

Kaupunginhallitus 02.06.2025 § 184

§ 184

Lausunnon antaminen Länsirata Oy:lle ratasuunnitelmasta Espoo-Hista

Valmistelijat / lisätiedot:
Tuovinen Samuel
Partanen Jussi
Viitanen Minna
Koskinen Janne
Reitmaa Outi
Mäkäräinen Kalle
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunginjohtaja Mykkänen Kai

Kaupunginhallitus antaa Länsirata Oy:lle ratasuunnitelmasta Espoo-Hista seuraavan lausunnon:

1 Yhteenveto

Ratasuunnitelmassa painottuvat kaukoliikennehankkeelle edulliset suunnitelmaratkaisut, mikä on kyseisestä näkökulmasta ymmärrettävää. Ratasuunnitelmassa, sen hyväksymispäätöksessä ja tulevassa rakentamissuunnitelmassa on kuitenkin otettava huomioon lähijunaliikenteen tarpeet, tulevat asukkaat, tuleva maankäyttö ja niitä hyvin palvelevat suunnitelmaratkaisut.

Lausuntopyynnön mukainen asemakaavoitustyö edellyttää ratasuunnitelman aineistoja cad- ja tietomallimuodoissa, jotka on toimitettava Espoon kaupungille. Maa- ja kallioperätutkimusaineistot on toimitettava Espoon kaupungin pohjatutkimusrekisteriin ja rakentamisen liittyvät rajoitekartat Espoon karttapalveluihin.

Länsirata mahdollistaa Histan rakentamisen. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan (POKE) määräyksissä Histan rakentaminen sidottiin radan toteuttamispäätökseen.

Suunnitelmien tulisi mahdollistaa katuyhteys Histan aseman ylikulkusillan itäpuolella Länsiradan ja Turunväylän väliselle kaupungin omistamalle alueelle. Alue on yleiskaavoitettu työpaikoiksi. Yhteys on järjestettävissä esimerkiksi radan ylittävällä sillalla likimain kohdassa KM 29+450.

Länsiradan ratalinja on merkitty voimassa oleviin yleiskaavoihin ja on yhdenmukainen ratasuunnitelman kanssa.

Ratasuunnitelman asemat ja asemavaraukset ovat tulevia keskuksia, joiden maankäyttö painottuu asumiseen ja muuhun runkomelulle herkkään toimintaan. Asemien toteutusedellytyksenä on toteuttaa jatkosuunnittelussa maankäytölle riittävä runkomeluntorjunta ratarakenteissa, missä se on kustannustehokkainta. Histan ja Myntinmäen

asemanseudut tulevat myöhemmin asemakaavoitettaviksi. Asemien ja tiiviiden kaupunkikeskusten suunnittelutavoitteet sekä maankäytön tavoiteltu tiiveys ja välitön etäisyys radasta tulevat tuolloin tarkempaan tarkasteluun ja neuvoteltaviksi.

Ratasuunnitelma ja hyväksymisehdotus ovat pääosiltaan voimassa olevien asemakaavojen mukaisia. Myös niiltä osin kuin asemakaavat eivät ole yhdenmukaisia, kunta puoltaa ratasuunnitelman hyväksymistä. Ratasuunnitelmien poikkeamat asemakaavasta ovat hyvin vähäisiä.

Hanke aiheuttaa Ämmäsuon eritasoliittymän kohdassa KM 28+400 Nupurintien raitin rakennussuunnitelmien päivitystarpeen, mikä kuuluu ratahankkeen vastuulle.

Ratahanke kulkee Espoon alueella sijaitsevien maakunnallisten ja kaavoituksessa tunnistettujen ekologisten yhteyksien läpi niitä heikentäen. Ekologisten yhteyksien toteutuminen on edellytys maankäytön toteutumiselle. Jälkikäteen tehtävästä ennallistamisesta (esim. suuret vihersillat tai alikulut) syntyy mahdollisesti merkittäviä kustannuksia, joten yhteyksien suunnittelusta tulee huolehtia rakentamissuunnittelu-vaiheessa ja kustannusvastuun suunnittelusta ja toteutuksesta tulee olla Länsirata Oy:llä. Rakentamissuunnitteluvaiheessa voidaan tehdä kustannustehokkaampia ratkaisuja ekologisten yhteyksien tukemiseksi kuin jälkikäteen toteutettavilla toimilla.

2 Liikenne

Liikenne-ennusteet

Hankkeessa aikanaan laaditun liikenne-ennusteen päivittämistä voisi harkita. Pohdittaisiin asemien ja niiden maankäytön vaiheittain toteuttamista sekä lähijunien riittävän matkustajamäärän varmistamista HSL:n aiemmin lausuman ruuhkasuunnan 30 minuutin vuorovälin tavoittelemiseksi liikennöintiä aloitettaessa. Samalla selvitetäisiin Turunväylän lisäkaistatarpeen ajoittuminen. Ennusteet olisi hyvä laatia yhteistyössä ELY-keskuksen ja HSL:n kanssa.

Liityntäpysäköinti

Auto- ja pyöräliityntäpaikkojen ennustetusta kysynnästä soisi olevan mahdollisimman hyvä käsitys viitaten kokemuksiin viime vuosien hankkeista. Autoliityntäpaikkojen kysyntään vaikuttaa paikkojen ilmaisuus tai maksullisuus. Liityntäpysäköinti tulisi toteuttaa HSL-alueen periaatteiden mukaisesti. Laaja maantasopysäköintialue saattaa muuttua tiiviin keskustarakenteen vuoksi yhteiskäyttöiseksi pysäköintilaitokseksi, minkä toteuttamista maantasopysäköinnin alaisen ylijäämämassojen sijoittamisen ei tulisi hankaloittaa.

Suuret erikoiskuljetukset

Ratasuunnittelun yhteydessä muutetut suurten erikoiskuljetusten reitit tulisi esittää karttana, jotta reitit ovat yksiselitteiset ja osataan pitää avoimina valtion ja kuntien suunnitellessa alueella. Isolla maantiellä (M101) kulkee seitsemän metriä leveä ja korkea reitti. Ratasuunnitelma-aineiston poikkileikkauksessa ajoradan leveys on 6,5 metriä, jonka lisäksi mahdollisesti piennar ja kaide, joten ratkaisun toimivuus olisi hyvä todentaa ajouratarkastelulla. Korkein hallinto-oikeus kumosi Ämmäsuon tuulivoimalan asemakaavan muutoksen hyväksymispäätöksen. Alueelle ei ole tiedossa vastaavaa hanketta, joten tuulivoimalan ajouratarkasteluille ei ole enää tarvetta.

Yksityistie Y537

Histan pohjoiselle asemalaiturille johtavan yksitystien Y537 pituuskaltevuuden voisi loiventaa kymmenestä prosentista esteettömyyden edellyttämään viiteen, jotta se toimisi aseman kävely-yhteytenä. Vaakatason suuren kaaresäteen pienentäminen minimiin mahdollistaisi asemaympäristössä tiiviin ruutukaavamaisen kaupungin. Radan kanssa yhdensuuntaisen osuuden voisi rakentaa suoraan kuuden metrin leveyteen, koska muutoin kaupunki joutuu teettämään 1,5 metrin levennyksen mahdollistamaan tonteille ajon. Yksityistie muuttunee hallinnollisesti kaupungin kaduksi asemaseudun rakentumisen tahdissa.

Histan asema

Histan maankäyttöratkaisun tarkentumiseen tulisi varautua jatkosuunnittelussa ja asemakaavoituksen yhteydessä seuraavasti:

- 1) Suunnitelmien tulisi mahdollistaa katuyhteys Histan aseman ylikulkusillan itäpuolella Länsiradan ja Turunväylän väliselle kaupungin omistamalle alueelle. Alue on yleiskaavoitettu työpaikoiksi. Yhteys on järjestettävissä esimerkiksi radan ylittävällä sillalla likimain kohdassa KM 29+450.
- 2) Edellä mainitun kohdan jatkeena suunnitelmissa tulisi varautua Turunväylän ylittävään Letkamäen raittisiltaan, joka näkyy suunnitelmakartan taustan asemakaavassa harmaalla katkoviivalla etelämpänä. Raitti tarjoaisi Histan asukkaille suoran kävely-yhteyden Kolmperän työpaikka-alueelle.
- 3) Histan asemalaiturien itäpäähän tulisi toteuttaa yli- tai alikulku, jottei matkustajia kierrätetä tarpeettomasti aseman länsipään kautta.
- 4) Riippumatta siitä toteutetaanko viides raide vai ei, pohjoisimman raiteen laiturilta tulisi järjestää suora kävely-yhteys keskustan maankäyttöön kierrättämättä matkustajia hissin tai portaiden kautta.

Turunväylän alittava Arkiniitynportti

Turunväylän alittaa kohdassa KM 28+100 Arkiniitynportti, jonka varren rakennukset lunastetaan Turunväylän eteläpuolella. Yksityinen maa siirtynee valtiolle tai hankeyhtiölle. Espoon kaupunki pyytää Länsirata Oy:tä ilmoittamaan osaltaan, voidaanko Turunväylän alikulusta luopua Turunväylän leventämisen yhteydessä. Espoon kaupungilla ei maanomistajana ole yhteydelle tarvetta, jos kulku mahdollisesti massasijoitusten jälkeenkin säilyvälle pellolle tapahtuu Nupurintieltä erkanevaa metsätietä.

Myntinmäen asemavaraus

Myntinmäen asemavarauksen ratasuunnittelun yhteydessä laaditut rata- ja siltatekniset tutkielmat voisi liittää joko suunnitelmaselostukseen kuvaopotuksena, kuten toimittiin yleissuunnitelmavaiheessa, tai informatiiviseen osioon. Lisänä tiedoksi, että maankäyttövisioissa uusi katu alittaisi radan likimain kohdassa KM 23+900.

Yleistä

Länsirata mahdollistaa Histan ja Myntinmäen rakentamisen tarjoten tuleville asukkaille lähijunayhteyden Espoon keskuksen kattaviin palveluihin, Leppävaaran työpaikkoihin ja henkilöauton kanssa hyvin kilpailukykyisen yhteyden Helsinkiin.

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

3 Yleiskaavoitus

Yleiskaavatilanne

Länsiradan ratalinja on merkitty voimassa oleviin yleiskaavoihin ja on yhdenmukainen ratasuunnitelman kanssa. Yleiskaavatilanne on oikein kuvattu suunnitelmaselostuksessa. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava (POKE-yleiskaava) on merkitty muutoin oikein, mutta selostuksen A01-17-liitekartalla valituksenalaiseksi. POKE:n lainvoimaisuus 13.3.2024 olisi syytä tarkistaa ko. liitekartalle. Koko Espoon alueella on vireillä Espoon yleiskaava 2060, joka on ollut nähtävillä kaavaluonnoksena. Valmisteilla olevassa yleiskaavassa esitetään ratalinjan ympärille uutta maankäyttöä, jota on mm. Espoon keskuksen täydennysrakentaminen, Histan ympärysalueet ja Myntinmäen asema sekä siihen liittyvä maankäyttö. Osa yleiskaavasta laaditaan oikeusvaikutuksettomana. Oikeusvaikutuksetonta on POKE-yleiskaavan alue, jolla sijaitsee mm. Länsiradan ratalinja ja Histan asemanseutu.

Runkomeluntorjunta tulevilla asemanseuduilla

Espoo on yhdessä Länsirata Oy:n kanssa selvittänyt ratasuunnittelun aiemmissa vaiheissa runkomelun suhdetta Histan ja Myntinmäen suunniteltuihin asemanseutuihin. Ratasuunnitelmaan tai sen hyväksymispäätökseen tulisi sisällyttää kirjaus, joka varmistaa etupainotteisesti toteutettavan runkomeluntorjunnan ratarakenteissa Histan ja Myntinmäen rataosuuksien jatkosuunnittelussa. Maankäytössä ja rakentamisessa huomioitava runkomeluvaikutus yltää näillä asemanseuduilla noin 250 metrin etäisyydelle raiteesta, kun rakennukset tulevat käyttötarkoituksesta riippuen sijoittumaan 30 metrin etäisyydelle raiteesta, kuten Espoon nykyisillä asemanseuduilla. Runkomeluntorjunta tulisi toteuttaa ratarakenteissa asemanseutujen koko pituudelta, minkä lisäksi rakennuskohtaisilla ratkaisulla parannetaan runkomeluntorjuntaa lähellä rataa. Runkomeluntorjunnan suunnittelussa ratarakenteissa voidaan tukeutua Länsirata Oy:n ratasuunnitelmaan liittyviin runkomeluntorjunnan alustaviin tarkasteluihin (Sweco 2023), jotka Espoo on todennut hyviksi ja tarkoituksenmukaisiksi.

Histan asema

Aiemmissa lausunnoissamme mainittu aseman siirtotarve on nyt otettu huomioon Länsirata Oy:n ratasuunnitelmassa oikein. Hyväksymispäätökseen suositellaan sisällytettäväksi kirjaus, joka ohjaa jatkosuunnittelussa tarkastelemaan mahdollisuutta murskata ja hyödyntää Länsiradan ylijäämälouheita Histassa. Histassa tullaan tarvitsemaan mursketta, jolla voitaisiin esirakentaa mm. aseman välittömässä yhteydessä oleva Tervasuon alue. Mursketta saatetaan tarvita laajempienkin alueiden rakentamista varten. Histassa voisi radan rakentamissuunnittelun yhteydessä selvittää tätä tarkoitusta varten Länsiradan ylijäämälouheen murskausmahdollisuutta sekä siihen liittyvää ympäristöluvitusta. Alueelle SA009 ei tule sijoittaa sellaisia maamassoja, jotka haittaavat korttelisuunnittelua ja päälle rakentamista. Alueelle voidaan jatkossa suunnitella esimerkiksi yritystontteja ja lämpöasema.

4 Asemakaavoitus

Hyväksymisehdotuksessa lueteltujen kaavojen tiedot ovat oikein. Aineistoon voisi täydentää Kolmperänsuoran kaavatunnuksen, joka on 049641601.

Ajantasaiset asemakaavat ja kaavamääräykset sisältyvät nähtäville asetettuun suunnitelma-aineistoon lukuun ottamatta Mikkeli I - asemakaavaa. Espoonjoen ylittävän pohjoisemman sillan kohdalla radan

suoja-alue ulottuu voimassa olevan Mikkeli I -asemakaavan alueelle, mutta kaavaa ei ole mainittu hyväksymisehdotuksessa. Mikkeli I -asemakaavan tiedot ovat seuraavat: kaavatunnus 049620100, hyväksymispäivämäärä 9.6.1982 ja voimaantulo 3.1.1983. Kaavan sähköinen aineisto toimitetaan Länsirata Oy:lle.

Ratasuunnitelman alueella voimassa olevat asemakaavat ovat pääasiassa yhdenmukaisia ratasuunnitelman kanssa. Niiltä osin kuin asemakaavat eivät ole yhdenmukaisia, kunta puoltaa ratasuunnitelman hyväksymistä. Kolmperänsuoran asemakaavan muutos on hyväksytty kunnassa. Kaavasta valitettiin Helsingin hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi valituksen. Valittaja on hakenut valituslupaa edelleen Korkeimmasta hallinto-oikeudesta.

Asemakaavoituksellisesti kunnalla ei ole tarvetta muuttaa voimassa oleviin asemakaavoihin suoja- ja näkemäalueiden aiheuttamia rakentamisrajoituksia. Mahdollisien tulevien asemakaavojen osalta asiasta neuvotellaan erikseen Länsirata Oy:n kanssa. Tulevissa asemakaavoissa kunta tulee määrittämään rautatiealueen rajan (LR), jonka sijainti neuvotellaan yhteensovittaen maankäytön ja radanhallinnan näkökulmat. Sama koskee yleisen tien aluetta (LT). Asemakaavasta poiketaan ratasuunnitelman alueella noin kohdassa KM 23+600, jossa Blomintien suunnasta tulevalle huoltotielle varattu rautatiealue leikkaa vähäisesti Blominmäen asemakaavan lähivirkistysalueen (VL-1) pohjoiskulmaa. Rakentamissuunnitelmassa on syytä tarkentaa kyseistä kohtaa ja tarvittaessa neuvotella kaupungin kanssa. Lisäksi asemakaavasta poiketaan Kulmakorpi I:n asemakaava-alueella kohdassa KM 28+400 Nupurintien maantien alueen ylityksen kohdalla, jossa rata-alueella ei ole merkitty maantien alueelle.

Ratasuunnitelman alueella (noin välillä KM 21+000 – KM 21+300) on vireillä Kaupunginkallionrinteen asemakaavan muutos, jonka valmistelun aikana on neuvoteltu Väyläviraston kanssa suoja-alueelle sijoittuvista toiminnoista. Kaavaan ei tulla merkitsemään suoja-alueita, vaan kaavaratkaisu tulee perustumaan neuvoteltuun ratkaisuun, jossa on huomioitu maankäytön ja radan tarpeet. (Liite 1 Kaupunginkallion kaavoitus)

Voimassa olevissa asemakaavoissa radan suoja-alueelle sijoittuvat Kaupunginkallion alueella (noin välillä KM 21+145 – KM 21+245) lähivirkistysalueeksi kaavoitettu alue ja rata-alueeksi kaavoitetulla alueella radan ylittävän kalliontunnelin päällä s-1-merkinnällä osoitettu alueen osa. Näiden alueiden kautta kulkee maakunnallisesti tärkeä ekologinen yhteys ja liito-oravan kulkuyhteyksiä. Ekologisen yhteyden turvaamiseksi tällä kohdin ei rata-alueella eikä suoja-alueella tulisi tehdä toimia, jotka voivat heikentää ekologista yhteyttä.

Histan ja Myntinmäen asemanseutujen erityisratkaisut (mm. näkemä- ja suoja-alueet sekä runkomeluntorjunta) tutkitaan myöhemmin laadittavien asemakaavojen yhteydessä. Ratkaisut yhteensovitetaan radan rakentamissuunnitelman kanssa neuvotellen Länsirata Oy:n kanssa. Asemien ja tiiviiden kaupunkikeskusten suunnittelutavoitteet sekä maankäytön tavoiteltu tiiveys ja välitön etäisyys radasta tulee ottaa huomioon suunnittelussa.

Seuraavat korjaukset ja täydennykset olisi syytä tehdä dokumenttiin "A01-17 kaavoitustilanne":

- Kolmperänsuoran asemakaavan muutoksesta on valitettu.

- Vireillä olevan Kaupunginkallionrinne -asemakaavan alueella on lisäksi voimassa Kaupunginkallio I -asemakaava.
- Mikkeli I -asemakaavaa ei ole mainittu.
- Turunväylän rataylituksen eteläpuolinen asemakaava on Kulmakorpi I, ei Kulmakorppi I.

Lisäksi huomautetaan, että ratasuunnitelman hyväksymissuunnitelman sivulla 24 mainituilta kiinteistöiltä 49-435-9-2 ja 49-435-7-0 rakennukset yhtä talousrakennusta lukuun ottamatta ovat palaneet ja/tai purettu.

5 Kaupunkitekniikka

Histan keskustan sillat S29955 ja S30000T ovat kaupunkikuvallisilta vaikutuksiltaan ja alueen houkuttelevuuden näkökulmasta merkittävät, joten siltojen laatuun tulisi panostaa. Sama koskee Myntinmäen tulevan keskustan siltaa S23770. Radan yleissuunnitelman mukaan ”sillan ja ympäristön viimeistelyyn kiinnitetään huomiota erityisesti kohdissa, jossa katsoja on lähietäisyydellä. Kaupunki- ja taajamajaksolla käytetään merkittävimmissä silloissa luonnonkiveä.” Esimerkiksi Myntinmäen siltakeilassa esitetyn kiviheitokkeen voisi muuttaa paremmin kaupunkikuvaan sopivaksi luonnonkiveksi.

Linnustovaikutusten minimoimiseksi kaikki läpinäkyvät ja heijastavat pinnat tulisi toteuttaa lintujen törmäysriski huomioiden. Tällaisia rakenteita ovat esimerkiksi aidat, meluaidat ja portait. Lintuystävällisten ratkaisujen toteuttaminen jälkikäteen on haastavaa ja kallista, joten ne kannattaisi huomioida jo suunnitteluvaiheessa.

Histan asemalla radan pohjoispuolen avo-ojien kohdalle rakentuu kaupunkikeskusta samanaikaisesti radan kanssa. Hulevesijärjestelyt tarkastellaan radan rakentamissuunnittelun ja asemakaavoituksen yhteydessä.

Uusi avo-oja E4R4-rampin ja Nupurintien välisen alueen keskeltä kohdassa KM 28+600 tulisi siirtää alueen reunaan nykytilanteen kaltaiseksi, jotta alue on mahdollista ottaa hyötykäyttöön myöhemmin.

Hanke aiheuttaa Ämmäsuon eritasoliittymän kohdassa KM 28+400 Nupurintien raitin rakennussuunnitelmien päivitystarpeen, mikä kuuluu ratahankkeen vastuulle. Ympäristösuunnitelmassa ei raitin kohtaa tulisi esittää vihreänä.

Ämmäsuontien ja Letkatien valaistus on merkitty virheellisesti kunnan sijaan valtiolle.

Kadun K509 suunnitelma tulee rakennussuunnitteluvaiheessa yhteensovittaa kaupungin Letkatien suunnitelman kanssa. Rakennussuunnitteluvaiheessa Letkatien raitti tullaan leventämään 3,5 metriä leveäksi päivittyneiden ohjeiden mukaisesti. Myös katu K501 (ajorata 7 m) tulee yhteensovittaa Ämmäsuontien (ajorata 8 m) kanssa. Samoin alueen vesihuolto ja kuivatus on yhteensovitettava kaupungin suunnitelmien kanssa.

Liikenteenohjaussuunnitelmassa Turunväylää länteen ajavat Ämmäsuolle pyrkivät opastetaan nykyisen eteläisemmän liittymän sijaan ajamaan pohjoisemman uuden liittymän kautta. Lienee tarkoituksenmukaisempaa ohjata liikenne aikaisemman liittymän kautta, jolloin Kulmakorven alueen raskas liikenne kulkee Nupurintien kautta risteämättä Histan asuinalueen

liikenteen kanssa.

Mikäli Rantaradanbaanan alikulun pumppaamon kapasiteettia pitää nostaa Länsiradan kuivatuksen vuoksi (KM 22+000), vastaa Länsirata kustannuksista.

Espoon kaupunki on omalta osaltaan osallistunut ratasuunnitelman rahoitukseen ja kaupunki edellyttää, että suunnittelua varten kertynyt maa- ja kallioperätutkimus-aineistot tulee toimittaa Espoon kaupungin pohjatutkimusrekisteriin. Maanalaisten tilojen (tunnelit) sijaintitiedot sekä niihin liittyvät mahdolliset rajoitekartat on toimitettava Espoon kaupungin geotekniikkayksikköön ja siten Espoon karttapalveluihin. Näin toimittiin länsimetronkin tapauksessa. Maanalaisten tilojen rajoitealueella tapahtuvista rakennushankkeista (esim. maalämpökaivot) on lupamenettelystä oltava prosessikuvaus ja on määriteltävä vastuutaho, joka lausuu rajoitealueelle suunniteltavat rakennushankkeet.

Takapellon maankaatopaikan ympäristöluvan (Nro 53/2011/1, Dnro ESAVI/488/04.08/2010) lupamääräyksen mukaan maankaatopaikan itäpuolelle Mustanpurontien asutukseen päin on jätettävä läjitysalueen kohdalla vähintään 200 metriä leveä puustoinen suojavyöhyke. Suojavyöhyke tulisi huomioida maankaato-paikan itäpuolella olevan sijoitusalueen SA003 rajauksessa.

Yksitystien Y507 liittyminen on suunnitelmassa epäselvä. Tarvittaessa jatkosuunnittelussa tulee huomioida Espoon kaupungin maanläjitysalueen liikennejärjestelyt ja yhteensovittaa niiden kanssa.

6 Ympäristö

Maakuntakaavan ekologiset yhteydet

Espoon kaupunki nostaa esiin maakunnallisten ekologisten yhteyksien säilymisen. Hyväksymisehdotuksessa ei ole mainittu ekologisia yhteyksiä. Myös muita yleissuunnitelman hyväksymisehdotuksessa 10.1.2024 esiteltyjä luontovaikutuksia on jätetty ratasuunnitelman hyväksymisehdotuksen ulkopuolelle. Ekologisia yhteyksiä ja suunnitteluratkaisuja ei ole esitelty niin, että niiden toimivuutta voisi arvioida. Aiemmat luontoa koskevat suunnitelmat tulisi esitellä niin, että niiden toteutumista voidaan seurata.

Länsirata voi aiheuttaa merkittävän estevaikutuksen maakunnallisille ekologisille yhteyksille. Yhteyksien toimivuus on aiemmin muun muassa radan yleissuunnitelmassa todettu merkittäväksi haasteeksi. Ekologisten yhteyksien pirstoutumisen huomiointia ja lieventämistä jatkosuunnittelussa on huomioitu muun muassa ELY-keskuksen perustellussa päätelmässä YVA-ohjelmasta. Maakuntakaava edellyttää näiden yhteyksien turvaamista Espoon keskuspuiston ja Nuksion välille. Yhteydet on osoitettu Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa maakunnallisen ekologisen yhteyden merkinnällä. Ekologisia maakuntatason yhteyksiä on tunnistettu myös Espoon kaupungin ekologisen verkoston tarkastelussa sekä Espoon valmisteilla olevassa Yleiskaavassa 2060.

Maakunnallinen ekologinen yhteys tarkoittaa käytännössä hirvieläimille soveltuvaa yhteyttä. Ratasuunnitelma mahdollistaa hirvieläinten kulun nähdäksemme vain Kauklahdenmetsän ja Myntinmäen tunneleiden sekä Gumbölenjoen ja Svartbäckträsketin siltojen kohdalla. Vaikka lukumääräisesti yhteyspaikkoja on useita, ne ovat kapeita, eikä

ratasuunnitelman yhteydessä ole arvioitu, toimivatko esitetyt ratkaisut käytännössä.

Tilanteessa, jossa ekologiset yhteydet katkeavat ja heikkenevät merkittävästi radan alueella rakentamisvaiheessa, vastuu korvaavien ekologisten yhteyksien rakentamisesta tai ennallistamisesta esimerkiksi radan ylittävillä vihersilloilla tai alikuluilla ei saa siirtyä Espoon kaupungille. Kustannusvastuun suunnittelusta ja toteutuksesta tulee olla Länsirata Oy:llä.

Länsirata sijoittuu Kaupunginkallion jälkeen Vadetin alueelle, ja kaartuu luoteeseen Näkinmetsän alueelle. Rakennusvaiheessa Vadetin alueella olisi kiinnitettävä erityistä huomiota erityisesti Espoonjoen vesien suojaamiseen. Liito-oravan kulkuyhteydet ja maakunnalliset yhteydet ovat Espoonjoen kohdalla jo nyt kapeita ja osin heikentyneitä, joten toteutusvaiheessa olisi tehtävä varhaisessa vaiheessa suunnitelmat näiden yhteyksien rakentamisen aikaisesta turvaamisesta.

Svartbäckträsketin kohdalla on yleissuunnitelmassa tunnistettu maakunnallisia ekologistia yhteystarpeita. Kyseinen alue on tärkeä Nuuksion suunnan ekologisten yhteyksien kannalta. Vuoden 2023 suunnitelma-aineiston perusteella Svartbäckträsketin sillan alle on tarkoitus tulla suurille maaeläimille soveltuva yhteys. Suunnitelma tulisi esittää myös kartalla sekä varmistaa maakunnallisten ekologisten yhteyksien toimivuus radan rakentamisen aikana sekä toteutuksen jälkeen. Histansolmun ekologisen yhteyden yhteydessä tulisi tarkistaa, että ekologinen yhteys huomioi tarvittavissa määrin esimerkiksi tiealueen riista-aidat.

Stampforsenin siltayhteyttä varten on suunnitelmissa purkaa osa luonnonsuojelualueesta. Ekologinen maakuntatasoinen runkoyhteys ohjataan kulkemaan etelämpää Myntinmäen rautatientunnelin yli. Tunnelin yli kulkeva maakunnallinen ekologinen yhteys tulisi säilyttää toimivana ja puustoisena koko rakentamisvaiheen ajan. Stampforsenin kohdalla olisi tärkeää, että sillan alle jää saukoille ja maaeläimille riittävä rantakaistale. Suunnitelmakuvissa vuodelta 2023 (Sweco) esitelty ratkaisu on hyväksyttävä, mutta se olisi ollut hyvä osoittaa myös ratasuunnitelman kartoissa. Yhteyden kiertäessä Dämmanin itäpuolelta olisi kiinnitettävä huomiota siihen, että yhteys pohjoiseen tosiasiallisesti säilyisi.

Radan siltojen ja tunneleiden kohdalla on aiemmissa suunnitteluvaiheissa huomioitu ekologistia yhteyksiä, ja esimerkiksi liito-oraville on osoitettu ratasuunnitelmassa erilaisia ylityspaikkoja. Pieneläimille on osoitettu yhden metrin levyisiä pieneläinputkia, jotka on osoitettu ratasuunnitelmissa. Putkia olisi hyvä laittaa useampia vierekkäin, jotta yhteydet toimisivat varmemmin.

Liito-oravat ja muut luontodirektiivin lajit

Uusimpia liito-oravatietoja ei ole päivitetty kaikkiin luontoarvokarttoihin, joten luontoarvojen kokonaisuus jää epäselväksi. Tuoreet luontotiedot tulisi huomioida ratasuunnitelman vaikutusten arvioinnissa. Ratayhteys heikentää edelleen liito-oravien elinalueita sekä tuhoaa useita luonnontilaisia noroja. Kaikkia Espoon liito-oravien elin- tai ydinalueita ei ole ilmeisesti merkitty kartoille. Liito-oravien ydinalueiden tai kulkuyhteyksien heikentäminen tai tuhoaminen vaativat ELY-keskuksen myöntämän poikkeusluvan.

Myntinmäen asema ja ratalinja sijaitsevat liito-oravan ydinalueella tai sen

yhteydessä (luontoselvitys Keiron 2023), kuten selostuksen sivulla 28 kuvataan. Radan suoja-alue katkaisee Hemängsbergetin ydinalueen, mikä edellyttäneen poikkeamista liito-oravan suojelusta. Mahdollinen tarve poikkeamiselle luontodirektiivin tiukasti suojeltujen lajien suojelusta tulee tulisi tunnistaa jo ratasuunnitelmavaiheessa.

Myntinmäen rautatietunnelin kohdalle on merkitty liito-oravan kulkuyhteys, jossa puustoa säästetään. Tämä ei ole riittävä merkintä kyseistä maakunnallista ekologista yhteyttä varten, joka vaatii leveän puustoisien yhteyden. Puusto olisi turvattava ja yhteyden säilyttävä toimivana myös rakentamisvaiheessa. Hemängsbergetin kohdalle on esitetty liito-oravan ylityspaikka. Paremmiin soveltuva ylityspaikka olisi todennäköisesti tunnelin kohdalle jäävällä metsävyöhykkeellä. Ympäristösuunnitelman kohdassa KM 29+200 ei ole Espoon kaupungin tiedoissa läheisiä liito-oravan reviirejä tai kulkuyhteyksiä. Ylityskohdan voisi poistaa.

Kaukalahden läjitysalue SA002 sijoittuu liito-oravan kehitettävän kulkuyhteyden päälle.

Muut ympäristöä koskevat seikat

Hankkeen mukaiset sijoitusalueet ilman maa- ja kiviainesten hyödyntämistarvetta voidaan rinnastaa maankaatopaikoiksi, jotka tarvitsevat ympäristönsuojelulain mukaisen ympäristöluvan joko aluehallintovirastosta tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselta. Ympäristölupa ei poista mahdollista vesiluvan tarvetta esim. pohjaveden muuttamiselle. Ympäristölupa ei myöskään poista mahdollista rakentamisluvan tarvetta. Kyseiset lupatarpeet on arvioitava erikseen. Ympäristölupaa ei voida myöntää, jos lupamääräyksillä ei pysty estämään eräistä naapuruussuhteista annetun lain 17 §:n 1 momentissa tarkoitettua kohtuutonta rasitusta asukkaille melusta, tärinästä ja pölystä. Rasituksen kohtuuttomuuteen vaikuttavat mm. rasituksen voimakkuus ja kesto. Useita vuosia käytössä olevan aktiivisen läjitysalueen luvittaminen asuinalueen viereen on haastavaa.

Rakentamisvaiheessa käsitellään runsaasti maamassoja ja alueita, joilla voi olla paljon vieraslajeja. Varsinkin vesistöjen lähistöllä vieraslajien leviäminen olisi huomioitava. Vieraslajien huomioinnissa Espoon alueella kehoitetaan ottamaan huomioon Espoon kaupungin vieraslajilinjaus.

Hulevesien ja työmaavesien hallinnan hyviä käytäntöjä esitellään Pääkaupunkiseudun työmaavesiohjeessa, jota tulisi noudattaa. Ratahankkeen valuma-alueella on erilaisia herkkiä vesikohteita, kuten luontodirektiivin eliölajeja, ja vesien hallinnan hyvä laatu rakentamisvaiheessa varmistaisi, että näihin lajeihin ei kohdistu haittavaikutuksia.

7 Kommentit suunnitelmasta tehtyihin muistutuksiin

Pidennetyn nähtävillä olon vuoksi hankeyhtiöltä ehdittiin saada ennen tämän lausunnon kirjoittamista seuraavat muistutukset. Muistutuksia on referoitu ja kommentoitu tarvittaessa. Varsinaiset vastineet antaa hankeyhtiö. Espoon kaupungin valmistelijat kommentoivat Länsirata Oy:lle tarvittaessa myöhemmin saatavia muistutuksia.

Muistutus 1: Vaaditaan, ettei Myllärintietä käytetä ratahankkeessa. Käyttö rikkoo pihapiirin ja kotirauhan. Myllärintie sijaitsee likimain kohdassa KM 25+000 radan pohjoispuolella ja esitetään vain yleiskartalla.

Kommentti: Vastineen antaa hankeyhtiö.

Muistutus 2: Vaaditaan tutkittavan kohdan KM 25+500 yksityistielle Y515 vaihtoehtoisia linjauksia radan etelä- tai pohjoispuolella. Suunnitelman linjaus vaarantaisi asumisviihtyvyyden, kulttuurihistorian sekä hevoslaitumen ja peltojen käytön.

Kommentti: Espoon kaupunginmuseon näkökulmasta kohdassa on kulttuurihistoriallisia arvoja. Olisi hyvä, jos esimerkiksi rakentamisen aikaisissa kuljetuksissa voitaisiin pääosin käyttää ratakäytävää.

Muistutus 3: Läntisen Jokitien kiinteistö ei kestä työmaaliikennettä. Huolettaa meluntorjunta rakentamisen ja radan liikennöinnin aikana, kulttuurihistoria ja liito-oravat. Kaupunkiradan työmaatien hyötykäytön voisi suunnitella.

Kommentti: Radan ja Läntisen Jokitien välisellä alueella on liito-oravien yhteyksiä, elinaluetta ja ydinalue, jotka tulee ottaa huomioon radan rakentamissuunnittelussa.

Muistutus 4: Sama kuin muistutus 1.

Muistutus 5: Ratasuunnitelmassa ei enää ole ylitysmahdollisuutta välillä KM 24+900 - KM25+500. Radan idänpuoleinen huoltotie on poistettu. Länsipuolen huoltotietä on lyhennetty ja radalle johtava huoltotie on siirtynyt aikaisempaa etelämmäksi noin kohtaan KM25+500. Myllärintien yksityisellä osuudella tie kulkee yksityisten pihojen läpi ja sen välittömässä läheisyydessä on vesi- ja viemäriputket, jotka eivät kestä raskasta liikennettä. Edellytämme, että palautetaan yleissuunnitelman mukainen järjestely koskien radan ylitystä ja huoltoteitä. Emme voi hyväksyä Myllärintien yksityisen osuuden käyttöä. Millä perusteilla ratasuunnitelma voi poiketa yleissuunnitelmasta? Asialla on merkitystä, koska toisen huoltotien poistaminen vaikuttaa vertailulaskelmiin (pelkkä rata vs mahdollinen Forsbackan asema), joihin Espoon kaupunki nojautuu uudessa yleiskaavassa. Radan nousuprosentti välillä Stampforsen-Turunväylän ylitys näyttää kumoavan yleissuunnitelmassa olevan väitteen, jonka mukaan ei olisi mahdollista toteuttaa asemaa sekä Forsbackaan että Mynttilään radan pystygeometrian takia. Yleissuunnitelmasta tekemämme valituksen käsittely on vielä kesken, joten se on ratkaistava ennen kuin ratasuunnitelmaan perustuen voidaan ryhtyä mahdollisiin toimenpiteisiin.

Kommentti: Radan yleissuunnitelmavaiheesta ratasuunnitelma-vaiheeseen tehdyt muutokset ja muistutuksessa esitetyt seikat eivät vaikuta asemapaikkavertailuun.

Käsittely

Asia käsiteltiin pykälän 169 jälkeen.

Kajava ja Isotalo poistuivat esteellisinä asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi. (Läheisen maanomistus rata-alueella, HallL 28.1 § 3-kohta, Länsirata Oy:n hallituksen jäsenyys, HallL 28.1 § 5-kohta).

Esittelijän kokouksessa tekemät muutokset on huomioitu pöytäkirjassa.

Partanen Tiina Elon ym. kannattamana teki seuraavan muutosehdotuksen:

Espoon kaupunki toteaa, että Myntinmäen aseman toteuttamisella olisi merkittäviä negatiivisia luontovaikutuksia, joten asemavarausta ei tule toteuttaa.

Cederlöf Saramäen ym. kannattamana ehdotti, että kaupunginhallitus päättää palauttaa lausunnon valmisteluun täydennettäväksi niin, että lausunnossa todetaan Espoon suhtautuvan kriittisesti Länsirata-hankkeeseen, johtuen hankkeen mittavista kustannuksista sekä ympäristövaikutuksista.

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

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 10 äänellä 5 ääntä vastaan hylänneen Cederlöfin palautusehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

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

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 8 äänellä 7 ääntä vastaan hylänneen Partasen muutosehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Päätös

Kaupunginhallitus:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin.

Selostus

Espoo-Hista-osuuden ratasuunnitelma on osa Espoo-Salo-oikoradan suunnittelua. Ratasuunnitelma alkaa Espoon aseman länsipuolelta Rantaradalta erkanevista raiteista ja ulottuu Histan asemapaikan länsipuolella sijaitsevaan Siikajärventien ylikulkusiltaan. Rataosuudelle sijoittuu Histan uusi asema. Radan suunnittelussa varauduttiin myös Myntinmäen asema-alueen maankäytön kehittämiseen. Rataosuus on noin kymmenen kilometriä pitkä sisältäen kaksi rautatietunnelia. Hankkeessa suunniteltiin ensimmäistä kertaa Suomessa kiinteistökohtaisia meluntorjuntatoimenpiteitä kiinteistöille. Rakennuskustannusarvio hankkeelle on 314,7 miljoonaa euroa (MAKU-indeksi 130; 2015=100). Ratasuunnitelman tilasi ja ohjasi Länsirata Oy.

Espoo-Salo-oikoradan toteuttamisen jälkeen on mahdollista liikennöidä esimerkiksi liikenne- ja viestintävirasto Traficomin toimesta 11.12.2024 kahdella erillisellä päätöksellä osuukin Espoo-Hista ja Hista-Salo lukuun ottamatta Kirkkonummen aluetta ja Vihdin Palojärven työpaikka-alueen asemakaavan mukaista aluetta.

Länsirata Oy pyysi lausunnon myönnettyä lisäajalla 19.6.2025 mennessä.

Espoon kaupunginmuseo sai ratasuunnitelmasta oman lausuntopyynnön ja laati oman lausunnon. Lausuntovalmistelu tehtiin kuitenkin yhteistyössä.

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 25.03.2024 § 67

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 nykysuunnitelmassa 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 yltää 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 yltää näillä asemanseuduilla noin 250 metrin etäisyydelle radasta. Sen torjuminen ratarakenteissa on huomattavasti tehokkaampaa kuin raskailla rakennusten alaisilla rakenteilla. Luultavasti molempia runkomeluntorjunnan ratkaisuja tarvitaan yhtäaikaaisesti 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, ekologisista 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) näytävät 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 ekologistia 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 uudisalueet 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 suojavaohykkeet, 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 olevalle 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 asemavarausalue.

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 Odonkärrinoja. Arkiniityn purolaakso on Espoon herkäksi vesistökohteeksi luokittelema 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 ekologistia yhteyksiä koskeva kolmas kappale kuulumaan seuraavasti: ”Ekologistia 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 ekologist yhteydet on tunnistettu vain osittain. Maakunnalliset ekologistia 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 ekologistia yhteyksiä. Yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa voivat pahimmillaan käytännössä katkaista niin paikalliset kuin maakunnallisetkin radan yli kulkevat ekologist yhteydet. Ekologistia 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 ekologisten 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.

Kaupunginhallitus 27.3.2023 § 99

Päätösehdotus

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 päätyvälle 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. 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 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. suunnitelmakartan 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 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 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.

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 rakentumista 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. Suunnitelmakartassa 9.1.1 Nupurintien uuden raitin silta on esitetty väärällä puolella nykysiltaa.
- 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 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 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 lähdettä eikä Kolmirannan alueella olevaa Lepolammen vedenottamoa 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 koskeissa lausunnoissaan todennut, Vadetin kohta Espoon keskuksen ja

Kauklahden 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 muinaisjäännös (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 tulevaisuuden 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 Mikkilän 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 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. 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 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 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 esitetylle 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 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 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 lisäysehdotuksilla 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 lisäysehdotuksilla täydennetty ehdotus. Puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko puheenjohtajan ehdotus täydennettynä Partasen lisäysehdotuksilla 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. suunnitelmakartta 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. 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 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 hyväksyttyjen 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 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 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.

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/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 nykyisiltä.
- 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 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 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 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 lähdetä eikä Kolmirannan alueella olevaa Lepolammen vedenottamoa 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 Kauklahden 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 muinaisjäänöksenä. 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 yhtyiä): 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. Kauklahden, Vanttilan, Kurttilan, Mynttilän ja Mikkilän 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 huomiotavaksi 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 kritisoi 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 tulevaisu 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 tulevaisu 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 tulevaisu 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. Viheristä 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.

Liitteet

- 1 Kaupunginkallion kaavoitus
- 2 Äänestyslistat § 184

Oheismateriaali

- Lausuntopyyntö
- Suunnitelmakartat KM21-KM26
- Suunnitelmakartat KM26-KM30
- Espoon kaupunginmuseon lausunto