon kaupunki näkee hyödylliseksi kommentoida Väyläviraston tulevia vastineita ajatellen.

Muistutus 4: Suunniteltu rata tarjoaa erinomaisen pohjan kevyen liikenteen väylälle samassa käytävässä. Lisäksi työmaavesien päätyminen alueen vesistöihin on estettävä.

Kommentti: Raittiverkkoa pohdittiin suunnittelun aikana. Rata kulkee osin tunneleissa, jotka eivät ole miellyttävää jalankulku- ja pyöräily-ympäristöä. Ratalinjauksesta poikkeaminen mahdollistaa nykyisten raittien hyödyntämisen sekä nykyiseen ja tulevaan maankäyttöön kytkeytymisen. Lisäksi työmaiden on noudatettava hyvää työmaavesien hoitoa ja hallintaa kuten esimerkiksi Espoon kaupungin työmaavesiohjeita.

Muistutus 16: Tutkittava uusi linjaus, jossa junarata ei poikkeaisi ollenkaan nykyisen Turunväylän eteläpuolelle, vaan se erkanisi Rantaradasta jo Kauniaisten jälkeen ottaen mukaan tulevan Lommilan ison kauppakeskuksen.

Kommentti: Yleissuunnitelman linjaus kytkee radan varrelta Histan ja Myntinmäen uudisaluet lähimpään kaupunkikeskukseensa Espoon keskukseen. Espoon keskus hyötyy radan mukanaan tuomasta vuorovälitarjonnasta. Lommilan yhteyksien parantamista käsitellään Espoon yleiskaavassa 2060 toisin keinoin.

Muistutus 16: Kvarnträskin purolaakso säästyisi toisella linjauksella.

Kommentti: Espoon kaupungin ympäristönsuojelu on kiinnittänyt huomiota Kvarnträskin alueen luonnonsuojelualueen ja alueen luontoarvojen säilyttämiseen.

Muistutus 20: Kolmperän alueella on jo nyt yli ohjearvojen ylittävä melutaso. Radan suojavyöhykkeet, Valtatie 1:n tulevat lisäkaistat, uudet eritasoliittymät ja Nupurintien linjaus etelämmäksi vaativat kaikki puiden kaatoa. Suunnitelmassa melusteet osoitettiin kohteisiin, joissa niiden toteuttaminen on kustannustehokasta. Lähinnä Kolmperän asuinalueella olevalla rampille mallinnettiin 3 m korkea meluseinä. Mallinnuksen perusteella todettiin, ettei rampille toteutettavalla melusteella saavuteta toivottua suojausvaikutusta asuinalueelle, joten sen rakentaminen ei ole

kannattavaa. Tarvitaan uusi mallinnus, jossa meluste kattaa rampilta koko Kolmperän järven pituudelta olevan moottoritien eteläpuolisen alueen siten, että mallinnetaan eri meluntorjuntavaihtoehtoja huomioiden puuston kaatamisen vaikutukset. Lisäksi Nupurintien raitti Kolmperästä Espoon keskukseen tulee toteuttaa mahdollisimman pian.

Kommentti: Espoon kaupunki on pitänyt ja pitää tärkeänä, että hankkeen suunnittelu pitää sisällään kohdan meluselvityksen. Niin on toimittukin. Kolmperän melua käsitellään mm. yleissuunnitelmaraportin sivulla 82. Jatkossa tulee kiinnittää erityistä huomiota huolelliseen meluselvitykseen ja meluntorjunnan suunnitteluun osana ratasuunnitelmaa sekä sen sisältämää tiesuunnitelmaa. Tuolloin tarkentuneet suunnitelmaratkaisut ovat saatavilla ja tulee käyttää juuri kyseistä aluetta varten laadittuja liikenne-ennusteita. Nupurintien raitin toteutus riippuu valtion rahoituksesta. Kyseessä on Espoon kaupungin ja Ely-keskuksen yhteishanke.

Muistutus 33: Muistutuksen mukaan Espoon kaupunki ei ole tehnyt päätöstä koskien radan geometriaa (ja asemavarauksen sijaintia) Myntinmäessä.

Kommentti: Asiaan liittyvät Espoon kaupungin päätökset on ratayleissuunnittelun rinnalla tehty Espoon Pohjois- ja keskiosien yleiskaavan laadinnan yhteydessä, jossa kaavaehdotuksen lähtökohdaksi sekä ratasuunnitteluun tuotavaksi on päätetty Myntinmäen asema ja sen mukainen ratageometria. Asiaan liittyvät erillispäätökset KSL 27.2.2019, KH 4.3.2019, sittemmin myös POKE-yleiskaavan hyväksymiskäsittelyn päätökset ja jatkovalmisteluohjeet sekä yleiskaava 2060:n käynnistämispäätös koskien Myntinmäkeä. Myntinmäen ratageometrian mukainen raidemerkintä on lainvoimaistuneessa POKE-yleiskaavassa. Muistutuksessa viitatus aiemman Espoon kaupungin lausunnon mukaisesti vireillä olevassa yleiskaava 2060:ssa tarkastellaan asemavarauksen sijaintia sekä siihen liittyvää maankäyttöä.

Muistutus 33: Myntinmäen asemapaikkavaraus sijoittuu maakunnallisesti arvokkaalle luontoalueelle.

Kommentti: Espoon kaupungin ympäristönsuojelu on useassa vaiheessa kiinnittänyt huomiota hankkeen vaikutuksiin arvokkailla luontoalueilla, ml. Myntinmäen asemavarauksalue.

Muistutus 36: Hanke uhkaa useita arvokkaita luontokohteita, kasvillisuutta sekä mm. Heinästöä. Hanke uhkaa mm. punavalkkua sekä Syvälammen aluetta.

Kommentti: Heinästö, Syvälampi sekä Pelimäki, kuten myös punavalkun esiintymät, ovat Lohjalla, ja kommentti tulee osoittaa Lohjan alueen ympäristönsuojelusta vastaaville tahoille.

Muistutus 37: Vuohilammen muinaisjäännöksistä puuttuu vuonna 2021 muinaismuistorekisteriin kirjattu löydös.

Kommentti: Kohde Vuohilampi 1 on ruuhi, joka on löytynyt jo 2003. Se on huomioitu Museoviraston tekemässä inventoinnissa 2017. Kohde on merkitty kartta-atlaksen Maisema ja kulttuuri -karttasarja 7:n karttalehdelle numero 2. Kohde huomioidaan jatkosuunnittelussa, mikäli radan rakentaminen vaikuttaa kohteen säilyvyyteen.

Muistutus 40: Muistuttaja edellyttää suojelua Arkiniityn purolaaksolle ja

korostaa alueen olevan riippuvainen purojen veden laadusta.

Kommentti: Arkiniityn purolaakso on osa Mankinjoen vesistöä, ja sille virtaavat Kakarlammenoja sekä Odonkärriä. Arkiniityn purolaakso on Espoon herkäksi vesistökohteeksi luokitteleva ekologisesti merkittävä alue. Ratahanketta on neuvottu luonnontilaisten ja luonnontilaisten kaltaisten virtavesien sekä muiden ekologisesti arvokkaiden kohteiden huomioonottamisesta, ja jatkosuunnittelussa esimerkiksi rakennusvesien hallinta on huomioitava.

Käsittely

Henna Kajava ja Olli Isotalo poistuivat esteellisenä asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi (läheisen maanomistus Länsiradan alueella, HallL 28.1 § 1-kohta ja Länsirata Oy:n hallituksen jäsenyys, HallL 28.1. § 5-kohta).

Partanen Gestrin ym. kannattamana teki seuraavat kaksi muutosehdotusta:

1

”Lausuntoon lisätään seuraava teksti ja päivitetään lausuntoa muilta osin tämän mukaisesti: ”Espoon kaupunki toteaa, että Myntinmäen aseman toteuttamisella olisi merkittäviä negatiivisia luontovaikutuksia, joten asemavarausta ei tule toteuttaa.”

2

”Muutetaan otsikon Ympäristö alla oleva ekologisia yhteyksiä koskeva kolmas kappale kuulumaan seuraavasti: ”Ekologisia yhteyksiä on tunnistettu Yleissuunnitelmassa (kappale 5.8.) ja niiden todetaan varsinkin Espoossa heikentyvän jopa merkittävästi ratahankkeen yhteydessä. Ekologisten yhteyksien tarkastelu yleissuunnitelmassa on maakuntatasoinen, mutta maakunnalliset ekologiset yhteydet on tunnistettu vain osittain. Maakunnalliset ekologisia yhteyksiä tulee täydentää liitteenä olevien Espoon ympäristönsuojelun kommenttien mukaisesti ja lisäksi jatkosuunnittelussa tulee huomioida myös paikallisten ekologisten yhteyksien tila- ja tulevaisuus.

Espoo-Salo-rata heikentää jo nyky-suunnitelmassa voimakkaasti Espoon ekologisia yhteyksiä. Yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa voivat pahimmillaan käytännössä katkaista niin paikalliset kuin maakunnallisetkin radan yli kulkevat ekologiset yhteydet. Ekologisia yhteyksiä on esitetty sekä Kartta-atlaksessa että yleissuunnitelman ympäristösuunnitelmakartoissa. Yleisesti ottaen ekologisten yhteyksien kohdalla kaivataan vielä konkretiaa ja ne on syytä esitellä kattavasti yhdellä kartalla. Vadet on kriittinen yhteys, ja yhteisvaikutukset mm.

Espoon kaupunkiradan kanssa voivat jopa katkaista yhteyden. Vadetin kohdan ekologisen yhteyden turvaaminen ja kehittäminen on esitetty erityiseksi huomioitavaksi kohteeksi, mutta sen huomioimista tarkennetaan vasta jatkosuunnittelussa (yleissuunnitelman ympäristösuunnitelmakartta).

Espoon keskuspuiston yhteyden säilyttämisen osalta kaupunki korostaa, että metsäistä maakunnallista ekologista yhteyttä ei voi korvata peltoja ja rantoja kulkevalla maakunnallisella yhteydellä, vaan kummatkin maakunnalliset yhteydet tulee turvata.”

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

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 9 äänellä 6 ääntä vastaan hylänneen Partasen 1. muutosehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 10 äänellä 5 ääntä vastaan hylänneen Partasen 2. muutosehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Päätös

Kaupunginhallitus:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin.

Selostus

Suunnitelma-aineisto löytyy osoitteesta <https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata>. Väylävirasto on pyytänyt lausuntoa 29.3.2024 mennessä.

Suunnitelma oli uudelleen nähtävillä mm. lausuntojen perusteella tehtyjen päivitysten ja täydennysten vuoksi. Espoon kaupunginhallitus antoi lausunnon yleissuunnitelmasta [27.3.2023](#). Aikaisemmat lausunnot ovat voimassa myös uudelleen nähtäville asetettavan aineiston käsittelyssä eikä aiemmin lähetettyä lausuntoa tarvitse toistaa tai toimittaa uudelleen.

Espoon kaupunki osallistuu parhaillaan oikoradan seuraavaan suunnitteluvaiheeseen eli ratasuunnitteluun.

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 27.3.2023 § 99

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 itäpäähän 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 asemansuodun 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.

Myntinmäen asemavarauksen 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 Keskosien 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 ratakannan 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 keskusta- 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 asemavarauksen 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 Ämmäsuontien tie- ja katujärjestelyjen osalta. Muutetaan seuraavia asemakaavoja:

- Ämmäsuu 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):

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

Lisäksi lähellä vireillä seuraavia asemakaavoja/asemakaavamuutoksia:

- Kaupunginkallionrinne 613700
- Kyytimäki 512100
- Nupurinkallio 641500
- Nupuriranta 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. Suunnitelmakartassa 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 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 suojelualueen 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 lähdeä eikä Kolmirannan alueella olevaa Lepolammen vedenottamoaa kuten Espoo on ratahankkeen täydennetyistä 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 ekologisiin 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 luontotyyppisiä, 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 muinaisjäänökset 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 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 (kaavamerkin 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 tulevaisuuden asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa.

Muistutus 8: Rata ja Espoon kumpikin asema toisivat Espooseen vain hajautuvaa kaupunkirakennetta ja tuhoavaa 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 tulevaisuuden 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. Ratsastusreitit 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 tulevaisuuden 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 liittyy 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 asemamerkinneen 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 asemamerkinneen 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 esitetyllä sijainnilla. 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 lisäsehdotuksen:

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

Partanen puheenjohtajan ym. kannattamana teki seuraavan lisäsehdotuksen:

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 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 asemaseutujen toteutusten seurauksena.

2. Poistetaan Liikenne osiosta kappale "Myntinmäen asemavarausten 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 lisäsehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

Puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko Partasen toinen lisäsehdotus 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-Salo-oikoradan yleissuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Tiivistelmä

Espoon kaupunki pitää Espoo-Salo-oikorataa 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 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 itäpäähän 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 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 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. 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 väliin sijoittuvan 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 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 rajausta 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 ratasuunnitelmaprosessissa. 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):

- Mikkeli I 620100 (hyväksytty 7.12.1982): saattaa tarvita kaavamuutoksen puistoalueelle
- Mikkeli 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. 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 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-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. 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 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 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 ekologisiin yhteyksiin". Merkki on oikealla kohdalla, mutta vastaava merkki tulisi olla myös Svartbäckträsketin ja Nupurinjärven välisellä maakunnallisella ekologisella kulkuyhteydellä, joka myötäilee 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 muinaisjäänökset 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 tulevaisuuden asuin- ja virkistysalueiden suunnittelussa. Muinaisjäänöksiin 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 tulevaisuuden 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 asemamerkinnsisälle, 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 asemamerkinnsisille, 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.

Liitteet

- 2 Äänestyslista 1 § 67
- 3 Äänestyslista 2 § 67

Oheismateriaali

- Espoon Ympäristönsuojelun kommentit
- Lausuntopyyntö
- Lausunnot vastineet 9.1.2024