

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

Maakuntahallitus 27.02.2023 § 18

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 ”ESA-rata”) yleissuunnitelmasta. Oikorata on osa nopeaa junayhteyttä Helsingin ja Turun välillä ja se sijoittuu Espoon, Kirkkonummen, Vihdin, Lohjan ja Salon alueille. Lausuntopyynnössä Väylävirasto pyytää maakunnan liittoa toteamaan lausunossaan 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 maakuntakaavoihin. Yleissuunnitelmassa on tarkennettu maakuntakaavoissa osoitettua oikoradan linjausta ja korkeusasmaa 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 rata-suunnitelma, 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 suojelualuemerkinnät, jotka eivät sisälly aiempien maakuntakaavojen voimaan jääviin luonnonsuojelualuemerkintöihin
- 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.uudenmaan-liitto.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 Hango-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 laajiston liikkumismahdollisuudet, virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet sekä ylläpitää maisemaa ja luontoarvoja. Viheryhteyden tarkkaa sijaintia ratkaistaessa on selvitetävä, että yhteydellä on edellytykset toimia osana laajempaa ekologista ja virkistyksellistä verkostoa.

Uudenmaan liitto toteaa, että Espoo–Salo-oikorata 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 asemava-
rausta (Huhmari ja Myntinmäki). Raideliikenteen myötä alueen mahdollisuudet kestävien matkaketjujen muodostamiselle etenkin seudullisilla matkoilla kasvavat merkittävästi. Asemien ketjusta muodostuu uusi joukkoliikenteen 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 nopeutuksen tärkeänä, sillä se laajentaa kaupunkien työssäkäyntialueita sekä kasvattaa alueiden vetovoimaa ja kilpailukykyä. Uudenmaan näkökulmasta junaliikenteessä myös alueen lähijunaliikenne on tärkeässä roolissa. **Alueen ja kestävän liikkumisen kehittämisen 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 kestävän liikkumisen 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 täysimittaisesti, 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, kiinteistörakenteeseen 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-radan 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 vihervestoon.** Yleissuunnitelma ei tätä tarkkuutta vielä esitä.

Maisema

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

Niitäkin 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 entisestään 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 suunnittelumääräystä.**

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. **Vaiikutusten 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 välisten 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 riittävistä ja toteuttamiskelpoisista ratkaisuista, jotka tarkentuvat radan jatkosuunnittelussa.** 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**, väestön määrän kasvu sekä näiden vaikutukset ekologisiin ja virkistysellisiin tarpeisiin. **Suunnitelmassa esitettyjen lieventämistoimien tai muutosta kompensoivien ratkaisujen (esim. vihersillat) toteuttamisedellytykset tulee varmistaa jatkosuunnittelussa.**

E18-moottoritien ylittävät ekologiset yhteydet on huomioitu radan suunnittelussa 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-radan merkittävimmiksi haitallisiksi vaikutuksiksi on tunnistettu vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen (melu, tärinä ja pöly), maisemaan, luonnonarvoihin ja ekologisiin 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 koskevasta 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.

Päätös:

Maakuntahallitus päätti esityksen mukaisesti.

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Paula Autioniemi
Asiantuntija Pasi Kouhia

Täytäntöönpano:

Päätösote: Väylävirasto

Maakuntahallitus 26.02.2024 § 27
403/06.02.00/2022

Tiivistelmä

Väylävirasto on pyytänyt Uudenmaan liitolta lausuntoa Espoo–Salooikoradan (myöhemmin "ESA-rata") aiemman nähtävillä olon aikana saatujen lausuntojen takia päivitetystä yleissuunnitelmasta.

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää toistaa vuosi sitten antamansa lausunnon (27.2.2023 § 18), koska Uudenmaan liiton aiempaa lausuntoa ei ole otettu kokonaisuudessaan huomioon. Em. lausuntoon tehdään alla selostusosassa olevat lisäykset.

Selostus

Yleissuunnitelman toteuttamisella ehdotetulla tavalla on edelleen merkittäviä heikentäviä vaikutuksia Uudenmaan maakunnalliseen ekologiseen verkostoon. Uudenmaan liitto edellytti aikaisemmassa lausunnossaan viheryhteystarpeiden toteuttamis- ja parantamisedellytysten kuvaamista, jotta ekologisten yhteyksien toimivuus jatkosuunnittelussa voidaan varmistaa.

Vaikutusten arviointi ja sen johtopäätökset antavat pääosin riittävän kuvan ekologisiin yhteyksiin kohdistuvista merkittävistä vaikutuksista. Ratakäytävään kohdistuvia muutoksia (esim. uusia rakentamisalueita) ei kuitenkaan esitetä suunnitelmakartoilla eikä maankäytön muutoksista aiheutuvia vaikutuksia ekologisen ja virkistysellisen verkoston toimivuuteen ole arvioitu kokonaisuutena maakuntakaavan edellyttämällä tavalla. Lieventämistoinmista ja kompensatioratkaisuista on annettu suosituksia, mutta niiden toteuttamisedellytyksiä ei ole kuvattu tai arvioitu.

Jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa tulee kiinnittää huomiota Uudenmaan hiilineutraaliustiekartan mukaisiin tavoitteisiin ja toimiin.

Yleissuunnitelman aineistoista ei riittävästi ilmene, millä keinoin maakunnalliset viheryhteydet turvataan suunnittelualueella. Lisäksi liitto huomauttaa, että kartta-aineistosta puuttuvat edelleen maakuntakaavan viheryhteystarpeita vastaavat merkinnät, vaikka ne on mainittu kartan legendassa.

Uudenmaan liitto toteaa, että Espoo–Salooikoradan yleissuunnitelma on ratalinjauksen osalta maakuntakaavan mukainen, mutta painottaa edelleen yhteensovittamisen ja erityisesti maakunnallisesti merkittävän ekologisen verkoston toimivuuden vaatimuksia, jotta maakuntakaava voi toteutua mahdollisimman hyvin myös viheryhteystarpeiden osalta. Tästä syystä Uudenmaan liitto toistaa aikaisemman 27.2.2023 antamansa lausunnon, jossa tuotiin esille yleissuunnitelman ja maakuntakaavan viheryhteystarpeiden välisiä ristiriitoja.

Ratasuunnitelman alueella vahvistetut tai hyväksytyt oikeusvaikutteiset maakuntakaavat

Maakuntakaavatilanne on muuttunut edellisen lausunnon antamisen jälkeen seuraavasti:

Ratahankkeen yleissuunnitelman alueella ovat voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaava, jotka ovat saaneet lainvoiman 13.3.2023 korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä. Lisäksi alueella on voimassa 4. vaihemaakuntakaavan paikallista tuulivoimaa koskeva suunnittelusuositus.

Asian tausta

Väylävirasto on pyytänyt Uudenmaan liitolta lausuntoa Ratalain 22 a §:n mukaisesti Espoo–Salooikoradan (myöhemmin "ESA-rata") yleissuunnitelmasta. Lausuntopyynnössä Väylävirasto pyytää maakunnan liittoa toteamaan lausunnossaan maakuntakaavanmukaisuuden ja listaamaan rata-suunnitelman alueella vahvistetut tai hyväksytyt oikeusvaikutteiset maakuntakaavat.

Suunnitelma on ollut aiemmin lausunnoilla vuosien 2022 ja 2023 vaihteessa. Suunnitelmaa on muokattu lausuntojen pohjalta ja asetettu nyt uudelleen lausunnoille. Lausuntopyyntö on saapunut 10.1.2024 ja lausuntoa on pyydetty 26.2.2024 mennessä.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää uudistaa lausuntonsa 27.2.2023 § 18 Espoo-Salooikoradan yleissuunnitelmasta ja lisätä siihen yllä selostuksessa olevan tekstin.

Esittelijä:

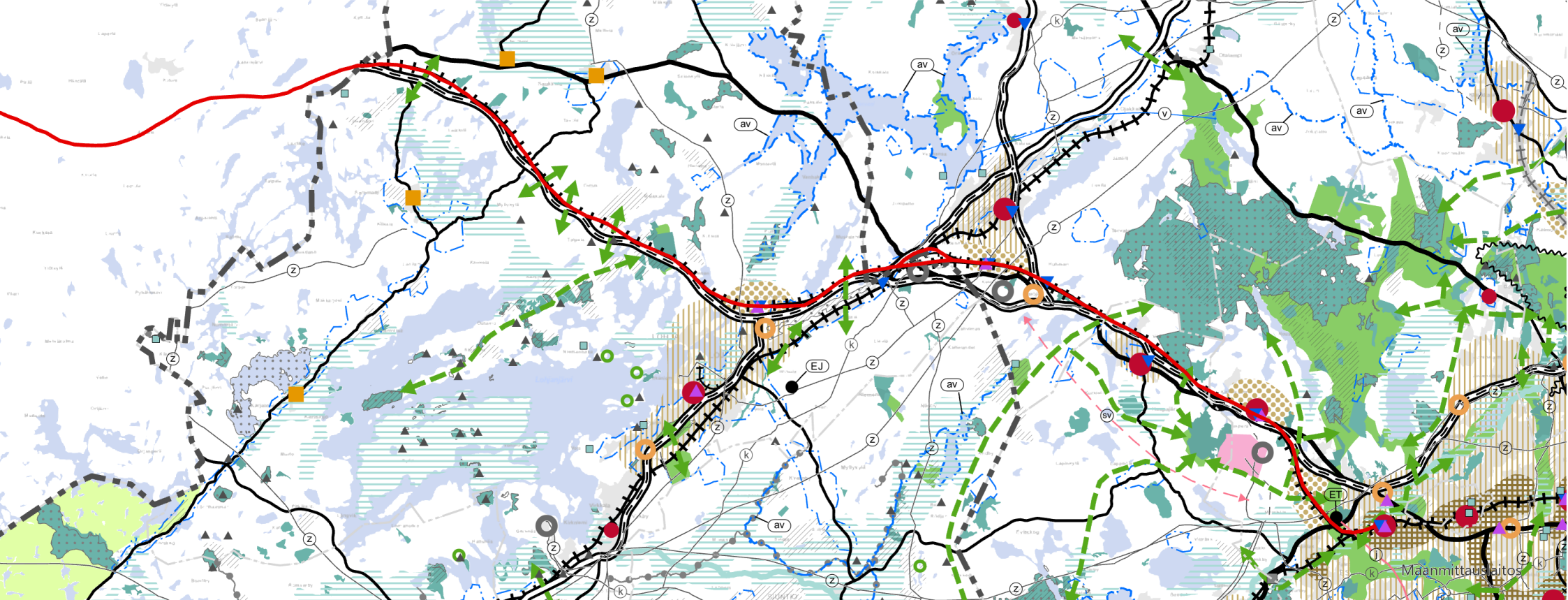
maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Paula Autioniemi
Asiantuntija Pasi Kouhia

Päätös:

Maakuntahallitus päätti esityksen mukaan.



Espoo-Salo -oikoradan yleissuunnitelma

— Suunniteltu linjaus

Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallinen yhdistelmä.

Uudenmaan liiton tulkinta 11.11.2021

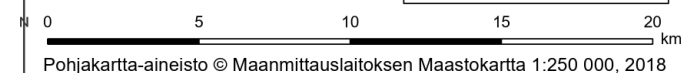
- Keskustatoimintojen alue, keskus
Område för centrumfunktioner, centrum
- Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
Utvecklingszon för tätortsfunktioner
- Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik
- Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
Huvudstadsregionens kärnan
- Voimajohto
Kraftledning
- Voimajohdon ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för kraftledning
- Kaupan alue
Område för handel
- Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue
Utvecklingsområde för produktion och logistikverksamhet

- Valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie
Väg med två körbanor av betydelse på riksnivå
- Maakunnallisesti merkittävä tie
Väg av betydelse på landskapsnivå
- Päärata
Huvudbana
- Joukkoliikenteen vaihtopaikka
Omstigningsplats för kollektivtrafik
- Liityntäpysäköintialue
Område för anslutningsparkering
- Seudullisesti merkittävä tie
Väg av betydelse på regional nivå
- Yhdyskuntateknisen huollon alue
Område för samhällsteknisk försörjning
- Jätevesitunneli
Avloppstunnel

- Luonnonsuojelualue
Naturskyddsområde
- Suojelualue
Skyddsområde
- Viherysteystarve
Behov av grönförbindelse
- Natura 2000 verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue
Område som hör till eller föreslagits hör till nätverket Natura 2000
- Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue
Område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvård
- Virkistysalue
Rekreatjonsområde
- Arvokas geologinen muodostuma
Värdefull geologisk formation
- Pohjavesialue
Grundvattenområde

Uudenmaan liitto
Lausunnon liite 1
403/06.02.00/2022

1:250 000



Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitoksen Maastokartta 1:250 000, 2018