

Maakuntahallitus

§ 18

27.02.2023

## Lausunto Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmasta – Espoo, Kirkkonummi, Vihti, Lohja ja Salo

Maakuntahallitus 27.02.2023 § 18  
403/06.02.00/2022

### Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Ratalinjaus on maakuntakaavan mukainen ja hanke on etenkin liikenteellisesti kaavan tavoitteita toteuttava. Hankkeella on merkittäviä, sekä vahvistavia että heikentäviä, vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen. Positiivisia vaikutuksia ovat erityisesti seutujen kytkeytyminen ja siten työssäkäyntialueiden laajentuminen sekä kuntien vetovoimatekijöiden vahvistuminen asemanseutujen kehittymisen myötä. Negatiivisena voidaan nähdä muun muassa uusien asema-alueiden kehittymisen epävarmuus, melun ja tärinän vaikutukset sekä ratalinjauksen muurivaikutus kerrannaisvaikutuksineen. Jatkosuunnittelussa tulee kuitenkin painottaa yhteensovittamisen ja erityisesti maakunnallisesti merkittävän ekologisen verkoston toimivuuden vaatimuksia.

### Asian vireilletulo

Väylävirasto on pyytänyt Uudenmaan liitolta lausuntoa Ratalain 22 a §:n mukaisesti Espoo–Salooikoradan (myöhemmin “ESArata”) yleissuunnitelmasta. Oikorata on osa nopeaa junayhteyttä Helsingin ja Turun välillä ja se sijoittuu Espoon, Kirkkonummen, Vihdin, Lohjan ja Salon alueille. Lausuntopyyntössä Väylävirasto pyytää maakunnan liittoa toteamaan lausunnoissaan maakuntakaavanmukaisuuden ja listaamaan ratasuunnitelman alueella vahvistetut tai hyväksytyt oikeusvaikutteiset maakuntakaavat.

Lausuntopyyntö on saapunut 7.11.2022 ja lausuntoa on pyydetty 10.2.2023 mennessä. Kuitenkin aineisto on kuulutettu uudestaan nähtäville 12.12.2022-12.1.2023 väliselle ajalle ja Uudenmaan liitto on saanut lisäaikaa lausunnon antamiseksi 31.3.2023 saakka.

### Asian tausta

Helsinki–Turku-junayhteys on osa Euroopan laajuista TEN-T-ydinverkkoa ja Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävää. Helsingin ja Turun välisen nopean junayhteyden tavoitteena on lyhentää Helsingin ja Turun välistä matka-aikaa ja laajentaa näiden kaupunkien työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita.

Väylävirasto on alustavan yleissuunnitelman ja YVA:n pohjalta tehnyt yhdessä Uudenmaan ja Varsinais-Suomen maakuntaliittojen kanssa päätöksen suunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta, joka on myöhemmin vahvistettu molempien liittojen maakunta-kaavoihin. Yleissuunnitelmassa on tarkennettu maakuntakaavoissa osoitettua oikoradan linjausta ja korkeusasemaa sekä selvitetty radan vaikutuksia ja kustannuksia.

Yleissuunnitelma on laadittu Ratalain 12 §:n mukaisesti. Siinä on esitetty selvitys rautatien rakentamisen ja rataverkon kehittämisen tarpeellisuudesta sekä tutkituista vaihtoehdoista, radan liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut sekä rautatiealueen likimääräinen sijainti. Suunnitelmassa on esitetty myös rautatiealueen ja rautatieliikenteen arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa on lisäksi esitetty mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

Väylävirasto käsittelee nähtävillä olon jälkeen saadut lausunnot ja muistutukset ja lähettää yleiskaavojen valmistuttua yleissuunnitelman Liikenne- ja viestintävirasto Traficomiin hyväksyttäväksi. Traficomien hyväksymä Espoo–Salooikoradan yleissuunnitelma tulee vielä myöhemmin nähtäville 30 vuorokauden ajaksi Väyläviraston verkkosivuille.

Espoo–Salooikoradasta on käynnistynyt myös ratalain mukainen ratasuunnitelma, jota teettää hankeyhtiö Turun Tunnin Juna Oy. Ratasuunnitteluvaihe on aloitettu vuonna 2021 ja hankeyhtiö vastaa ratasuunnitelmaan liittyvästä tiedottamisesta.

#### Ehdotus lausunnoksi

Ratahankkeen yleissuunnitelman alueella voimassa olevat maakuntakaavat lueteltuina ovat:

Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuudesta on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaava, paitsi niiltä osin kuin hallinto-oikeus hyväksynyt kaavoista tehdyt valitukset.

Suojelualue- ja Natura 2000 -alueiden merkintöjen osalta Uusimaa-kaavan kokonaisuudessa voimassa ovat ne

- uudet suojelualuemerkinnot, jotka eivät sisälly aiempien maakuntakaavojen voimaan jääviin luonnonsuojelualuemerkinnotiin
- uudet Natura 2000 -alueiden merkinnät, jotka eivät sisälly aiempien maakuntakaavojen voimaan jääviin Natura 2000 -alueiden merkintöihin.

Osin voimassa olevat maakuntakaavat:

- Uudenmaan maakuntakaava ja 2. vaihemaakuntakaava: Natura 2000 -alueiden merkinnät;
- 4. vaihemaakuntakaava: Natura 2000-alueiden ja luonnonsuojelualueiden merkinnät sekä paikallista tuulivoimaa koskeva suunnittelusuositus.

Näin ollen voimassa olevien maakuntakaavojen listaukseen on lisättävä edellä mainituista Uudenmaan maakuntakaava sekä Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava. Lisäksi on huomioitava, että Uusimaa-kaava 2050 kokonaisuuden muutoksenhakuprosessi on vielä kesken ja lainvoiman vaihemaakuntakaavat voivat saada vasta, kun jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Päätöstä odotetaan alkuvuodesta 2023. Kun vallitsevaa kaavatilannetta tulkitaan, on kaikki voimassa olevat maakuntakaavat ja maakuntakaavamerkinnät huomioitava samanaikaisesti. Epävirallinen kaavayhdistelmä on saatavilla osoitteessa: [www.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavatvoimassa](http://www.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavatvoimassa)

Ratalaki 10 § 4 mom mukaan yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa.

Voimassa olevissa maakuntakaavoissa on osoitettu ESA-rata sekä Hanko-Hyvinkää ja ESA-radan välinen yhteys, uudet raideliikenteeseen tukeutuvat taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet, taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet sekä maakunnallisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet ja joukkoliikenteen vaihtopaikat.

Yksi keskeinen maakuntakaavan merkintä on viheryhteystarve. Tällä kehittämisperiaate-merkinnällä osoitetaan maakunnallisesta ekologisesta ja virkistyksellisestä verkostosta ne yhteystarpeet, joiden toteuttaminen edellyttää muusta maankäytöstä johtuvaa yhteensovittamista. Merkintä ei osoita yhteyden tarkkaa sijaintia eikä määritä yhteyden leveyttä maastossa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava, että merkinnällä osoitettu yhteystarve säilyy tai toteutuu tavalla, joka turvaa lajiston liikkumismahdollisuudet, virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet sekä ylläpitää maisema- ja luontoarvoja. Viheryhteyden tarkkaa sijaintia ratkaistaessa on selvitettävä, että yhteydellä on edellytykset toimia osana laajempaa ekologista ja virkistyksellistä verkostoa.

**Uudenmaan liitto toteaa, että Espoo–Salooikorata yleissuunnitelma on ratalinjauksen osalta maakuntakaavan mukainen, mutta painottaa yhteensovittamisen ja erityisesti maakunnallisesti merkittävän ekologisen verkoston toimivuuden**

**vaatimuksia, jotta maakuntakaava voi toteutua mahdollisimman hyvin myös viheryhteystarpeiden osalta.**

#### Liikenne

Hankkeen liikenteelliset vaikutukset ovat etenkin Länsi-Uudenmaan alueelle merkittävät. Espoo–Salo-oikoradalle tulisi hankkeen myötä neljä uutta asemaa (Lempola, Vihti-Nummela, Veikkola ja Hista) sekä kaksi asemavarausta (Huhmari ja Myntinmäki). Raideliikenteen myötä alueen mahdollisuudet kestävien matkaketjujen muodostamiselle etenkin seudullisilla matkoilla kasvavat merkittävästi. Asemien ketjusta muodostuu uusi joukko-liikenteen runkolinja Länsi-Uudenmaan ja pääkaupunkiseudun välille. Hanke luo myös edellytyksiä rantaradan junaliikennöinnin kehittämiseksi, kun nopeat IC-junat siirtyvät uudelle radalle. Hanke lisää näin myös rantaradan kuntien mahdollisuuksia luoda kestäviä matkaketjuja.

Uudenmaan liitto näkee Helsingin ja Turun välisen junaliikenteen nopeutumisen tärkeänä, sillä se laajentaa kaupunkien työssäkäyntialueita sekä kasvattaa alueiden vetovoimaa ja kilpailukykyä. Uudenmaan näkökulmasta junaliikenteessä myös alueen lähijunaliikenne on tärkeässä roolissa. **Alueen ja kestävä liikkuksen kehittymisen yhtenä edellytyksenä on, että lähijunaliikenne Helsingin ja Lohjan välille toteutuu suunnitelmien mukaisesti. Tämä tulee huomioida tulevaisuudessa sekä junaliikennettä kilpailuttaessa että lähijunaliikenteen edellytysten luomisessa mm. junien huollon järjestämisen ja maankäytön kehittämisen näkökulmista.**

Uudenmaan liitto pitää hanketta liikenteellisesti hyvin tärkeänä. Hanke on huomioitu Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. **Espoo–Salo-oikoradan lisäksi tulee kuitenkin huomioida myös rantaradan kehittämisen ja ylläpidon tarpeet, jotta kestävä liikkuksen laadukkaat edellytykset voidaan täyttää tulevaisuudessa paikallisesti ja seudullisesti myös rantaradan kunnissa.**

Hanke on valtakunnallisella ja paikallisella tasolla merkittävä ja se vaikuttaa hyvin moneen eri elämisen osa-alueeseen vaikutusalueellaan. Ratahanke on myös kustannuksiltaan suuri. **Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että EU:n eri rahoitusmuodot hyödynnetään täysmitallisesti, jotta yhteiskuntaan kohdistuvat kustannukset saadaan pienennettyä.**

#### Yhdyskuntarakenne

Ratalain 12 §:n mukaan yleissuunnitelmassa on muun aineiston lisäksi tehtävä arvio rautatiealueen ja rautatieliikenteen vaikutuksista, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin,

liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistö rakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa on lisäksi esitettävä mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi.

ESA-oikorata luo edellytyksiä uusien keskusten ja asemapaikkakuntien kytkeytymiselle valtakunnalliseen henkilöjunaliikenteeseen, sekä parantaa näiden kehittämisedellytyksiä. Oikorata edistää monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, tukee eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä liikennejärjestelmää tehostaen.

Liitettäessä uusia kuntia ja asemanseutuja raideyhteyden piiriin, syntyy edellytyksiä luoda kestävä kasvua raideliikenteeseen tukeutuen. On kuitenkin huomattava, ettei pelkkä raideyhteys kuitenkaan takaa uuden asemanseudun vetovoimaisuutta, vaan tarvitaan paljon muitakin vetovoimatekijöitä. On myös huomattava, että uusien asemanseutujen rakentaminen kestää vuosikymmeniä. Riskinä on, että asemanseudut eivät kehity tarpeeksi nopeasti, jolloin niiden palvelut sekä liikennöinnin palvelutaso voivat jäädä heikoiksi.

Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuuden vaihemaakuntakaavoissa ESA-radana asemanseudut on osoitettu "Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke" ja "Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke" merkinnällä. *Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke* suunnittelumääräyksen mukaan "Uuden raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen maankäyttö sekä uuden tai olevan raideliikenneyhteyden ja uuden aseman suunnittelu tulee kytkeä toisiinsa. Vyöhykkeelle ei tule suunnitella sellaista alueidenkäyttöä, joka estää tai merkittävästi haittaa alueen tulevaa kehittämistä tiiviiksi, monipuolisia toimintoja ja palveluita mahdollistavaksi, raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajama-alueeksi. Vyöhykkeellä tulee kiinnittää erityistä huomiota kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin. Vyöhykkeen toteuttaminen voi alkaa jo ennen, kuin alueella on asema. Poikkeuksena ovat Histan ja Lempolan alueet, joiden toteuttaminen tulee kytkeä uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Vyöhykkeen toteuttamisen aikana ennen aseman rakentamista on huolehdittava riittävän palvelutason joukkoliikenteen järjestämisestä alueelle." **Uudenmaan liitto korostaa, että asema-alueiden tarkemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota kävelyn ja pyöräilyn esteettömyyteen sekä viherverkostoon.** Yleissuunnitelma ei tätä tarkkuutta vielä esitä.

#### Maisema

ESA-oikoratalinjaus kulkee maisemarakenteen suuntautuneisuutta

vastaan, ja aiheuttaa siksi paljon laaksojen ja vesistöjen ylityksiä sekä tunneleita. Maisemaan ja kulttuuriympäristöihin kohdistuvia merkittäviä vaikutuksia on ensisijaisesti Espoossa ja Lohjalla. Espoossa vaikutuksia aiheutuu Espoonjokilaakson maakunnallisesti arvokkaalle kulttuuriympäristölle ja pieneltä osin valtakunnallisesti merkittävän Suuren Rantatien linjaukseen. On tärkeää, että Espoonjokilaakso Kauklahten ja Espoon keskuksen välillä jää mahdollisimman koskemattomaksi, etenkin koska jo nyt alueen vaihtumisvyöhykkeelle kohdentuu maankäyttöpaineita.

Niiltäkin osin kuin Uudellamaalla ratalinjaukseen ei suoraan kohdistu *Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue* -merkintää, näkyvät kulttuurimaisemat avoimessa maisematilassa etäälle. Ratahankkeen maisemavaikutukset ovat merkittäviä ja haitallisia avoimilla vesistö- ja peltoalueilla, joissa rata näkyy kauas. Uudenmaan liitto näkee kannatettavana yleissuunnitelman esittämänä sitä, että osa vesistöjen ja laaksojen yli rakennettavista radan silloista ovat erittäin korkeita, jolloin siltojen lähellä ja alla voidaan säilyttää pellot viljelykäytössä ja vaalia avoimen maisematilan pitkiä näkymiä. Huolellisen ympäristösuunnittelun ja korkealaatuisen toteutuksen merkitys on suuri. Radan heikentävä vaikutus maisemaan on silti merkittävä. Suunnittelussa onkin tärkeää huomioida maiseman ohella myös viheryhteyksien tarpeet ja näiden teemojen yhteensovittaminen. Uudenmaan liitto toistaa edelleen YVA-selostuksesta lausumansa huomion meluntorjunnasta, joka voi aiheuttaa paikoin kielteisiä estevaikutuksia maiseman kokemisessa ennestään avoimella alueella kuten vesistöjen yhteydessä ja peltoaukeilla. Tämänkin osalta **jatkosuunnittelussa huolellinen ja yhteensovittava ympäristösuunnittelu on avainasemassa.**

#### Ekologiset yhteydet

Yleissuunnitelman toteuttamisella ehdotetulla tavalla on merkittäviä heikentäviä vaikutuksia Uudenmaan maakunnalliseen ekologiseen verkostoon. Uudenmaan liitto on YVA-selostuksesta antamassaan lausunnossaan todennut, että Nuuksion ja sen eteläpuolisten alueiden muodostaman ylikunnallisen ekologisen verkoston kokonaisuuden välisten yhteyksien heikkeneminen ennestään on riski lajistolle laajalla alueella, etenkin ilmaston muuttuessa. Lisäksi virkistyskäytön kysyntä ja sen kulutusaine luonnonympäristöissä on Uudenmaan alueella edelleen kasvussa.

Maakuntakaavan viheryhteystarvemerkinällä on osoitettu paitsi olemassa olevia ja hyvin toimivia yhteyksiä, myös uusia tarpeellisia tai kehitettäviä yhteyksiä, joissa yhteys on nykytilassa heikko. **Radan aiheuttamaa merkittävää heikentymistä tai katkeamista tulee ensisijaisesti välttää ja toissijaisesti korvata uusilla tai vahvistettavilla olemassa olevilla yhteyksillä, jotka**



**vastaavat maakuntakaavassa osoitettua ratkaisua ja suunnitelumääräystä.**

Maakuntakaavan toteutumisen kannalta on olennaista, että viheryhteyden toimivuus on turvattu sillä välillä, joka maakuntakaavassa viheryhteystarpeena on osoitettu. Veikkolan itäpuolelle (KM 33-35) osoitetun maakunnallisen viheryhteyden toimivuus on arvioitu jo nykyisellään heikoksi. **Yleissuunnitelmassa esitettyjä taustatietoja viheryhteyksistä tulee täydentää kuvauksilla siitä, miten yhteys pitää toteuttaa ja mitkä olisivat nyt esteenä olevien rakenteiden muuttamisen mahdollisuudet**, jotta maakunnallinen ekologinen yhteys toimii riittävän vahvana ja turvallisena. **Vaikutusten arvioinnissa ja toimenpiteissä tulee kiinnittää huomiota yhteyden parantamisen edellytyksiin koko sillä alueella, jossa ekologisen yhteyden toimivuus on vaarassa heikentyä tai katketa kokonaan.**

Yhteyksien toimivuuden kannalta oleellista ovat riittävän suojaiset, käytännössä puustoiset alueet. Näin ollen esimerkiksi Espoon keskuspuiston yhteyden (KM 21-22) säilyttämiseksi annettu suositus kehittää yhteyttä Kaukalahden ja Espoon keskuksen välisen Espoonjoen laakson peltojen kautta ei korvaa menetettävää puustoista yhteyttä, joka on maakuntakaavassa osoitettu viheryhteystarpeena. **Lisäksi vaikutukset kulttuuriympäristöön tulee selvittää.**

Radan toteuttamisesta aiheutuisi merkittävä ja pysyvä estevaikutus maakunnalliselle ekologiselle yhteydelle Meikon luonnonsuojelualueen ja Nuuksion välillä (KM 38-39). **Yleissuunnitelmassa esitettyjä taustatietoja tulee tämän yhteyden toimivuuden varmistamiseksi täydentää kuvauksilla riittävästä ja toteuttamiskelpoisista ratkaisuista, jotka tarkentuvat radan jatko-suunnittelussa.** Uudenmaan liitto huomauttaa, että vihersiltojen ja vastaavien rakenteiden toteuttamisen kustannukset ovat koko hankkeen kustannuksiin nähden marginaaliset, mutta oikein sijoitettuna niillä voidaan saada korvaamaton hyöty niin eläinten kuin ihmisten liikkumisen kannalta.

Yleissuunnitelmassa tuodaan esille, että tulevaisuudessa rataa liittyvällä maankäytöllä on paikoin rataa suuremmat vaikutukset ekologisiin yhteyksiin. **Ratayhteyden vaikutusten arvioinnissa ja vaikutusten lieventämisessä tulee huomioida riittävästi myös ratakäytävän ympäristön maankäytön todennäköiset muutokset**, väestönmäärän kasvu sekä näiden vaikutukset ekologisiin ja virkistysellisiin tarpeisiin. **Suunnitelmassa esitettyjen lieventämistoimien tai muutosta kompensoivien ratkaisujen (esim. vihersillat) toteuttamisedellytykset tulee varmistaa jatko-suunnittelussa.**

E18-moottoritien ylittävät ekologiset yhteydet on huomioitu radan suunnitellussa siten, että ratakäytävällä on näissä kohdissa toiminnallisuudeltaan vastaava ekologinen yhteys. Radan estevaikutus on todettu moottoritietä vähäisemmäksi, mutta toisaalta rata vahvistaa tien aiheuttamaa estevaikutusta. Yhteyksien toimivuuden kannalta on hyvä, että suunnitelmassa on tunnistettu myös sellaisia kohtia, joissa ekologista yhteyden jatkuvuutta tulee parantaa paitsi radan, myös moottoritien kohdalta.

Uudenmaan liitto huomauttaa lisäksi, että Kartta-atlaksen karttasarjassa 4 ei ole esitetty maakuntakaavan viheryhteystarpeita, vaikka ne on mainittu kartan legendassa.

#### Ympäristövaikutukset

Yleissuunnitelman vaikutusten arvioinnit on laadittu asianmukaisesti. ESA-radnan merkittävimiksi haitallisiksi vaikutuksiksi on tunnistettu vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen (melu, tärinä ja pöly), maisemaan, luonnonarvoihin ja ekologiin yhteyksiin sekä pinta- ja pohjavesiin. Lisäksi pilaantuneiden ja happamien sulfaattimaiden kaivamisen on arvioitu aiheuttavan haitallisia ympäristövaikutuksia. Osa merkittävistä vaikutuksista on rakentamisen aikaisia, mutta osa vaikutuksista on pysyviä tai pitkäkestoisia. Vaikutusten arvioinnissa on esitetty keinoja tunnistettujen haitallisten vaikutusten lieventämiseksi. **Uudenmaan liitto toteaa, että haitallisia vaikutuksia lieventävät toimenpiteet on otettava jatkosuunnittelussa asianmukaisesti ja riittävällä tavalla huomioon siten, että merkittävät kielteiset vaikutukset jäisivät mahdollisimman pieniksi.**

#### Ilmastovaikutukset

Yleissuunnitelmassa todetaan, että radan aiheuttamia keskeisiä vaikutuksia ovat elinympäristöjen pirstoutuminen, elinolosuhteiden muuttuminen ja kulkuyhteyksien katkeaminen. Ratalinja ja sen suoja-alue myös pienentävät hiilivarastoja. Uudenmaan liitto on lausunnossaan ”Helsinki-Turku nopeaa junayhteyttä koskeva täydennetystä ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta” todennut ilmastovaikutusten osalta, että laajempia hiilinieluihin ja -varastoihin kohdistuvia vaikutuksia ei ole otettu riittävällä tasolla huomioon. Suuruusluokan ja vaikuttavuuden havainnollistamiseksi hankkeen hiilinielujen poistumaa vaikutusten arvioinnissa tulee verrata esimerkiksi vuosittaiseen hiilinielujen poistumaan tai kansallisiin metsien hiilinielutason tavoitteisiin, jotta hankkeen merkittävyys saataisiin suhteutettua laajempaan kontekstiin.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.



Maakuntahallitus

§ 18

27.02.2023

**Päätös:**

**Maakuntahallitus päätti esityksen mukaisesti.**

Lisätiedot:

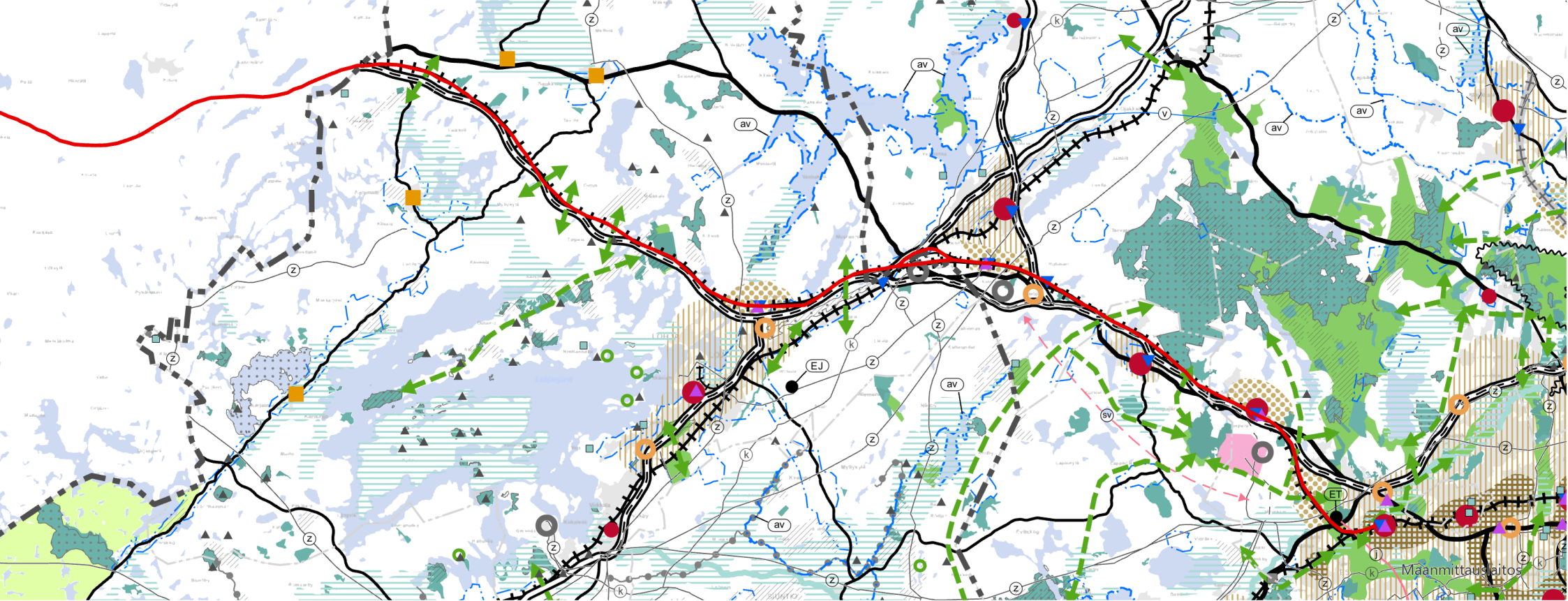
Vastuujohtaja Paula Autioniemi  
Asiantuntija Pasi Kouhia

Täytäntöönpano:

Päätösote: Väylävirasto

Liitteet

Liite 1 Espoo Salo oikorata, voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmä 2021,  
lausunnon liite

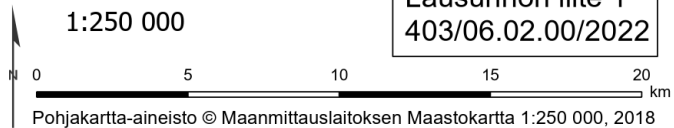


## Espoo-Salo -oikoradan yleissuunnitelma

— Suunniteltu linjaus

Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallinen yhdistelmä.  
Uudenmaan liiton tulkinta 11.11.2021

Uudenmaan liitto  
Lausunnon liite 1  
403/06.02.00/2022



- |  |   |   |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Keskustatoimintojen alue, centrum<br/>Område för centrumfunktioner, centrum</li> <li> Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke<br/>Utvecklingszon för tätortsfunktioner</li> <li> Uusi raiteliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke<br/>Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik</li> <li> Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke<br/>Huvudstadsregionens kärnan</li> <li> Voimajohto<br/>Kraftledning</li> <li> Voimajohdon ohjeellinen linjaus<br/>Riktgivande sträckning för kraftledning</li> <li> Kaupan alue<br/>Område för handel</li> <li> Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue<br/>Utvecklingsområde för produktion och logistikverksamhet</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie<br/>Väg med två körbanor av betydelse på riksnivå</li> <li> Maakunnallisesti merkittävä tie<br/>Väg av betydelse på landskapsnivå</li> <li> Päärata<br/>Huvudbana</li> <li> Joukkoliikenteen vaihtopaikka<br/>Omstigningsplats för kollektivtrafik</li> <li> Liityntäpysäköintialue<br/>Område för anslutningsparkering</li> <li> Seudullisesti merkittävä tie<br/>Väg av betydelse på regional nivå</li> <li> Yhdyskuntateknisen huollon alue<br/>Område för samhällsteknisk försörjning</li> <li> Jätevesitunneli<br/>Avloppstunnel</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Luonnonsuojelualue<br/>Naturskyddsområde</li> <li> Suojelualue<br/>Skyddsområde</li> <li> Viheryhteystarve<br/>Behov av grönförbindelse</li> <li> Natura 2000 verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue<br/>Område som hör till eller föreslagits höra till nätverket Natura 2000</li> <li> Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue<br/>Område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvård</li> <li> Virkistysalue<br/>Rekreationsområde</li> <li> Arvokas geologinen muodostuma<br/>Värdefull geologisk formation</li> <li> Pohjavesialue<br/>Grundvattenområde</li> </ul> |
|--|---|---|