

VETOOMUS ESPOON KAUTTA KULKEVIEN SUOMEN JA VIRON VÄLISEN RAUTATIIETUNNELIN VAIHTOEHTOISTEN LINJAUSTEN SISÄLTYTTÄMISEKSI VISIO-KAAVAAN

Finest Bay Area Development Oy ("Yhtiö") kehittää hanketta, jossa tarkoituksena on rakentaa Suomen ja Viron välille noin 100 kilometriä pitkä merenalainen rautatietunneli, yhdistäen Suomen Baltiaan ja Keski-Euroopan rautatiejärjestelmään. Tunnelille on osoitettu yksi, Helsingin kautta kulkeva linjaus, Uusimaa-vaihemaaakuntakaavassa 2050.

Uudenmaan liitto laatii Uudellemaalle uutta vaihemaaakuntakaavaa, VISIO-kaavaa, jonka tarkoituksena on ohjata alueidenkäyttöä vuosikymmeniksi eteenpäin piirtäen suuret linjat kartalle. Kaavaluonnos on julkaistu nähtäville ja kaavaselostuksessa on todettu, että Suomen ja Viron välisessä rautatietunnelissa on kyse tulevaisuuden hankkeesta, jonka rakentamismahdollisuudet halutaan maakuntakaavan keinoin turvata.

Hankkeen toteutumismahdollisuuksien turvaamiseksi esitämme, että VISIO-kaavaan sisällytetään Espoon kautta kulkevat vaihtoehtoiset linjaukset Suomen ja Viron väliselle rautatietunnelille.

Vaihtoehtoisten linjausten sisällyttämiselle VISIO-kaavaan on neljä keskeistä perustetta.

1 Vaihtoehtoiset linjaukset varmistaisivat hankkeen toteuttamiskelpoisuuden

Osana vireillä olevaa YVA-prosessia Yhtiö tutkii Suomen puolella kolmea eri linjausta tunnelille. Yhtiön tutkimat vaihtoehtoiset linjaukset kulkisivat Helsinki-Vantaa lentoasemalta Espoon kautta kahta eri reittiä kohti Tallinnan suuntaa. Geologian tutkimuskeskus on aikaisemman Uusimaa-vaihemaaakuntakaavan 2050 laatimisen yhteydessä korostanut vaihtoehtoisten linjausten merkitystä, sillä pitkässä merenalaisessa tunnelissa kalliorakentamisen olosuhteet voivat muodostua kustannuksiltaan jopa ylipääsemättömiksi.

Hankkeen YVA-prosessi on vielä kesken ja lopullisen linjauksen valitsemiseksi on tehtävä mittava määrä geologisia jatkotutkimuksia, maalla ja merellä. Mikäli vaihtoehtoisia linjauksia ei sisällytetä VISIO-kaavaan, ei voida varmistua hankkeen toteuttamiskelpoisuudesta taikka siitä, että valittu linjaus on yhteiskunnan ja ympäristön kokonaisedun kannalta paras mahdollinen. Hankkeen toteuttamiskelpoisuuden varmistamiseksi olisi siten ensisijaisen tärkeää, että nämä linjaukset sisällytettäisiin VISIO-kaavaan vaihtoehtoisina linjauksina.

2 Maakuntakaavan tulee olla mahdollistava

Maakuntakaava ohjaa alueidenkäyttöä pitkällä aikavälillä ja maakuntakaavan luonne strategisen tason kaavana puoltaa useamman vaihtoehtoisen linjauksen osoittamista. Ainoastaan yhden linjauksen osoittaminen, kun tietoa linjausvaihtoehtojen tosiasiallisista vaikutuksista tai toteuttamiskelpoisuudesta ei vielä ole, heikentää hankkeen

toteuttamismahdollisuuksia merkittävästi. Linjauksen muuttaminen ei ole myöskään mahdollista yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa, joten on ensisijaista, että maakuntakaava sisältää eri linjausvaihtoehdot. Vaihtoehtoisten linjausten sisällyttäminen kaavaan ei myöskään velvoita linjausten toteuttamiseen, vaan ainoastaan mahdollistaisi sen, että hankekehityksessä parhaimmaksi linjaukseksi todettu linjaus voidaan toteuttaa.

3 **Vaihtoehtoisilla linjauksilla kannatusta**

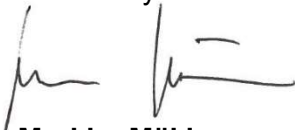
Vaihtoehtoisten linjausten kannalta keskeisimmät sidosryhmät, kuten Espoo, Vantaa ja Tuusula ovat suhtautuneet vaihtoehtoihin linjauksiin ja niiden sisällyttämiseen kaavaan positiivisesti. Vaihtoehtoisten linjausten sisällyttämisellä on siten jo paikallinen hyväksyntä, minkä takia vaihtoehtoiset linjaukset ovat aidosti varteenotettavia vaihtoehtoja.

4 **Helsingin kautta kulkeva linjaus on teknisesti ja taloudellisesti erittäin haastava**

Yhtiön teettämien selvitysten perusteella maakuntakaavassa osoitettu Helsingin kautta kulkeva reitti näyttää kokonaistaloudellisesti heikoimmalta, vaarallisimmalta toteuttaa ja matkustaja- ja käyttäjäkokemuksen kannalta huonoimmalta useasta syystä;

- Helsingin keskustan alainen maaperä on hyvin täyteen rakennettu. Erilaiset vaativat tekniset ratkaisut, kuten ilmanvaihtojärjestelmät ja liityntäyhteysjärjestelyt, tulisi rakentaa hyvin syvälle maan alle hidastaen matka-aikaa ja nostaan rakentamiskustannuksia merkittävästi. Lisäksi nykyisessä maakuntakaavassa ei ole kaavoitettu rahtitunnelia Helsingin keskustan alle lainkaan, minkä vuoksi tunnelin turvaratkaisu ja rahtitunnelin sijoittelu ilmanvaihtojärjestelmään tulisi suunnitella kokonaan uudelleen.
- Lentoradan suunnittelu on edennyt ja sen linjausta esitetään vahvistettavaksi VISIO-kaavassa. Tämä on johtamassa siihen, että Helsingin linjaus kulkisi päällekkäin lentoradan kanssa. On selvää, että päällekkäisten tunneleiden rakentaminen olisi sekä teknistaloudellisesti kannattamatonta, että aiheuttaisi tarpeetonta rasitusta ympäristölle.
- Helsingin linjauksen päärautatieaseman metroaseman kapasiteetti on heikompi kuin Espoon linjausten. Espoon linjauksissa voitaisiin hyödyntää kahden tai jopa kolmen metroaseman sisäänkäyntejä, jotka sijaitsevat keskeisten liikenneyhteyksien varrella ja joissa kaikissa on merkittävä liityntäpysäköintikapasiteetti.

Finest Bay Area Development Oy:n puolesta



Markku Mäkinen

Partner

HPP Asianajotoimisto Oy



Noora Lindqvist

Associate

HPP Asianajotoimisto Oy