

7.10.2025

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom  
PL 320  
00059 TRAFICOM

## **Turun tunnin juna -suunnitteluhanke, Espoo–Lohja -ratasuunnitelma, väli Espoo–Hista, Espoo**

### **Suunnitelman esittely**

Helsinki–Turku -junayhteys on osa Euroopan laajuista TEN-T-ydinverkkoa ja Skandinavia–Välimeri -ydinverkkokäytävää. Nopea junayhteys Helsinki–Turku on merkittävä hanke sekä alueellisesti että valtakunnallisesti. Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden tavoitteena on lyhentää Helsingin ja Turun välistä matka-aikaa ja laajentaa edellä mainittujen kaupunkien työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita. Lisäksi pyritään laajentamaan yritysten liiketoiminta-alueita, tukemaan matkailua ja kasvattamaan alueiden vetovoimaa sekä kilpailukykyä.

Espoo–Salo -oikoradan linjaus sijoittuu Uudellamaalla Espoon kaupungin, Kirkkonummen kunnan, Vihdin kunnan, Lohjan kaupungin sekä Varsinais-Suomessa Salon kaupungin alueille. Oikoradan yleissuunnitelma laadittiin maakuntakaavan mukaiseen väyläkäytävään. Rataosuus alkaa Espoosta nykyisen Kaupunginkallion rautatietunnelin länsipuolella ja päättyy Lohjan Lempolaan Lohjansolmun aseman länsipuolelle. Lohja–Salo rataosuus alkaa Lohjansolmuun suunnitellun aseman länsipuolelta noin km 56+700 ja päättyy Salon ratapihan itäpäähän noin km 117+500. Suunnittelualan kokonaispituus on noin 60 kilometriä. Rataosuus sijoittuu alkuosiltaan suurelta osin Helsinki–Turku-moottoritien maastokäytävään ja risteää moottoritien E18 Lohjan ja Salon rajalla sekä Kt52:n Salossa.

Espoo-Hista on ratasuunnitelma, joka on osa Espoo-Lohja ratasuunnitelmakokonaisuutta. Espoo–Hista ratasuunnitelma sijoittuu kilometrivälille 21+000 - 30+900 ja on noin n. 10 km pitkä kaksiraiteinen sekaliikenne-rata. Sen varrelle sijoittuu yksi uusi liikennepaikka Hista ja yksi asemavaraus (Myntinmäki). Suunniteltu rata alittaa Kehä III-valtatie pitkässä tunnelissa ja ylittää tärkeitä vesistökohteita (Espoonjoki, Gumbölenjoki, Kvarnträsk, Svartbäckträsket) ratasilloilla. Radalle on suunniteltu myös eteläsuunnasta katsottuna ennen uutta asemaa pitkä alikulkusilta, joka alittaa nykyisen Turun moottoritien. Suunnitelma sisältää myös maantiesuunnitelmamuutoksia sekä eritasoliittymiä Turun moottoritielle uudella Histan asema-alueella.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Uusi ratayhteys ja nykyinen rantarata muodostavat yhdessä liikenteellisen kokonaisuuden. Espoon kaupunkiradan ja Espoo–Salo -ratayhteyden toteuttamisen jälkeen on mahdollista liikennöidä esimerkiksi liikennerakenteella, jossa kulkee tunnin aikana kaksi kaukojunaa Helsingin ja Turun välillä, kaksi lähijunaa Lohjan Lempolaan, kaksi lähijunaa Espoon Histaan.

Helsingistä Kirkkonummen, Karjaan ja Salon kautta Turkuun kulkeva nykyinen rantarata on Kirkkonummen ja Turun väliseltä osuudeltaan pääosin yksiraiteinen. Nykyisellä Rantaradan infrastruktuurilla mahdollisuudet lyhentää Helsingin ja Turun välistä matka-aikaa ja lisätä junamäärää ovat rajalliset.

Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankearviointi on esitetty Väyläviraston julkaisussa 50/2020, joka on julkaistu lokakuussa 2020. Espoo–Salo -oikoradan hankearviointi on esitetty Väyläviraston julkaisussa 63/2022.

Espoo–Salo -oikoradan yleissuunnitelma on ollut nähtävillä loppuvuodesta 2022 ja uudelleen vuodenvaihteessa 2022-2023 sekä alkuvuodesta 2024. Yleissuunnitelma on hyväksytty Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien toimesta 11.12.2024 kahdella erillisellä päätöksellä osuiksi Espoo–Hista ja Hista–Salo lukuun ottamatta Kirkkonummen aluetta ja Vihdin Palojärven työpaikka-alueen asemakaavan mukaista aluetta. Länsirata Oy ja Väylävirasto ovat pitäneet suunnittelun aikana säännöllisesti kokouksia ja tiedonkulusta yleis- ja ratasuunnitelman välillä on huolehdittu.

Uusi rautatieyhteys risteää useassa kohdassa olemassa olevan tie- ja katuverkon kanssa. Radan katkaisemat maantiet, yksityistiet ja kadut korvataan uusilla vastaavilla yhteyksillä, jotka sijaitsevat tavallisesti nykyisen yhteyden läheisyydessä. Joissain tapauksissa syntyy tarve kokonaan uudelle tie- tai katu-yhteydelle uudessa paikassa. Kaikki maantiet, kadut ja yksityistiet risteävät Espoo–Salo -oikoradan kanssa eri tasossa.

Päätavoitteet Espoo–Salo oikoradan rakentamiselle ovat:

- lyhentää radanvarsikaupunkien välistä matka-aikaa
- laajentaa radanvarsikaupunkien työssäkäyntialueita
- kasvattaa alueiden vetovoimaa ja kilpailukykyä
- luoda mahdollisuus Espoon ja Salon väliselle lähijunaliikenteelle

Helsinki–Turku hankekokonaisuudesta on tehty ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA aloitettiin vuonna 2019, selostus valmistui vuonna 2020 ja sitä täydennettiin vuonna 2021. Uudenmaan ELY-keskus on yhteysviranomaisena antanut perustellun päätelmän 3.12.2021. Ratasuunnitelmassa on huomioitu YVA-menettelyn aikana kerätty lähtötieto sekä perustellun päätelmän vaatimukset.

Ratasuunnitelmassa on arvioitu melun, värinän ja runkomelun aiheuttamat vaikutukset, vaikutukset luontoon, ilmanlaatuun, vesistön käyttöön sekä pinta- ja pohjavesiin, maankäyttöön, kaavoitukseen, maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin, ihmisten elinoloihin ja

viihtyvyyteen sekä vaikutukset kuivatusjärjestelyihin. Lisäksi on arvioitu kiinteistöihin kohdistuvia vaikutuksia ja rakentamisen aikaisia vaikutuksia yleisesti. Ratasuunnitelmassa ja sen ratkaisuissa on mahdollisuuksien mukaan otettu huomioon maanomistusolosuhteet. Ratasuunnitelmassa on pyritty suunnittelun keinoin torjumaan ja lieventämään ympäristöhaittoja.

Maanmittauslaitos on laatinut hankkeesta erillisen KIVA-selvityksen.

### **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Turun tunnin juna- hanke ja sen osana Espoo–Lohja kaksoisraide tukee valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja vahvistaa yhdyskuntarakenteen kehittämistä.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on asetettu kolme tavoitetta, jotka ovat saavutettavuus, kestävyys ja tavoitettavuus. Tämä ratasuunnitelma toteuttaa tavoitteita seuraavasti:

1. Saavutettavuus: Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.
  - Elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä maakuntakeskusten välillä ja Helsinkiin kehitetään. Matka-ajat niiden kaupunkien välillä, joilla merkittävää pendelöintiä tai muuta matkustamista, lyhenevät keskimäärin. Joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoiluun paranee työssäkäynnin kannalta merkittävimmillä yhteysväleillä maakuntakeskusten välillä. Alle tunnin matka-ajan päässä maakuntakeskuksesta olevien ihmisten määrä kasvaa. Liikenneverkko tukee ja edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta.
2. Kestävyys: Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat erityisesti kaupunkiseuduilla.
  - Edistetään kestäviä liikkumismuotoja monipuolisella keinovalikoimalla erityisesti kaupunkiseuduilla. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät edistämällä ilmastotavoitteen saavuttamista.
3. Tehokkuus: Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.
  - Nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä.

**Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa** 2035 (2014) on esitetty liikennejärjestelmän kannalta tärkeimmät kehittämissuunnitelmat ja niitä tukevat toimenpidekokonaisuudet. Kehittämiselle on asetettu seuraavat tavoitteet ja niiden toteuttamiseksi on määritetty tarkemmat kehittämissuunnitelmat:

## Ratasuunnitelman hyväksymisesitys

1. Edistetään kestäväää liikkumista ja vähennetään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä
2. Parannetaan alueiden saavutettavuutta ja elinvoimaisuutta sekä tuetaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
3. Lisätään liikkumisen ja liikenteen turvallisuutta ja terveellisyyttä sekä parannetaan liikkumisympäristön laatua
4. Kehitetään ja hoidetaan liikennejärjestelmää tehokkaasti ja taloudellisesti kestäväällä tavalla

Kehittämisperiaatteina on ohjata:

- erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa henkilöautoliikennettä joukkoliikenteeseen
- kuntien sisällä tapahtuvaa henkilöautoliikennettä pyöräilyyn ja muihin kestäviin liikku-  
mismuotoihin.

Junayhteyksien kehittämisen osalta Rantarata ja pidemmällä aikavälillä myös ESA-rata muodostavat joukkoliikenteen pääyhteydet Länsi-Uudeltamaalta pääkaupunkiseudulle.

ESA-radan toteutuessa tavoitteena on, että Helsinki–Turku IC-junat pysähtyvät Lohjan Lempolassa tai Vihti-Nummelassa noin kerran tunnissa. IC-junat pysähtyvät Helsingin päärautatieaseman ja Pasilan lisäksi myös Leppävaarassa. Tavoitteena on, että Helsinki–Lohja –lähijunat kulkevat ruuhka-aikoina noin puolen tunnin vuorovälillä pysähtyen Länsi-Uudenmaan alueella ainakin Veikkolassa, Vihti-Nummelassa sekä Lohjalla. Uudet asemat edellyttävät myös tieyhteyksien kehittämistä. Lähijunaliikenteen myötä avautuu vaihdottomat yhteydet Lohjan suunnalta myös mm. Espoon keskukseen ja Huopalahteen. Joukkoliikenneyhteys Karjalalta ja Tammisaaresta Salon suuntaan järjestetään kysynnän synnyttämien edellytysten mukaisesti.

### Hankkeen toteutus

Hankkeen kustannusarvio on noin 314,7 M€. (MAKU-indeksi 130; 2015=100, hinnasto toukokuu 2023). Hanke on Euroopan unionin osarahoittama. Tavoitteena on, että suunnitelma on lainvoimainen vuonna 2025, jonka jälkeen rakentamispäätös voidaan tehdä.

### Kaavoitus

Suunnittelualueella voimassa olevat kaavat sekä ratasuunnitelman vuorovaikutuksen ja hyväksymisen kannalta oleelliset vireillä olevat kaavat on esitetty alla olevissa taulukoissa.

Maakuntakaavat

Kmv	Kaavan nimi	Kaavatunnus	hyväksymis pvm.	huom.
21+000 – 30+900	Uusimaa-kaava 2050, Helsingin seudun vai- hemaakuntakaava		25.8.2020	lainvoimainen 13.3.2023

**Espoo**

## Yleiskaavat

Kmv	Kaavan nimi	Kaavatunnus	hyväksymis pvm.	huom.
21+000 – 21+900	Espoon pohjoisosien yleiskaava, osa I	4510	19.1.1994	voimaantulo 27.6.1996
21+260 – 22+200	Keskuspuisto II osayleiskaava	850000	17.12.2004	voimaantulo 16.8.2006
22+710 – 23+620	Blominmäen osayleis- kaava	620000	18.3.2013	voimaantulo 3.6.2015
23+620 – 24+020, 23+540 – 24+900	Espoon eteläosien yleiskaava	800000	13.10.2008	voimaantulo 17.2.2010
21+900 – 22+710, 23+620 – 30+900	Espoon pohjois- ja kes- kiosien yleiskaava	722300	15.11.2021	voimaantulo 13.3.2024
21+000 – 30+900	Espoon yleiskaava 2060			kaavaluonnos ol- lut nähtävillä 03.06. – 03.09.2024

## Asemakaavat

Kmv	Kaavan nimi	Kaavatunnus	hyväksymis pvm.	huom.
21+000 – 21+520	Kaupunginkallio I 41001-41004 asema- kaava	049612900	KV 30.3.1998, vahvistettu 22.11.1988	voimaantulo 11.1.1989
21+000 – 21+520	Ymmersta asemakaa- van muutos	049160101	28.11.2012	voimaantulo 16.1.2013
21+830 – 21+880	Mikkeli I 47500-47512 asemakaava	049620100	KV 9.6.1982, vahvistettu 7.12.1982	voimaantulo 3.1.1983
23+050 – 23+570	Blominmäki asema- kaava ja asemakaavan muutos	049621300	8.9.2014	voimaantulo 12.11.2014
28+370 – 29+390, 28+780 – 28+820	Kulmakorpi I 75001- 75009 asemakaava	049640200	11.12.2017	voimaantulo 14.2.2018
28+780 – 30+300	Kolmperänsuora ase- makaavan muutos	049641601	27.3.2024	voimaantulo 17.9.2025

## **Ympäristövaikutusten arviointi (YVA) -menettely**

Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuudesta on tehty ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi (YVA). YVA-menettely aloitettiin vuonna 2019, valmistui vuonna 2020 ja täydennettiin vuonna 2021. Uudenmaan ELY-keskus on yhteysviranomaisena antanut 3.12.2021 perustellun päätelmän.

Yhteysviranomaisen YVA:sta annetun perustellun päätelmän mukaisesti haitallisten ympäristö- ja luontovaikutusten ehkäisy ja lieventäminen ovat olleet hankkeen suunnittelun lähtökohtia. Alla olevissa kappaleissa on kerrottu perustellun päätelmän huomioimisesta Espoo–Hista-ratasuunnitelmassa.

### Luontodirektiivin liitteen IV a lajien (mm. lepakot, liito-orava ja vuollejokisimpukka) esiintymisen ja huomioiminen

Direktiivilajien selvitykset on tehty Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA:n ja Espoo–Salon yleissuunnitelman yhteydessä ja niitä on täydennetty tämän ratasuunnitelman laatimisen yhteydessä. Kartoitusten laajuudesta ja hankkeen vaikutusten lieventämistoimenpiteistä neuvoteltiin yhdessä Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten kanssa. Liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämiselle on valmisteltu tarvittavat poikkeuslupahakemukset radan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman laatimisen aikana. Lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen olemassaolo ja lupatarpeet sekä haittavaikutusten lieventämistoimenpiteet (esimerkiksi rakennustöiden ajoittaminen tai lepakkopönttöjen asentaminen) selvitetään rakentamista edeltävän rakennusten lunastusten jälkeen. Vuollejokisimpukan osalta poikkeuslupa/siirtolupa haetaan ennen vesistörakentamista, jotta rakentamisalueelta siirrettävät vuollejokisimpukat eivät ehdi siirtymään takaisin rakentamisalueelle.

Ratasuunnitelmavaiheessa on huomioitu ja rakentamissuunnitteluvaiheessa tulee edelleen huomioida poikkeuslupahakemuksissa esitetyt lieventämistoimenpiteet ja lupapäätösten lupaehdot.

### Uhanalaisten luontotyyppien ja vesilain mukaisten vesiluontotyyppien esiintyminen

Uhanalaisten luontotyyppien ja vesilain mukaisten pienvesiluontotyyppien täydentäviä kartoitusten tekemisestä neuvoteltiin Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten kanssa. Espoo-Salo -oikoradan noro- ja lähdeselvitysten tulokset esiteltiin ELY-keskuksille ja aluehallintovirastolle ja samalla keskusteltiin lupatarpeiden reunaehdoista. Epäselvistä tapauksista ELY-keskukselta pyydettiin lausunnot poikkeuslupatarpeista. Syksyllä 2024 täydennettiin vielä keuhalla 2022 tehtyä noroselvitystä osuudella Espoo-Hista. Ratasuunnitelman aikana laadittiin vaaditut poikkeuslupahakemuksia vesilain mukaisille pienvesille.

### Luonnonsuojelualueet ja uhanalaiset luontotyypit

Ratasuunnitelman läheisyydessä on useampi yksityinen luonnonsuojelualue, joista Kvarnträskin rantojen luonnonsuojelualueelle kohdistuu radan rakentamisesta suoria vaikutuksia, sillä radan linjaus menee sen poikki. Ratasuunnitelman toteuttaminen edellyttää Kvarnträskin ran-

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

nan luonnonsuojelualueen osittaista lakkauttamista. Ratasuunnitelmasta aiheutuu Kakarlaminsuon luonnonsuojelualueelle vähäisiä vaikutuksia suojelualueen itäisimpään kulmaan. Muille luonnonsuojelualueille ei ratasuunnitelmasta kohdistu suoria vaikutuksia.

Radan läheisyydessä sijaitseville luonnonsuojelulain 64 §:n perusteella suojelluille luontotyyppikohteille ei aiheudu hankkeessa muutoksia. Stampforsenin pohjoispuolella rinteessä oleva pähkinäpensaikko jää osittain uuden radan alle, mutta pähkinäpensaikkoa ei ole rajattu LSL 64 §:n mukaisesti.

Vesistöihin aiheutuvat hydrologiset muutokset ja niiden vesilain mukaisten lupien tarve

Pintavesikohteiden nykytilan kuvauksia on päivitetty ja tarkennettu. Rakentamisen ajan vaikutukset on arvioitu erikseen. Lieventämistoimenpiteet on suunniteltu kohdekohtaisesti ja hankkeen vesistövaikutusten seurantasuunnitelma on laadittu. Lupatarpeet on selvitetty Uudenmaan ELY-keskukselta ja tarvittavat lupahakemukset laadittu ratasuunnitelman aikana.

Pohjavesiin kohdistuvat vaikutukset on arvioitu osana radan suunnitteluprosessia ja siitä laadittua ohjeistusta. Lieventämis-, vähentämis- ja ehkäisemistoimenpiteiden suunnittelu kuuluu niin ikään radan suunnitteluun sen kaikissa vaiheissa. Ratasuunnitelman laatimisen aikana arvioidaan rakentamisen ja käytön aikaiset pohjaveteen kohdistuvat tai pohjaveden välityksellä tapahtuvat vaikutukset. Niihin kohteisiin, joihin vaikutusarvion perusteella kohdistuu pohjavesivaikutuksia, laaditaan tekniset ja toiminnalliset keinot haitallisten vaikutusten estämiseksi tai lieventämiseksi vähintään siedettävälle tasolle. Pohjavesiin liittyvät lupatarpeet on selvitetty Uudenmaan ELY-keskukselta ratasuunnitelman laatimisen aikana. Ratasuunnitelman toteuttaminen ei edellytä pohjavesilupaa.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Maisemallisesti tärkeissä kohdissa, kuten Espoonjokilaaksossa Espoossa silta-arkkitehtuuriin ja siltojen sovittamiseen maisemassa on kiinnitetty erityishuomio. Samoin tunnelien betonirakenteisten suuaukkojen sovittaminen maisemaan on tehty huolella. Melusteissa käytetään läpinäkyviä osia keventämään melusteiden ulkonäköä ja maisemavaikutuksia. Muinaismuistokohteilla on tehty tutkimuksia ratasuunnitelman aikana ratalinjan alle jäävissä kohteissa muu seviranomaisen kanssa neuvotellen.

Happamien sulfaattimaiden ja muiden mahdollisesti pilaantuneiden maiden tunnistaminen ja ympäristöriskien hallinta

Pilaantuneiden maiden ja happamien sulfaattimaiden esiintymisalueita ratalinjalla on selvitetty pohjatutkimusten yhteydessä ratasuunnitelman aikana. Happamien sulfaattimaiden selvityksiä tulee jatkaa edelleen rakentamissuunnitteluvaiheessa ratasuunnitelmavaiheen tutkimustulosten perusteella potentiaalisissa tunnistetuissa kohteissa.

Sijoitusalueiden suunnittelu

Ratasuunnitelmassa on tunnistettu maa- ja kallioainesten alustavat sijoitusalueet ja niistä on neuvoteltu alustavasti maanomistajien kanssa. Maa-ainesten sijoitukseen liittyvät lupatarpeet

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

ja mahdollinen YVA-menettelyn tarve on tiedostettu ratasuunnitelmassa. Tarvittavat viranomaisluvut haetaan rakentamissuunnitteluvaiheessa sijoitusalueiden jatkosuunnittelun yhteydessä. Sijoitusalueet on sijoitettu vähemmän herkille alueille ja niille on suunniteltu alustavat maisemanhoidolliset toimenpiteet. Pilaantuneet ja mahdollisesti pilaantuneet ylijäämämassat kuljetetaan asianomaisille vastaanottoalueille. Haitallisten sulfaattimaidenkaivussa kuljetuksessa ja sijoittamisessa noudatetaan Ympäristöministeriön julkaisun "Happamien sulfaattimaiden kansallinen opas rakennushankkeisiin" -ohjeita.

**Meluntorjunta ja meluvaikutusten kokonaisvaltainen hallinta***Liikenteen meluvaikutukset*

Ratasuunnitelmassa arvioidaan nykyisen rata- ja tieliikenteen aiheuttamaa melua, tulevan radan aiheuttamaa melua sekä tulevan tilanteen rata- ja tieliikenteen aiheuttamaa yhteismelua. Espoo–Salo -oikoradalla liikennöivät junat lisäävät alueen liikenteen melupäästöjä ja samalla nostavat asuinympäristöihin kohdistuvia keskiäänitasoja ja melun hetkellisiä tasoja. Ratasuunnitelmassa meluntorjunta mitoitetaan torjumaan rataliikenteen melua valtioneuvoston päätöseen kirjattujen ohjearvojen mukaisille tasoille sekä suunnittelussa asetettujen melun hetkelliselle maksimitasolle kriteerit alittaville tasoille.

Espoo–Hista -välille on tehty kattava meluselvitys, jossa on valtioneuvoston päätöksen (Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992) mukaisen keskimelutason lisäksi arvioitu hetkellisiä maksimimelutasoja (LAFmax). Meluntorjunnassa on huomioitu ELY-keskuksen antama perusteltu päätelmä Helsinki-Turku nopean junayhteyden YVA:sta. Lisäksi Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten kanssa on käyty neuvotteluja meluntorjunnasta ratasuunnitelman laatimisen aikana.

*Meluntorjuntatoimenpiteet*

Meluntorjuntatoimenpiteiden tarkoituksena on radan rakentamisen ja rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistaminen ja vähentäminen. Ensisijaisesti pyritään haitallisten vaikutusten poistamiseen tai vähentämiseen joko rautatiealueella tai kiinteistöillä toteutettavien meluntorjuntatoimenpitein. Mikäli haitallisia vaikutuksia ei saada kohtuullisin keinoin poistettua tai vähennettyä, viimesijaisena keinona esitetään kiinteistöä tai sen osaa lunastettavaksi ratatoimituksessa.

Meluntorjuntatoimenpiteinä on käytetty seuraavia toimenpiteitä: 1) meluseinä, -valli tai -kaide ja/tai 2) kiinteistönomistajan suostumuksella toteutettavat kiinteistökohtaiset meluntorjuntatoimenpiteet. Rata-alueelle esitettävät meluntorjuntatoimenpiteet on esitetty ratasuunnitelmassa. Kiinteistökohtaiset meluvaikutusten lieventämis- ja torjuntatoimenpiteet, jotka toteutettaisiin rautatiealueen ulkopuolella, meluhaitoista kärsivillä kiinteistöillä, on määritetty ja sisällytetty meluselvitysraportin liitteen kiinteistökohtaisiin kohdekortteihin.

Meluntorjuntatoimenpiteet perustuvat Espoo–Hista -ratasuunnitelman meluselvitysraporttiin, joka on yksityiskohtainen esitys melutasokriteerien asettamisesta ja melusta tehdyistä selvityksistä. Raportti on laadittu Espoo–Kirkkonummi rataosuudelle. Kiinteistökohtaista luottamuksellista aineistoa sisältyy kiinteistökohtaisiin kohdekortteihin sekä meluselvityksen liitteenä

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

4 olevaan yhteenvetoon kiinteistökohtaisista toimenpiteistä. Kiinteistökohtaiset toimenpideehdotukset on ilmoitettu kiinteistönomistajille erikseen.

Meluntorjuntatoimenpiteiden määrittelyssä on noudatettu kiinteistönomistajien tasapuolista kohtelua muun muassa käyttämällä samaa melutasokriteeristöä kaikkien Espoo-Salo -oikoradon kiinteistöjen kohdalla ja arvioimalla meluntorjuntatoimenpiteitä samoin kriteerein.

*Kiinteistökohtaiset meluntorjuntatoimenpiteet*

Kiinteistökohtainen meluntorjunta on ratahankkeissa uusi toimenpide. Kiinteistöt, joihin meluhaittaa kohdistuu, inventoitiin ja katselmoitiin kiinteistönomistajan suostumuksella. Meluselvityksen tulosten ja kiinteistökohtaisten katselmusten pohjalta määriteltiin mahdolliset kiinteistökohtaiset meluntorjuntatoimenpiteet. Inventoiduista kiinteistöistä laadittiin kohdekortit, joihin suunnitellut kiinteistökohtaiset meluntorjuntatoimenpiteet sisällytettiin. Kiinteistöistä, joissa hankkeessa asetettua tavoitetasoa melulle ei selvitysten mukaan arvioitu kohtuullisilla toimenpiteillä saavutettavan sekä kiinteistöt, joissa melutason arvioitiin jäävän yli hyväksyttävän taso, arvioitiin erikseen. Mahdollinen lunastusarviointi tehtiin samassa yhteydessä.

Kiinteistökohtaiset meluntorjuntatoimenpiteet edellyttävät aina kiinteistönomistajan suostumusta ja sopimusta hankkeen toteuttajan kanssa. Myös seuraavia kiinteistönomistajia sitova sopimus kiinteistökohtaisista toimenpiteistä voidaan solmia vasta ratatoimitusvaiheessa. Tästä johtuu, että kiinteistökohtaiset sopimukset toimenpiteistä voidaan käytännössä tehdä ratahanketta koskevan investointipäätöksen jälkeen hankkeen ratatoimitusvaiheessa.

Samoin kuin rautatiealueella tehtävät meluntorjuntatoimet, kiinteistökohtaiset meluntorjuntatoimenpiteet tehdään hankkeen toteuttajan toimesta ja sen vastuulla. Hankkeen toteuttaja vastaa sekä suunnittelusta että toteuttamisesta, millä varmistetaan, että meluntorjuntatoimenpiteet toteutetaan yhdenmukaisesti eri kiinteistöillä ja että niillä saadaan täytettyä myöhemmin sovittavat sopimukselliset veloitteet kiinteistönomistajalle. Kiinteistökohtaisilla kohtuullisilla toimenpiteillä pyritään varmistamaan, että hankkeen aiheuttamat meluhaitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi tai että ne eivät lisäänty ja että lunastusta käytetään pakkolunastusperiaatteiden mukaisesti viimesijaisena toimenpiteenä. Kiinteistönomistajan kanssa solmitavassa sopimuksessa sovitaan myös kiinteistön kunnossapitovastuista.

Espoo-Hista -ratasuunnitelmassa kiinteistöt, joihin meluhaitta kohdistuu, inventoitiin ja kiinteistönomistajien suostumuksella katselmoitiin. Inventoituja kiinteistöjä on Espoo-Hista -osueella 6 kpl. Näille kiinteistöille esitetään kiinteistökohtaisia meluntorjuntatoimenpiteitä, mutta osassa kohteita tulee vielä tehdä tarkempia selvityksiä seuraavassa suunnitteluvaiheessa, koska toimenpiteitä ei välttämättä tarvita. Tarkempi yhteenveto on Espoo-Hista -ratasuunnitelmassa ja siihen liittyvässä meluselvityksessä.

*Ratasuunnittelun melutasokriteerit*

Asuinrakennuksiin kohdistuvan melun arvioinnissa ja kiinteistökohtaisten meluntorjunnan toimenpiteiden suunnittelussa melutasojen kriteereinä on käytetty valtioneuvoston ohjearvopäättöksen mukaisia arvoja. Lisäksi on käytetty kiinteistökohtaisena sisämelutason hetkellisen maksimitason tavoitearvona 45 dB (LAFmax). Tavoitteena meluntorjunnan suunnittelussa on

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

ollut saavuttaa sisämelutaso hyväksyttävälle, 45–55 dB (LAFmax) tasolle. Kriteereillä varmistetaan, että melun valtioneuvoston päätöksen mukaiset ohjearvot sisätiloissa eivät ylitä ja että myös melun hetkelliset maksimitasot on otettu huomioon meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelussa. Kiinteistökohtaisia toimenpiteitä voivat olla esimerkiksi seinien vahvistaminen, ikkunoiden vaihtaminen ja/tai muut vastaavat kiinteistöön kohdistuvat rakenteelliset ratkaisut.

Asuinalueiden ulkoalueille sovelletaan valtioneuvoston päätöksen mukaisia ohjearvoja. Asuin-kohteiden ulko-oleskelualueisiin kohdistuvaa rautatieliikenteen aiheuttamaa melua torjutaan rautatiealueelle sijoittuvilla melusteillä sekä kiinteistökohtaisilla toimenpiteillä. Lievät ylitykset ohjearvojen ylityksessä voivat aiheuttaa kiinteistöillä viihtyisyyshaittaa.

*Lunastuksen laajentaminen*

Perusteena lunastuksen laajentamiselle on ratasuunnitelmaa laadittaessa käytetty, että lunastettavaksi esitettäisiin ne kiinteistöt, joissa 1) toimenpiteistä huolimatta melutaso ylittäisi 55 dB (LAFmax) eikä valtioneuvoston päätöksessä asetettua ohjearvo mukaista melutasoa voida saavuttaa ja 2) kiinteistön arvoon nähden kustannuksiltaan kohtuullisilla meluntorjuntatoimenpiteillä ei voida saavuttaa valtioneuvoston ohjearvon mukaista melutasoa tai alittaa melun hetkellistä maksimitasoa 55 dB (LAFmax) sisätiloissa.

Mikäli hyväksyttävä melutaso voidaan saavuttaa vain kiinteistökohtaisilla, kiinteistönomistajan suostumusta edellyttävillä toimenpiteillä, siitä on ilmoitettu erikseen kiinteistönomistajille. Taavoitteena on, että kiinteistökohtaisten toimenpiteiden toteuttamisesta sovitaan hankkeen toteuttajan ja kiinteistönomistajan välillä ratatoimitusvaiheessa, ja kiinteistön lunastaminen voitaisiin välttää.

Ratasuunnitelmassa ei esitetä lunastuksen laajentamista (ilmavälitteisen) melun osalta. Ratasuunnitelmassa on kaksi (2) kiinteistöä, joissa melun hetkelliselle maksimitasolle asetettu raja-arvo (55 dB LAFmax) voidaan saavuttaa todennäköisesti vain kiinteistökohtaisilla meluntorjuntatoimenpiteillä. Lunastuksen kriteerinä käytetään valtioneuvoston päätöksen mukaisia sisämelun ohjearvotasoja. Laskennallisen arvioinnin perusteella asuinrakennusten julkisivuihin kohdistuvat junaliikenteen aiheuttamat melutasot ylittävät lievästi VNP 993/1992 ulkoalueiden ohjearvotasot. Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 sisämelutasojen ohjearvoja ei todennäköisesti ylitettäisi, vaikka julkisivun osiin tai rakenteisiin ei tehtäisi esitettyjä toimenpiteitä. Mikäli kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden toteuttamisesta ei sovita, kiinteistönomistaja voi hakea korvausta meluhaitasta ratatoimituksessa.

*Tiedottaminen meluvaikutuksista ja kuuleminen meluntorjuntatoimenpiteistä*

Tiedottamiseen sidosryhmille ja asukkaille on kiinnitetty suunnittelun aikana erityistä huomiota. Kiinteistökohtaisten toimenpiteiden toteuttamisen edellytyksistä ja toteuttamistavasta sekä kiinteistökohtaisista vaihtoehdoista on pyritty kertomaan kiinteistönomistajille mahdollisimman avoimesti ja selkeästi. Hankkeen aiheuttamista meluvaikutuksista ja meluntorjuntatoimenpiteistä on tiedotettu hankkeen sidosryhmätilaisuuksissa, asukastilaisuuksissa sekä erillisissä esittelytilaisuuksissa.

## Ratasuunnitelman hyväksymisesitys

Lisäksi asukkaille ja kiinteistönomistajille menettelystä ja kohdekohtaisista seikoista on kerrottu myös henkilökohtaisesti kiinteistöjen katselmointien yhteydessä, mikäli tämä vain on ollut mahdollista. Kiinteistökohtaisesti on laadittu kohdekortit, joissa on tiedot kiinteistöstä sekä kiinteistölle suunnitelluista toimenpiteistä.

### Ratasuunnittelun runkomelu suunnitteluarvot

Runkomelun osalta suunnittelussa esitettävillä toimenpiteillä tavoitteena on varmistaa, että asuinrakennuksen oleskelutiloissa 35 dB ( $L_{p,rm}$ ) tavoitetaso ei ylity. Raja-arvoa 45 dB ( $L_{p,rm}$ ) sovelletaan tilanteissa, joissa 35 dB tasoa ei saavuteta kohtuullisilla toimenpiteillä. Espoo–Hista-ratasuunnitelman alueella on joitakin rakennuksia, jotka altistuvat laskennallisen runkomeluseelvityksen mukaan runkomelulle suunnitellun torjunnan jälkeen. Näissä asuin- ja lomarakennuksissa runkomelun laskennallinen arvo ilman vaimennusta on yli 60 dB, jolloin näissä kohdeissa ei runkomelun vaimennuksella pystytä saavuttamaan raja-arvoa 45 dB. Tämän takia näihin kohteisiin kohdistuu todennäköinen terveyshaitta, minkä takia rakennukset esitetään lunastettavaksi. Alueella, jossa runkomelutaso ei muutu oleellisesti nykyisestä tilanteesta, voidaan esittää tapauskohtaisesti rakennuksen käyttötarkoituksen muutosta (jokin muu kuin asuminen).

### **Yleissuunnitelma**

Ratasuunnitelma perustuu Traficomien päätöksellä 11.12.2024 dnro TRAFICOM/560685/05.02.03.03/2024 hyväksytyyn yleissuunnitelmaan.

### **Aiemmat voimassa olevat ratasuunnitelmat**

Hankkeesta ei ole laadittu muita ratalain mukaisia suunnitelmia.

Hankealueen ulkopuolella ovat voimassa seuraavat ratasuunnitelmat:

Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelma on hyväksytty vuonna 2015 ja sen voimassaoloaika päättyi vuonna 2023. Espoon kaupunkiradan rakentaminen on käynnissä kyseisellä rata-suunnitelma-alueella. Espoon kaupunkiradan toteutus käynnistyi rakentamissuunnittelulla alkuvuodesta 2021 ja hanke valmistuu arviolta 2028.

Hyvinkää–Hanko -radan sähköistyksen ja tasoristeysten turvallisuuden parantamisen ratasuunnitelma hyväksyttiin vuonna 2021.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys**Aiemmat voimassa olevat tiesuunnitelmat**

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on 31.10.2022 päätöksellään TRAFICOM/543935/05.03.160.01/2019 hyväksynyt Maantien 110 (Nupurintie, Turuntie) parantaminen Karhuniityntien liittymän kohdalla ja välillä Brobackantie - Kolmirannantie, Espoo ja Kirkkonummi (Brobackantie - Kolmirannantie) -nimisen tiesuunnitelman.

**HYVÄKSYMISESITYS**

Länsirata Oy esittää hyväksyttäväksi Turun tunnin juna -suunnitteluhankkeen, Espoo–Lohja -ratasuunnitelma, rataosuuden Espoo–Hista, Espoo 8.11.2024 päivätyn ratasuunnitelman seuraavasti:

**Rautatie**

Ratasuunnitelma sijoittuu rataosuudelle Espoo–Hista suunnitelmakarttojen 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_01...06\_6 mukaisesti.

Rata-km	Pituus [km]	Raiteisuus	Huom/Piirustus
21+000 – 30+900	9,9	Kaksiraiteinen	1400_72_TJR01-200-01-B_01...06_6

Rautatien poikkileikkaukset tyyppipoikkileikkauksien 1400\_72\_TJR04-401-A\_01...5 mukaisesti.

Rautatien korkeusasema pituusleikkauksien 1400\_72\_TJR01-300-B\_01\_01...5 mukaisesti.

**Liikennepaikat**

Liikennepaikat			
Rata-km	Liikennepaikka	Toimenpide	Huom/Piirustus
29+890	Hista	Uusi liikennepaikka	1400_72_TJR01-200-B_01_06_6

**Rautatiealue**

Rautatiealue suunnitelmakarttojen 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_01...06\_6 mukaisesti.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

### Käyttöoikeus rautatiealueeseen

Mikkelän rautatietunnelin kohdalle perustetaan käyttöoikeus rautatiealueeseen suunnitelmakarttojen 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_01...06\_6 mukaisesti.

### Rautatiealueen ulkopuoliset maankäyttörajoitukset

Suoja-alue ulottuu 30 metriä uloimman raiteen keskilinjasta radan molemmin puolin suunnitelmakarttojen 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_01...06\_6 mukaisesti.

Suunnitelmalla ei varata alueita radan myöhempää leventämistä varten.

### Rautateiden hallinnolliset muutokset

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

### Radan kunnossapitotarpeisiin perustettavat oikeudet

Teiden käyttöoikeudet radan pysyviin kunnossapitotarpeisiin perustetaan seuraaville yksityisteille sekä olemassa oleville liittymille alla olevan taulukon ja suunnitelmakarttojen 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_1...06\_6 mukaisesti:

Rata-km, vas./oik.	Tien tunnus	Kunta	Toimenpide/tarve	Piirustus
21+220 - 21+740 oik.	Y101/ Län- tinen jokitie	Espoo	Käyttöoikeus nykyiseltä/uudelta yksityistieltä radan varren huoltotielle.	1400_72_TJR01-200-01-B_01_6
22+300 - 22+400 vas.	Y148E	Espoo	Käyttöoikeus uudelta yksityistieltä radan varren pelastustielle.	1400_72_TJR01-200-01-B_01_6
23+500 - 23+600 vas.	Blomintie	Espoo	Käyttöoikeus nykyiseltä yksityistieltä radan varren pelastustielle.	1400_72_TJR01-200-01-B_02_6
23+950 - 24+200 vas. ja oik.	Y102	Espoo	Käyttöoikeus uudelta yksityistieltä radan varren pelastusteille.	1400_72_TJR01-200-01-B_02_6
24+750 - 24+940 vas.	Y144 / Mynttiläntie	Espoo	Käyttöoikeus nykyiseltä/uudelta yksityistieltä radan varren pelastustielle.	1400_72_TJR01-200-01-B_03_6

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Rata-km, vas./oik.	Tien tunnus	Kunta	Toimenpide/tarve	Piirustus
25+200 - 25+300 oik.	Myllärintie	Espoo	Käyttöoikeus nykyiseltä yksityistieltä viivytysal- taalle.	1400_72_TJR01-200-01- B_03_6
25+500 - 25+700 vas.	Y515/ Fors- backantie	Espoo	Käyttöoikeus nykyi- seltä/uudelta yksityis- tieltä radan varren huol- totielle.	1400_72_TJR01-200-01- B_03_6
26+450 - 26+900 vas. ja oik.	Y104/ Mus- tanpuron- tie	Espoo	Käyttöoikeus nykyi- seltä/uudelta yksityis- tieltä radan varren huol- totielle.	1400_72_TJR01-200-01- C_04_6
28+350 - 28+450 vas.	Y524M	Espoo	Käyttöoikeus uudelta yksityistieltä radan var- ren huoltotielle.	1400_72_TJR01-200-01- B_05_6
29+950 -30+100 vas.	Y531J	Espoo	Käyttöoikeus uudelta yksityistieltä radan var- ren pelastustielle.	1400_72_TJR01-200-01- B_06_6
29+950 -30+300 oik.	Y537	Espoo	Käyttöoikeus uudelta yksityistieltä radan var- ren pelastustielle.	1400_72_TJR01-200-01- B_06_6

Y = yksityistie

**Rakentamisen ajaksi perustettavat oikeudet**

Rakentamisen ajaksi osoitetaan tällä ratasuunnitelmalla perustettavaksi seuraavat sijoitusalueet. Maamassat jäävät alueelle pysyvästi.

Sijoitusalue	Kunta	Täyttö [m <sup>3</sup> ]	Piirustus
Maa-ainesten sijoi- tusalue SA001	Espoo	16 000	1400_72_TJR01-200-01-B_02_6, 1400_72_TJR01-200-05-A_01_1
Maa-ainesten sijoi- tusalue SA002	Espoo	105 000	1400_72_TJR01-200-05-A_01_1
Maa-ainesten sijoi- tusalue SA003	Espoo	460 000	1400_72_TJR01-200-01-C_04_6
Maa-ainesten sijoi- tusalue SA005	Espoo	25 000	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6
Maa-ainesten sijoi- tusalue SA006	Espoo	24 000	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6
Maa-ainesten sijoi- tusalue SA007	Espoo	24 000	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Sijoitusalue	Kunta	Täyttö [m <sup>3</sup> ]	Piirustus
Maa-ainesten sijoitusalue SA009	Espoo	280 000	1400_72_TJR01-200-01-B_06_6

Työn ajaksi haltuun otettavat alueet suunnitelmakarttojen 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_01...06\_6 mukaisesti.

Alueen yksityisten teiden rakentamiseen ja käyttöön perustetaan oikeus suunnitelmakarttojen 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_01...06\_6 mukaisesti.

Maa-aineksen sijoitusalueille johtavien yksityisteiden rakentamiseen ja käyttöön perustetaan radan rakentamisen ajaksi oikeus suunnitelmakarttojen 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_1...6 mukaisesti.

Siltojen rakentamisen ajaksi työalueen tekemistä varten haltuun otettavat alueet suunnitelmakarttojen 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_1...6 mukaisesti.

Perustetaan oikeus rakennettavan yksityistien kuivattamiseksi tarvittavan ojan rakentamiseksi. Oja kuuluu yksityistiehen ja jää yksityistien osakkaille.

**Laskuoja-alueet laskuojia tai laskujohtoja varten**

Laskuoja-alueisiin perustetaan oikeus suunnitelmakarttojen 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_01...06 mukaisesti.

Laskuoja tai laskujohto	Piirustus
Laskuoja 001	1400_72_TJR01-200-01-B_01_6
Laskuoja 002	1400_72_TJR01-200-01-B_02_6
Laskuoja 003	1400_72_TJR01-200-01-A_03_6
Laskuoja 006	1400_72_TJR01-200-01-C_04_6
Laskuoja 007	1400_72_TJR01-200-01-C_04_6
Laskuoja 008	1400_72_TJR01-200-01-C_04_6
Laskuoja 009	1400_72_TJR01-200-01-C_04_6
Laskuoja 011	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6
Laskuoja 012	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6
Laskuoja 013	1400_72_TJR01-200-01-B_05...06_6
Laskuoja 016	1400_72_TJR01-200-01-B_06_6
Laskuoja 020	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6
Laskuoja 021	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6
Laskuoja 050	1400_72_TJR01-200-01-C_04_6
Laskuoja 51	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6
Laskuoja 52	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6
Laskuoja 53	1400_72_TJR01-200-01-B_06_6

**Tasoristeykset**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

**Tasoristeysten yksityistiejärjestelyt**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

**Yksityisteitä koskevat muut järjestelyt**

Rata-km	Tunnus/tie/paaluväli	Pituus [m]	Leveys [m]	Päällyste	Piirustus/ huomautus
21-740	Y101 (Läntinen Jokitie) Plv 65-180	115	4,5	sora	1400_72_TJR01-200_01- B_01_6 1400_73_TJT01-400-B_04_5
22+200	Y148 Plv 0-80	80	4,5	sora	1400_72_TJR01-200_01- B_01_6 1400_73_TJT01-400-B_04_5
24+190	Y102 (Vanha Myntintie) Plv 0-847	847	4,5	sora	1400_72_TJR01-200_01- B_02_6 1400_73_TJT01-400-B_04_5
24+905	Y144 (Mynttiläntie) Plv 70-560	490	4,5	sora	1400_72_TJR01-200_01- A_03_6 1400_73_TJT01-400-B_04_5
25+500	Y515 Plv 23-285	262	4,5	sora	1400_72_TJR01-200_01- _03_6 1400_73_TJT01-400-B_04_5
26+450	Y104 (Mustanpuron- tie) Plv 0-720	720	4,5	sora	1400_72_TJR01-200_01- C_04_6 1400_73_TJT01-400-B_04_5
27+600	Y507 Plv 0-400	400	4,5	sora	1400_72_TJR01-200_01- C_04_6 1400_73_TJT01-400-A_04_5
28+450	Y524	85	4,5	sora	1400_72_TJR01-200_01- B_05_6 1400_73_TJT01-400-B_04_5
29+980	Y512	520	9,5	kesto- päällyste	1400_72_TJR01-200_01- B_06_6 1400_73_TJT01-400-B_04_5
30+980	Y531J Plv 0-154	154	5,0	kesto- päällyste	1400_72_TJR01-200_01- B_06_6 1400_73_TJT01-400-B_04_5
30+000	Y533J Plv 100-525	425	6,2	kesto- päällyste	1400_72_TJR01- 200_01- A_06_6 1400_73_TJT01-400-A_04_5
29+950	Y537 Plv 0-70 Plv 70-415	70 358	6,0 4,5	Kesto- päällyste Sora	1400_72_TJR01- 200_01- B_06_6 1400_73_TJT01-400-B_04_5
30+000	Y542J Plv 0-54	54	3,5	Kesto- päällyste	1400_72_TJR01- 200_01- B_06_6 1400_73_TJT01-400-B_04_5

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Y = yksityistie  
Plv = paaluväli

Yksityisteiden peruspoikkileikkaukset piirustuksen 1400\_73\_TJT01-400-B\_04\_5 mukaisesti.

Päätöksellä perustetaan tarvittavat oikeudet ennestään oleviin yksityisiin teihin.

Hankkeen toteuttaja rakentaa liittymät ja korvaavat yksityiset tiet sekä katkaisee päätöksen vastaiset liittymät kustannuksellaan. Liittymät katkaistaan, kun korvaavat yhteydet on järjestetty.

**Tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä maantien 110 (Nupurintie, Turuntie) parantaminen Karhuniityntien liittymän kohdalla ja välillä Brobackantie - Kolmirannantie, Espoo ja Kirkkonummi (Brobackantie - Kolmirannantie) TRAFICOM/543935/05.03.160.01/2019, 31.10.2022 korvataan**

- maantien M1 plv 3120-3720 ja 3880-4070
- M1 liittymien kanavointi ja pysäkkijärjestelyt plv 3120-3720
- M1 suoja-areke ja pysäkkijärjestelyt plv 3880-4070
- maantien ulkopuoliset maankäyttörajoitukset: suoja-alue plv 3120-4070
- maantien 110 (M1) liittymät K1, Y4 ja Y5

**Maantiet**

Tie ja paaluväli	Pituus [km]	Liikennetekniset mitat	Päällyste	Huom. / piirustus
<b>Valtatie 1 (E18, Turku-Helsinki moottoritie)</b>				
V101 10820-13460	2,640	Kokonaisleveys 2 x 11,75 m Ajourata 2 x 7,5 m Ajokaistoja 2+2 Keskialue 4,5m	Kesto-päällyste	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6 1400_72_TJR01-200-01-A_06_6
<b>Valtatie 1 eritasoliittymät</b>				
<b>E4, Ämmäsuon ETL</b>				
E4R1 225-655	0,430	Kokonaisleveys 6,5 m Ajourata 4,5 m Ajokaistoja 1	Kesto-päällyste	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6 1400_73_TJT01-400-A_01_5

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Tie ja paaluväli	Pituus [km]	Liikennetekniset mitat	Päällyste	Huom. / piirustus
E4R4 0-315	0,315	Kokonaisleveys 6,5 m Ajorata 4,5 m Ajokaistoja 1	Kesto- päällyste	1400_72_TJR01-200-01- B_05_6 1400_73_TJT01-400-A_01_05
<b>E5, Histan ETL</b>				
E5R1 248-667	0,419	Kokonaisleveys 6,5 m Ajorata 4,5 m Ajokaistoja 1	Kesto- päällyste	1400_72_TJR01-200-01- B_06_6 1400_73_TJT01-400-A_01_05
E5R2 0-348	0,348	Kokonaisleveys 6,5 m Ajorata 4,5 m Ajokaistoja 1	Kesto- päällyste	1400_72_TJR01-200_01- B_06_6 1400_73_TJT01-400-A_01_05
E5R3 257-633	0,376	Kokonaisleveys 6,5 m Ajorata 4,5 m Ajokaistoja 1	Kesto- päällyste	1400_72_TJR01-200_01- B_06_6 1400_73_TJT01-400-A_01_05
E5R4 0-343	0,343	Kokonaisleveys 6,5 m Ajorata 4,5 m Ajokaistoja 1	Kesto- päällyste	1400_72_TJR01-200_01- B_06_6 1400_73_TJT01-400-A_01_05
<b>Maantie 11310 (Iso maantie)</b>				
M101 0-482	0,482	Kokonaisleveys 7,5 m Ajorata 6,5 m Ajokaistoja 1 + 1	Kesto- päällyste	1400_72_TJR01-200_01- B_01_6 1400_73_TJT01-400-B_02_5
Maantiehen 11310 kuuluvana jalkakäytävät ja pyörätiet				
J540 0-450	0,450	Päällysteleveys 3,0 m Erillinen vasemmalla	Kesto- päällyste	1400_72_TJR01-200_01- B_01_6 1400_73_TJT01-400-B_02_5
<b>Maantie 110 (Nupurintie)</b>				
M538 -178-750	0,928	Kokonaisleveys 9,0 m Ajorata 7,0 m Ajokaistoja 1 + 1	Kesto- päällyste	1400_72_TJR01-200_01- B_05_6 1400_73_TJT01-400-B_02_05

Valtatien 1 erkanemis-, liittymis- ja sekoittumiskaistat sekä ramppien lisäkaistat, muiden maanteiden liittymät, liittymien kanavoinnit, korotetut liittymäalueet, pysäköintialueet ja pysäkkijärjestelyt suunnitelmakarttojen mukaisesti.

Maanteiden sekä jalkakäytävien ja pyöräteiden poikkileikkaukset piirustuksen 1400\_73\_TJT01-400-B\_04\_5 mukaisesti.

Maanteiden sekä jalkakäytävien ja pyöräteiden korkeusasemat pituusleikkauksen 1400\_73\_TJT01-300-B\_10\_15 ... 1400\_73\_TJT01-300-B\_14\_15 mukaisesti.

Valtatien 1 ramppien E5R1 ... E5R3 riista-aita piirustuksen 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_01\_6 mukaisesti.

### **Maantiellä sallittu liikenne ja liikenteen pysyvä rajoittaminen**

Valtatie 1 on moottoritie. Moottoritieellä sallitaan vain tieliikennelain 58 § mukainen liikenne.

### **Tiealue**

Tiealueet suunnitelmakarttojen 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_01\_6 ja 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_05\_6...06\_6 mukaisesti.

### **Tieoikeus**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

### **Maantien ulkopuoliset maankäyttörajoitukset**

Suojatien alue ulotetaan maantiellä 20 metrin etäisyydelle ajoradan keskilinjasta.

Asemakaava-alueella maantien suoja-alue ulotetaan liikennealueen rajalle.

### **Suojattomien tienkäyttäjien suojele**

Jalankulku- ja polkupyöräliikenne risteää radan eritasossa.

### **Tieturvallisuusvaikutusten arviointi**

Laadittu yleissuunnitelmavaiheessa.

### **Tieturvallisuusauditointi**

Tieturvallisuusauditointi on laadittu 27.10.2023. Tieturvallisuusauditoinnissa ei ole tehty yhtään A- tai B-luokan havaintoa.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

### Maantietalueen ulkopuoliset maankäyttörajoitukset

Teiden suoja-alueet suunnitelmakarttojen 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_01\_6 ja 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_05\_6...06\_6 mukaisesti.

### Maanteiden toiminnallinen luokka

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

### Maanteiden hallinnolliset muutokset

E4 Ämmässuon eritasoliittymän länsisuunnan rampit E4R2 ja E4R3 lakkaavat maantienä ja puretaan suunnitelmakartan 1400\_75\_TJR01\_200\_01-B\_05\_06 mukaisesti.

### Syrjään jäävien tieosien lakkaaminen

Parannettavien teiden syrjään jäävät osat lakkaavat maanteinä ja puretaan silloin, kun parannetut tien osat luovutetaan vastaavalta osalta yleisen liikenteen, yksitystien Y148E ja radan pelastus-/huoltotien käyttöön suunnitelmakarttojen 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_01\_6 ja 1400\_72\_TJR01-200-01-B\_05\_6 mukaisesti.

### Valtatien 1 yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

### Muiden maanteiden yksityisten teiden liittymät

Liittymän sijainti			Liittymän ja yksityisen tien			Huom. / Piirustus
tie	paalu	oik. / vas.	tunnus	pituus [m]	leveys [m], päällyste	
M101	355	Vas.	Y148	80	4,5 Sora	1400_72_TJR01-200-01- B_01_6 1400_73_TJT01-300- B_07_15
M538	345	Oik.	Y524	85	4,5 Sora	1400_72_TJR01-200-01- B_05_6 1400_73_TJT01-300- B_07_15
M538	700	Oik.	Y544	5	4,5 Sora	1400_72_TJR01-200_01- A_05_6 1400_73_TJT01-300- B_07_15

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Päätös ei koske maatalousliittymiä. Niiden tekemisestä ja paikoista tulee sopia elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa erikseen.

Uusien liittymien tekemiseen tarvitaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen lupa. Sama koskee myös vain maatalousliittymän muuttamista yksityisen tien liittymäksi.

**Maanteiltä katkaistavat yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä niiden korvaavat yhteydet**

Päätöksellä katkaistaan yksityisteiden ja katujen liittymät sekä maatalousliittymät taulukon mukaisesti. Liittymä katkaistaan, kun korvaava yhteys on toteutettu.

Katkaistava liittymä	Korvaava yhteys maantieltä kiinteistölle	Huom. / Piirustus
Mt 110 -> Nupurintie pl. 120_oik	K516	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6
Mt 110 -> Nupurintie pl. 420_oik	Y524	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6

**Yksityisten teiden liittymiä, maatalousliittymiä ja asemakaavan ajoneuvoliittymiä koskevat muut asiat**

Päätöksellä perustetaan tarvittavat oikeudet ennestään oleviin yksityisiin teihin tai maanteinä lakkautettuihin tai lakkaaviin teihin tai tieosiin.

Asemakaava-alueella muiden kuin runkoverkkoon kuuluvien maanteiden liikennealueilla ajoneuvoliittymät on osoitettu asemakaavassa.

Rakennettavat yksityistiet luovutetaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen määräämänä ajankohtana tieosakkaille tai kiinteistön omistajalle sen jälkeen, kun tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken on ratatoimituksessa päätetty ja toimitusta koskevan muutoksenhaun estämättä.

Rautatien rakennuttaja rakentaa liittymät ja yksityiset tiet sekä katkaisee päätöksen vastaiset liittymät kustannuksellaan.

**Sillat**

Sillat suunnitelmakarttojen, pituusleikkausten ja alla olevan taulukon sekä mukaisesti.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Rata-km / Sijainti	Siltatunnus ja nimi	Tyyppi	Vapaa alikulku- korkeus	Hyötyleveys	Piirustus
21+900	S21900 Espoonjoen ratasilta II	ulokekaukalopalk- kisilta	3,2 m	8,04 m	1400_72_TRJ01- 200-01-B_01_6
21+970	S21970 Espoon baanan alikäytävä	ulokekaukalopalk- kisilta	3,2 m	7,7 m	1400_72_TRJ01- 200-01-B_01_6
22+100	S22100 Espoonjoen rautatieristeysilta	kaukalopalkkisilta	8 m	7,5 m	1400_72_TRJ01- 200-01-B_01_6
23+770	S23770 Gumbölen- joen ratasilta	palkkisilta	6,5 m	12,1...13,9 m	1400_72_TRJ01- 200-01-B_02_6
24+970	S24970 Stampfor- senin ratasilta	ulokekaukalopalk- kisilta	2 m	13,9 m	1400_72_TRJ01- 200-01-A_03_6
26+300	S26300 Svartbäck- träksetin ratasilta	palkkisilta	13 m	12,1 m	1400_72_TRJ01- 200-01-C_04_6
28+400	S28400T Ämmäsuon risteysilta	palkkisilta	5 m	10 m	1400_72_TRJ01- 200-01-B_05_6
28+620	S28620 Histan- solmun alikulkusilta	kaukalopalkkisilta	13 m	12,1 m	1400_72_TRJ01- 200-01-B_05_6
29+900	S29900T Ämmäsuon alikulkuikäytävä	ulokelaattasilta	3,5 m	9,6...14,3 m	1400_72_TRJ01- 200-01-B_06_6
29+950	S29950T Kolmperän alikulkuikäytävä	ulokelaattasilta	3,5 m	12,8...17 m	1400_72_TRJ01- 200-01-B_06_6
29+955	S29955 Histan ase- man ylikulkusilta	palkkisilta	7,3 m	15,2 m	1400_72_TRJ01- 200-01-B_06_6
30+000	S30000T Histan ris- teysilta	palkkisilta	5,8 m	15,2...20,2 m	1400_72_TRJ01- 200-01-B_06_6

### Tunnelit

Tunnelit alla olevan taulukon mukaisesti.

Rata-km	Tunneli	Toimenpide	Tyyppi	Piirustus
22+267 – 23+469	Mikkela rautatie- tunneli	uusi tunneli	Kallio- ja beto- nitunneli	1400_72_TJR01-200- 01_B_01_6...02_6 4034_GEO_TJTU0102-400-A_01_4
24+265 – 24+847	Myntinmäki rau- tatietunneli	uusi tunneli	kalliotunneli	1400_72_TJR01-200- 01_B_02_6...03_6

				4034_GEO_TJTU0102-400-A_02_4
--	--	--	--	------------------------------

### Tukimuurit

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

### Meluntorjuntatoimenpiteet

Toimenpiteiden tyyppi, esteiden sijainti ja korkeudet alla olevan taulukon mukaisesti.

Rata-km, vas./oik.	Esteen tunnus ja tyyppi	Korkeus radan korkeusviivasta	Piirustus/huom.
21+440 – 22+250, oik.	MS001, aita	+ 4,0 m	1400_72_TJR01-200-01-B_01_6
21+880 – 22+210, vas.	MS002, aita	+ 2,0 m	1400_72_TJR01-200-01-B_01_6
23+550 – 23+940, vas.	MS003, aita	+ 4,0 m	1400_72_TJR01-200-01-B_02_6
24+900 – 25+020, oik.	MS004, aita	+ 3,0 m	1400_72_TJR01-200-01-A_03_6
26+176 – 26+470, oik.	MS005, aita	+ 2,0 m	1400_72_TJR01-200-01-A_03_6..._04_6
26+950 – 27+180, oik.	MS006, aita	+ 3,0 m	1400_72_TJR01-200-01-C_04_6
27+815 – 28+035, oik.	MS007, aita	+ 2,0 m	1400_72_TJR01-200-01-C_04_6...05_6
28+035 – 28+345, oik.	MS007, aita	+ 3,0 m	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6
27+820 – 28+330, vas.	MS008, aita	+ 1,5 m	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6
28+345 – 28+600, oik.	MS009, aita	+ 1,5 m	1400_72_TJR01-200-01-B_05_6

Ratasuunnitelman osuudella kiinteistökohtaisia toimenpiteitä esitetään yhteensä 6 kohteeseen. Näihin kohteisiin ehdotetaan julkisivun ääneneristävyttä parantavia toimenpiteitä. Yhteenvedo kiinteistökohtaisista toimenpiteistä on esitetty meluselvityksen liitteessä 4.

### Runkomeluntorjuntatoimenpiteet

Runkomelueristys toteutetaan piirustusten 1400\_72\_TJR01-300-01-B\_01\_5...05\_5 ja alla olevan taulukon mukaisesti.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Rata-km, PR/ER (pohjoisraide/eteläraide)	Toimenpide
21+000 –21+145, PR+ER	Vaimennusmatto raiteen alle
21+145 –21+245, PR+ER	Vaimennusmatto raiteen alle
21+245 – 21+900, PR	Vaimennusmatto raiteen alle
21+245 –21+845, ER	Vaimennusmatto raiteen alle
21+900 – 22+340, PR	Vaimennusmatto raiteen alle
21+340 – 22+630, PR	Vaimennusmatto raiteen alle
22+250 – 22+630, ER	Vaimennusmatto raiteen alle
23+470 – 23+575, PR+ER	Pohjaimet
23+575 – 23+695, PR+ER	Vaimennusmatto raiteen alle
24+970 – 25+080, PR+ER	Vaimennusmatto raiteen alle
25+530 – 25+680, PR+ER	Pohjaimet
26+640 – 26+780, PR+ER	Pohjaimet
26+950 – 27+430, PR+ER	Vaimennusmatto raiteen alle
30+700 – 30+900, PR+ER	Pohjaimet

**Tärinätorjuntatoimenpiteet**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

**Rautatiealueelta purettavat rakennukset**

Kunta	Kiinteistön numero	Kiinteistön sijainti Rata-km	oik. / vas.	Purettavien rakennusten määrä	Huom. / piirustus
Espoo 47 Muurala	49-409-1-11	22+100 - 22+350	vas.	1 kpl	1400_72_TJR01-200-02- B_01_6
Espoo 47 Muurala	49-409-1-4	22+300 - 22+360	vas. ja oik.	1 kpl	1400_72_TJR01-200-02- B_01_6

**Tiealueelta purettavat rakennukset**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

**Lunastuksen laajentaminen**

Rautatiestä aiheutuvien haitallisten vaikutusten poistaminen tai vähentäminen on arvioitu huomattavan suuriksi seuraavien kiinteistöjen tai kiinteistöjen osien arvoon nähden ja kiinteistöt tai kiinteistöjen osat lunastetaan.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Kunta	Kiinteistön numero	Rata-km, vas./oik.	Lunastuksen syy	Huom. / piirustus
Espoo	49-435-7-0	21+080, oik.	Runkomelu	Voidaan harkita rakennuksien (2 kpl) käyttötarkoituksen muutosta / 1400_72_TJR01-200-01-B_01_6
Espoo	49-408-1-179	27+100, oik.	Runkomelu	2 lomarakennusta 1400_72_TJR01-200-01-C_04_6
Espoo	49-441-13-12	27+930, oik.	Runkomelu	1 asuinrakennus 1400_72_TJR01-200-01-B_05_6
Espoo	49-441-13-11	28+060, oik.	Runkomelu	2 asuinrakennusta 1400_72_TJR01-200-01-B_05_6

**Pohjaveden suojaus**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

**Tällä hyväksymisehdotuksella esitetään korvattavaksi**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

## HYVÄKSYMISESITYKSEN INFORMATIIVINEN OSA

### Haltuunotto

Rautatie- ja maantietarkoituksiin tarvittavat alueet ja oikeudet otetaan radanpitäjän haltuun ratatoimituksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa. Haltuunotto antaa radanpitäjälle säädetyt oikeudet käyttää alueita ja oikeuksia ratasuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin.

### Huoltoteinä käytettävät katualueet, joista sovitaan kuntien kanssa erikseen

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

### Katusuunnitelmalla hyväksyttävä silta, katu tai muu rakenne

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

### Kustannukset

Koko ratasuunnitelmaosuuden kokonaiskustannuksiksi on arvioitu 314,7 M€, (MAKU 130, 2015=100, toukokuu 2023).

### Vastuut ja velvoitteet

Vastuihin ja velvoitteisiin ei tule muutoksia.

### Kuulemismenettely

Ratalain (110/2007) mukaisen kuulutuksen ratasuunnitelman laatimisen aloittamisesta on tehnyt Liikenne ja viestintävirasto Traficom. Kuulutus on julkaistu Liikenne- ja viestintäviraston ilmoitustaululla ja verkkosivuilla 11.10.2021. Kuulutus on lisäksi julkaistu seuraavissa lehdissä: Hufvudstadsbladet 11.10.2021, Helsingin Sanomat 11.10.2021, Kirkkonummen Sanomat 10.10.2021, Länsi-Uusimaa 10.10.2021 ja Vihdin Uutiset 13.10.2021.

Kuulutuksesta on ilmoitettu Espoon kaupungin sekä ELY-keskuksen verkkosivuilla.

Suunnitelmaa laadittaessa on maanomistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattu tilaisuus mielipiteen lausumiseen asiasta.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Hankkeesta on pidetty kaikille avoin infotilaisuus 30.11.2021 verkossa Teams-alustalla, ratalinjan vaikutusalueen maanomistajille järjestetty Espoossa asukastilaisuus 13.10.2022, infotilaisuus Teams-alustalla meluntorjunnasta 19.4.2023 ja kaikille avoin yleisötilaisuus Espoossa 22.5.2023.

Yleisötilaisuuksista on ilmoitettu Turun Tunnin Junan (nyk. Länsirata) verkkosivulla sekä Länsi-Uusimaa-lehdessä 3.5.2023. Lisäksi radan vaikutusalueen kiinteistöille on lähetetty kirjepostina kutsukirjeet syksyn 2022 asukastilaisuuteen sekä keväällä 2023 järjestettyyn meluntorjunnan infotilaisuuteen ja yleisötilaisuuteen. Tiedote on lähetetty myös Turun tunnin juna -hankeyhtiön uutiskirjeen tilanneille.

Suunnitelman nähtäville asettamisesta on ilmoitettu kirjeitse niille kiinteistön omistajille, joiden kiinteistöstä suunnitelman mukaan lunastetaan aluetta, joiden kiinteistön alueelle muodostuu suoja- tai näkemäalue, joiden kiinteistön alueeseen perustetaan muu oikeus (tieoikeus, laskuoja) tai joiden kiinteistö rajoittuu rautatiealueeseen tai tiealueeseen. Kiinteistön omistaja- ja osoitetiedot on selvitetty Maanmittauslaitoksen ylläpitämästä kiinteistörekisteristä. Yritysten osoitetiedot on selvitetty yritystietojärjestelmästä. Koska nämä rekisterit ovat virallisia tietokantoja, pitää Länsirata Oy tekemäänsä selvitystä riittävänä.

Suunnitelma oli nähtävillä Traficomien verkkosivuilla ajalla 2.4.-30.5.2025, sen voimassaoloa jatkettiin kahteen kertaan.

### **Muistutukset**

Suunnitelmasta on tehty kuusi muistutusta, jotka kaikki koskevat Espoon kaupungin alueelle sijoittuvia kiinteistöjä.

**1. Muistuttaja A** on muistutuksessaan todennut, että muistutus koskee merkintää "Nykyiset yksityistiet, joilla radanpitäjällä pysyvä käyttö- ja kunnostusoikeus".

Muistutuksessa vaaditaan, että Myllärintietä (osuus 29-33) ei käytetä ratahankkeen rakennusvaiheessa eikä myöskään sen jälkeen, koska tie kulkee yksityisalueen ja usean pihan läpi, eikä sitä ei ole rakennettu raskasta liikennettä varten. Lisäksi muistutuksessa huomautetaan karttavirheestä, jossa Myllärintie on merkitty kulkemaan metsän läpi päättyen ratahankkeen alueelle, vaikka kyseessä on todellisuudessa metsäpolku. Länsirata Oy on korjannut tien suunnitelmakartoille. Radan rakennusvaiheessa on hankkeen hyödynnettävä metsäpolkua, jotta rata-alueelle päästään rakentamaan. Yksitystien käytöstä rakentamisvaiheessa sovitaan ratasuunnitelman hyväksynnän jälkeen yksityistietoimituksessa/ratatoimituksessa. Radan tie kunnostetaan, jotta työnaikainen ajo-

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

neuvoliikenne on rakennustyömaalle mahdollinen. Muut detaalimmat asiat sovi-  
taan toimituksessa. Lopullisessa tilanteessa tiellä ei enää kulje raskasta ajoneu-  
voliikennettä, haitta aiheutuu rakentamistyön aikana.

Muistuttaja kysyy, miten yksityistiealueelle voidaan ratasuunnitelmalla osoittaa  
pysyvä käyttö- ja kunnostusoikeus.

Espoon kaupunki on lausunnossaan todennut, että tähän muistutukseen vasti-  
neen laatii hankeyhtiö.

Länsirata Oy toteaa yleisesti, että ratasuunnitelmalla haetaan hyväksyntä tule-  
valle ratkaisulle. Mikäli hanke saa toteutusrahan, yksityistieomaisuudessa mää-  
ritetään myöhemmässä vaiheessa, tuleeko esimerkiksi radanpitäjä osaksi tie-  
kuntaa.

Länsirata Oy toteaa, että nähtävillä olleessa aineistossa yleiskartalla esitetty  
Myllärintien pysyvä radanpitäjän käyttö- ja kunnostusoikeus on poistettu muis-  
tuttajan toiveiden mukaisesti. Yhteyttä ei tarvita radan rakentamista varten.  
Radan varteen sijoittuvan viivytyksaltaan kunnostustoimenpiteet toteutetaan ar-  
violta noin kymmenen vuoden välein, ja kunnostustoimenpiteet sovitaan erik-  
seen Myllärintien tieosuuskunnan kanssa tarvittaessa.

**2. Muistuttaja B** on muistutuksessaan todennut, että huoltotiehen Y515  
suunnitelmaan liittyy merkittäviä haittoja sekä asumiselle että kulttuuriympäris-  
tölle. Huoltotie kulkee Forsbackan kartanon vierestä, joka on maatalousraken-  
nuksineen merkittävä kokonaisuus, jonka suojeluarvo pitää huomioida. Huolto-  
tien suunniteltu linjaus ympäröi hevoslaitumen, joka aiheuttaa muistuttajan  
mielestä haittaa eläimien hyvinvoinnille. Tie katkaisee myös yhteyden eri pelto-  
jen välillä.

Muistuttaja vaatii, että suunnittelussa otetaan nämä edellä mainitut kommentit  
huomioon. Muistuttaja on esittänyt myös muutamia vaihtoehtoisia reittejä, joita  
on pyytänyt suunnittelijan tarkastettavan.

Espoon kaupunki on lausunnossaan todennut, että Espoon kaupunginmuseon  
näkökulmasta kohdassa on kulttuurihistoriallisia arvoja. Lausunnossa on myös  
mainittu, että olisi hyvä, että rakentamisen aikaisissa kuljetuksissa voitaisiin  
pääosin käyttää ratakäytävää rakennuskulkyhteytenä.

Länsirata Oy toteaa, että mikäli hanke saa toteutusrahaa, tilanne tarkastellaan  
tarkemmin ratatoimitusvaiheessa ja rakentamissuunnittelussa. Suunnittelun ai-  
kana on Y515 osalta tarkasteltu useita vaihtoehtoisia huoltotielinjauksia. Nyt  
ratasuunnitelmassa esitetty linjaus on suunniteltu niin että pohjaolosuhteet

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

ovat vaihtoehtoista parhaimmat, se rikkoo vähiten luontoarvoja ja on massoiteltultaan kustannustehokkain. Kartano on vanha, mutta siihen ei ole virallisista lähteistä tunnistettu suojeluarvoja. Kartanoon ei rakentamisen aikana kajota. Mahdolliset rakentamisaikaisen vaikutusten minimoinnit käsitellään urakoitsijoiden kanssa rakentamisvaiheessa.

Viemällä linjausta itäänpäin (muistutuksessa esitetty linjaus C), joudutaan erittäin haastaviin pohjanvahvistustarpeisiin lähellä virtaavaa vesistöä, jossa on lisäksi suuret korkeuserot sivuttaissuunnassa väylään. Viemällä linjausta enemmän itäänpäin (muistutuksessa esitetty linjaus B), joudutaan maastokäytävään jossa on suuret korkeuserot pituussuunnassa väylään nähden ja tällöin joudutaisiin tekemään paljon pengerryksiä sekä maa- ja kalliioleikkauksia (mahdollisesti myös pohjanvahvistuksia lähellä ratapengertä). Lisäksi luontoarvot tässä maastokäytävässä kärsisivät huomattavasti enemmän. Muistutuksessa esitettyä linjausta A ei voitu esittää koska radan huoltotiet sijaistsevat toisella puolella raiteita.

**3. Muistuttaja C** on muistutuksessaan todennut, että Läntinen Jokitie ei sovellu huolto- ja työmaaliikenteeseen, koska tie ei kestäisi raskasta liikennettä. Lisäksi muistutuksessa tuodaan esiin alueen kulttuurihistoriallinen merkitys ja liito-oravien pesimäalue, jotka tulee ottaa suunnittelussa huomioon. Muistuttaja on huolissaan kiinteistönsä (rak. 1949 savimaalle) vahingoittumisesta täriän ja melun takia, ja kysyy kuinka meluntorjunta ja pölyn leviäminen hoidetaan työmaan aikana. Muistuttaja toivoo meluidan rakentamista jo hankkeen alussa sekä mahdollisuutta vaikuttaa aita- ja istutussuunnitelmiin. Lisäksi muistutuksessa esitetään toive saada nähtäväksi ennakkoon kaikki kiinteistöä koskevat suunnitelmat liittyen lunastukseen ja korjauksiin, sekä pyydetään keskustelutilaisuutta ennen töiden aloittamista. Lopuksi muistuttaja ehdottaa, että jo olemassa olevaa työmaatietä hyödynnettäisiin, jotta vältetään tarpeeton työ, melu ja luonnon vahingoittaminen liito-oravien elinalueella.

Espoon kaupunki on lausunnossaan todennut, että radan ja Läntisen Jokitien välisellä alueella on liito-oravien yhteyksiä, elinaluetta ja ydinalue, joka tulee ottaa huomioon radan rakentamissuunnittelussa.

Länsirata Oy toteaa, että ratasuunnitelman hyväksyntä itsessään ei vielä laukaise varsinaista rakentamista ja rakentamissuunnittelua. Rakentamissuunnittelu käynnistetään, mikäli hanke saa toteutusrahaa. Rakennustyömaahan liittyvät kulkuyhteydet ja muut yksityiskohtaisemmat tarkennukset tehdään rakentamisen ja rakentamissuunnittelun yhteydessä. Pölyn leviämisen ehkäisy kuuluu työmaan vastuulle, ja vaatii tarkkaa rakentamisen suunnittelua. Pölyä on mahdollista sitoa kastelemalla työmaata kuivina aikoina. Rakentamissuunnittelun käynnistyessä myös porakaivon vedenlaatua seurataan. Espoon kaupunki-

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

ratahankkeen yhteydessä todennäköisesti vedenlaatua on jo seurattu. Rakentamistyön aikana varmistetaan, ettei vedenlaatu tästä tule heikentymään Länsirata-hankkeen rakentamisen yhteydessä. Mahdolliset maa-alueiden lunastukset tehdään varsinaisesti ratatoimituksessa ratahankkeen toteutuspäätöksen jälkeen. Tässä ratasuunnitelmassa on esitetty radan vaatimat lunastusalueet.

Länsiradan pohjoisen raiteen alle on muistuttajan rakennuksen kohdalla suunniteltu paalulaatta, joka poistaa tehokkaasti savikolla syntyvää radan liikenteen aiheuttamaa tärinää. Eteläinen raide on muistuttajan rakennuksen kohdalla kantavalla maaperällä, jolloin tärinähaittaa ei synny.

Meluesteen rakentaminen toteutetaan rakentamisurakassa, ja sen rakentamisen ajoittaminen suunnitellaan myöhemmässä vaiheessa, kun urakkamuoto alueelle on selvä, ja jos hanke saa rahoituksen. Uuden meluesteen vuoksi nykyistä tien linjausta täytyy muuttaa. Suunnittelu jatkuu mahdollisen toteutuspäätöksen jälkeen rakentamissuunnitteluvaiheessa, mutta periaatteellinen ratkaisu on ratasuunnitelmassa esitetty.

Länsirata Oy toteaa, että liito-oravien edellyttämiä ylityspaikkoja on tarkasteltu eriksellä selvityksellä ja sovitettu yhteen suunnittelun aikana. Läntisen Jokitien kohdalla liito-oravien ekologiset yhteydet tulee sovittaa yhteen Espoon kaupunkiratahankkeen ratkaisujen kanssa. Läntisen Jokitien kohdalla ennen Espoonjoen ratasiltoja on suunniteltu toteuttaa liito-oravan ylityspaikka (ks. ympäristösuunnitelmakartta 1/6 ratasuunnitelman C-kansiosta). Kohta on haastava liito-oravan ylityspaikalle olemassa olevan Rantaradan, rakenteilla olevan Espoon kaupunkiradan ja suunnitellun länsiradan vuoksi. Liito-oravan kulkuyhteyksiä tarkastellaan tarkemmin seuraavassa suunnitteluvaiheessa ja edelleen toteuttamisen aikana, mikäli länsirata saa rahoituksen.

Kuten muistutuksessa todetaan, Länsirata on yhtä mieltä siitä, että Espoon kaupunkiratahankkeen yhteydessä rakennettu työmaatie olisi hyvä työmaatie, jota Länsiradan rakennustöissä voisi hyödyntää. Tavallisesti työmaatiet jäävät sikseen, eikä niitä pureta pois, sillä ne toimivat myös radan käyttövaiheessa usein myös huoltoteinä rautatielle. Tässä tapauksessa keskustelut työmaatien säilyttämisen osalta tulee radanpitäjän käydä Espoon kaupungin kanssa, koska työmaatiealue on Espoon kaupungin omistuksessa. Länsirata Oy kuitenkin huomauttaa, ettei vielä ole toteutuspäätöstä radan rakentamisesta, eikä varmuutta siis siitä, mikä taho toteuttaa mahdollisen ratahankkeen, jos hanke saa rahoituksen. Länsirata Oy on samaa mieltä, että kaupunkiradan työmaakulkuyhteys tulisi säilyttää Espoon kaupunkiradan rakennushankkeen jälkeen ja rata aidata, kun työmaa poistuu alueelta.

**4. Muistuttaja D** on antanut muistutuksen, joka on samansisältöinen kuin muistutus 1.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Länsirata Oy toteaa, että muistutus on referoitu ja siihen on vastattu kohdassa 1. Myös Espoon kaupunki on lausunnossaan todennut, että muistutus on sama kuin kohdan 1. muistutus.

**5. Muistuttaja E** on muistutuksessaan todennut, että ratasuunnitelma poikkeaa aiemmin esitetystä yleissuunnitelmasta muun muassa huoltotiejärjestelyjen ja radan ylitysmahdollisuuksien osalta. Muistuttaja vaatii, että aiemmassa suunnitteluvaiheessa eli yleissuunnitelmassa esitetty radan ylitys (Forsbackan ylikulkusilta S25620) ja huoltotiet palautetaan, koska muistuttajan mukaan radan toiselle puolelle jää suuri metsäalue ilman riittävää kulkuyhteyttä. Muistutuksessa myös kyseenalaistetaan oikeus käyttää Myllärintien yksityistä osuutta sekä pysyvään huoltoajoon että mahdolliseen työmaaliikenteeseen ilman tiekunnan ja maanomistajien hyväksyntää.

Lisäksi muistutuksessa huomautetaan, että kyseinen tieosuus kulkee yksityisten pihojen läpi, joiden alla sijaitsee vesi- ja viemäriputkistoja, jotka eivät kestä raskasta liikennettä. Muistuttaja toteaa myös, että karttatiedoissa on virheitä. Lopuksi muistutuksessa todetaan, ettei nykyistä ratasuunnitelmaa hyväksyä ennen kuin yleissuunnitelmaan liittyvät valitukset on ratkaistu, ja pyydetään perustellut vastaukset esitettyihin kysymyksiin sekä vaaditaan erillisneuvotteluita ja sopimusta mahdollisesta käytöstä myös huoltoliikenteen osalta.

Espoon kaupunki on lausunnossaan todennut, että radan yleissuunnitelmavaiheesta ratasuunnitelmaan tehdyt muutokset ja muistutuksessa esitetyt seikat eivät vaikuta asemapaikkavertailuun.

Länsirata Oy toteaa, että hallinnollinen ratasuunnitelma ja yleissuunnitelma ovat eri suunnitelmavaiheita. Ratasuunnitelman ja yleissuunnitelman välillä on luonteeltaan ja tarkoitukseltaan merkittäviä eroja. Yleissuunnitelmalla ratkaistaan radan liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, rautatiealueen likimääräinen sijainti sekä rautatiealueen ja arvioidaan suunnitelman vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen (ratalaki 12 §). Esimerkiksi yleissuunnitelmassa esitettyjä huoltotie- ja yksityistiejärjestelyjä ei hyväksytä yleissuunnitelmalla, vaan nämä tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Ratasuunnitelma täsmentää näitä ratkaisuja ja sisältää toteutuksen kannalta tiettyjä tarkempia yksityiskohtia, kuten radan linjauksen ja kustannusarvion, joiden pohjalta voidaan edetä rakentamissuunnittelu- ja toteutusvaiheeseen.

Ratalain mukaisesti ratasuunnitelma voi tarkentaa, muuttaa ja arvioida ratkaisuja uudelleen niiden kustannustehokkuuden, ympäristövaikutusten sekä muiden käytännön realiteettien pohjalta. Näin ollen ratasuunnitelman laadinnassa arvioidaan muun muassa rakennuskustannuksia, toteuttamiskelpoisuutta ja eri vaihtoehtojen vaikuttavuutta.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Käsiteltävässä tapauksessa yleissuunnitelmassa esitetty radan ylityssilta kyseiseen paikkaan on poistettu ratasuunnitelmassa, koska tämän sillan arvioitu kustannus on huomattava. Silta palvelisi käytännössä vain muutamaa käyttäjää. Länsiradan (valtio-omisteinen yhtiö) mukaan näin suuren investoinnin kohdentaminen vähäiseen käyttöön ei ole perusteltua. Tästä syystä ratkaisuna mahdolliset haitat ja tarpeet käsitellään korvauskysymyksenä ratatoimituksessa, jossa maanomistajalla on mahdollisuus saada korvaus aiheutuvasta kiertohaitasta. Länsirata Oy on täsmentänyt suunnitelmaan maanomistajalle aiheutuvan kiertotien.

Juridisesti yleissuunnitelma ohjaa ratasuunnitelman laatimista, ratasuunnitelmassa voidaan kuitenkin tehdä muutoksia, jos niihin on perusteltuja syitä, kuten tässä tapauksessa huomattavat kustannussyyt. Ratalain (22 § ja 23 §) mukaan ratasuunnitelmaa voidaan tarkentaa tai muuttaa suunnittelu- ja päätöksentekoprosessin aikana, mikäli se on hankkeen toteutuksen kannalta perusteltua. Tästä syystä ratasuunnitelmalla on juuri oma hallinnollinen kuulemisvaihe.

Yleissuunnitelman ohjausvaikutus tarkoittaa, että se antaa suuntaviivat ratkaisuille, mutta ei estä muutoksia, kun ratkaisujen toteuttamiskelpoisuus, kustannukset ja vaikutukset arvioidaan uudelleen ratasuunnitelmavaiheessa. Näin ollen sillan ja kulkuyhteyksien poisjättäminen perustuu sekä käytännön toteutettavuuden että kustannustehokkuuden arvioon.

Muistuttaja myös toteaa, että ratasuunnitelmaa ei voi hyväksyä ennen kuin valitukset yleissuunnitelmaan on käsitelty. Hallinnollisessa mielessä näin ei ole. Ratasuunnitelman voi hyväksyä, vaikka yleissuunnitelman valitukset olisivat viireillä. Todettakoon kuitenkin, että ratasuunnitelman hyväksyntävaiheessa yleissuunnitelmaan liittyvät valitukset on hallinto-oikeus kumonnut 18.6.2025.

**6. Muistuttajat D** toteavat muistutuksessaan, että ovat yleissuunnitelmavaiheessa antaneet palautetta ja myöhemmin muistutuksen meluidan rakentamisesta kalliroleikkausten väliin jäävälle sola-alueelle Odonkärrin ojan kohdalle heidän tilallaan.

Espoon kaupunki ei ole kommentoinut muistutusta.

Länsirata Oy toteaa, että muistuttajien kiinteistö on laaja ja kiinteistön rakennusten kohdalla suurin melun aiheuttaja on moottoritie. Suunnittelusta länsiradasta aiheutuva meluhaitta alittaa rakennusten kohdalla 45 dB yöllä (22-7) ja päivällä (7-22). Suunnittelun perusteella kyseiseen kohtaan ei sijoiteta meluaitaa, koska sille ei ole tarvetta.

**Lausunnot**

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

**1. Espoon kaupunki** on 2.6.2025 päivättyssä lausunnossaan ilmoittanut, että ratasuunnitelma toteuttaa sekä valtakunnallisen että alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita kaupungin alueella. Espoon kaupunki painottaa, että rakentamissuunnitteluvaiheessa lähijunaliikenteen tarpeet tulee huomioida entistä tarkemmin maankäytön, tulevien asukkaiden osalta. POKE yleiskaavassa on sidottu Histan rakentaminen radan toteutus päätökseen.

Länsirata Oy toteaa, että Espoon kaupungin lausunnossa on todettu erilaisia Länsiradan ja kaupungin välisiä keskinäisiä asioita, joilla ei ole merkitystä ratasuunnitelman hyväksyttävyyden kannalta, ja jotka Länsiradan ja kaupungin tulee ratkaista keskinäisissä keskusteluissa ja viimeistään seuraavassa suunnitteluvaiheessa. Suunnitelmissa on mm. mainittu Histan aseman ylikulcusillan itäpuolella katuyhteyden mahdollistaminen kilometrillä km 29+450. Yhteyden toteuttaminen on Länsiradan suunnitelmissa mahdollinen, mutta se ei kuulu nykyisellään ratasuunnitelman kokonaissisältöön. Rakentamisvaiheessa yhteyden rakentaminen olisi suositeltavaa tehdä samanaikaisesti radan rakentamisen kanssa.

Länsiradan tehtävä on saattaa ratasuunnitelmat rakentamisvalmiuteen nykyisen osakassopimuksen mukaisesti.

Espoon kaupunki lausuu runkomelusta ja sen jatkosuunnittelusta. Espoon kaupunki sekä Länsirata Oy ovat suunnittelun yhteydessä tarkastelleet runkomelutorjuntaa ratarakenteissa, josta on kirjattu oma kohtansa suunnitelmaselostukseen seuraavasti: "Histan / Mynttilän asemien alueet on tunnistettu runkomelun riskikohteeksi, jos alueelle sijoittuu asutusta. Vaihtoehtotarkastelussa arviointiin runkomelun tavoite- (30/35 dB) ja raja-arvojen (40/45 dB) ulottumaa raitteista ilman vaimennusta ja 15 dB:n vaimennuksen kanssa. Alueella ei ole vielä tarkempaan maankäytön suunnittelua (asemakaavaa), joten ratasuunnitelma ei ole Histan alueelle esitetty runkomeluvaimennusta kuin nykyisen asutuksen perusteella. Jatkosuunnittelussa vaimennustarvetta voidaan tarkastella uudelleen."

Länsirata Oy toteaa, että vaihtoehtosuunnitelmassa laadituilla ratkaisuilla runkomelutasot asemanseutujen läheisyydessä saadaan rakentamisen kannalta riittävän alhaiselle tasolle.

Länsirata Oy:n näkemyksen mukaan uutta rataa rakennettaessa on järkevää huomioida myös runkomelutorjuntamahdollisuuksien maksimoiminen ratarakenteissa. Näiden kustannus ei kuitenkaan kuulu ratahankkeelle, vaan kaupungille, mikäli torjuntatoimenpiteet maksimoidaan radanpitäjän näkökulmasta myös laajemmin. Asemakaavoitusvaiheessa keskustelut maankäytön tiiveydestä, etäisyydestä radasta tulevat tarkemmin tarkasteluun ja neuvotteluun.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Espoon kaupunki on lausunut, että ratasuunnitelma ja hyväksymisehdotus ovat pääosin voimassa olevien asemakaavojen mukaisia ja niiltä osin, kun ne poikkeavat kunta puoltaa ratasuunnitelman hyväksymistä, koska poikkeamat ovat hyvin vähäisiä.

Espoon kaupunki on lausunut Ämmäsuon eritasoliittymän raitin rakennussuunnitelmien päivitystarpeesta.

Länsirata Oy on tunnistanut eritasoliittymän rakentamissuunnitelman päivitystarpeen ja huomionut sen tässä ratasuunnitelmassa.

Hankealueella on maakunnallisia ja kaavoituksessa tunnistettuja ekologisia yhteyksiä, jotka hankkeen myötä heikentyvät. Espoon kaupunki on todennut, että ekologiset yhteydet ovat edellytys maankäytön toteutumiseksi ja toteaa, että rakentamissuunnitteluvaiheessa on vielä kertaalleen tunnistettava kustannustehokkaat ratkaisut ekologisten yhteyksien tukemiseksi.

Länsirata Oy toteaa, että ekologisista yhteyksistä on käyty suunnittelun aikana useita keskusteluja Espoon kaupungin ja Ely-keskuksen ympäristöpuolen kanssa. Yhtiö on tunnistanut ekologisten yhteyksien kulkureitit ja suunnitelmassa on osoitettu vihersiltojen paikat, liito-oravien kulkuyhteydet ja pieneläinputkien paikat. Ennallistamistoimenpiteet sovitaan rakentamissuunnitteluvaiheessa Ely-keskuksen ympäristöviranomaisten kanssa. Tässä suunnitelmassa on ekologiset yhteydet huomioitu ratasuunnitelmatarkkuudella.

Espoon kaupunki on kommentoinut, että liikenne-ennusteet on syytä päivittää siten, että asemien ja niiden maankäytön vaiheittainen toteuttaminen sekä lähijunien riittävä matkustajamäärä on varmistettu. HSL on lausunut, että liikennöinnin käynnistyessä 30 minuutin vuorovälin tavoittelu on oleellinen matkustajaliikenteen käynnistämiseksi. Ennusteissa Espoon kaupunki painottaa, että tässä yhteydessä selvitetäisiin myös Turunväylän lisäkaistatarpeen ajoittuminen. Ennusteiden laatiminen suositellaan tehtävän ELY:n sekä HSL:n kanssa.

Länsirata Oy toteaa, että Histan asemasta laaditaan erillinen liikenne-ennuste, joka pohjautuu nykyisiin malleihin. Länsirata Oy toteaa, että hanke on kuitenkin kokonaisuus ja siitä ulosmitattavat hyödyt saavutetaan koko radan rakentamisella. Länsirata Oy toteaa myös, että nykyisellään HSL:n alue ei ulotu koko hankealueella Lohjalle saakka, joten siksi pelkän Histan tarkastelu ei ole ollut tarkoituksenmukaista. Vaiheittainrakentamisen myötä Histan aseman merkitys on kuitenkin korostunut, ja tästä syystä rakentamissuunnitteluvaiheessa Histan asema-alueen liikenteellinen käyttö tarkasteltava tarkemmin.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Espoon kaupunki on lausunut liityntäpysäköinnistä, että laaja maantaso-pysäköintialue muutunee tiiviin keskustarakenteen vuoksi myöhemmin yhteiskäyttöiseksi pysäköintilaitokseksi ja muutenkin kiinnittää lausunnossaan huomiota pysäköinnin tärkeyteen, että se toteutetaan HSL:n alueen periaatteiden mukaisesti.

Länsirata Oy toteaa, että yleissuunnitelmassa on Histan liityntäpysäköintialueelle määritetty 200 autopaikkaa. Myös ratasuunnitelmassa on osoitettu paikka liityntäpysäköintialueelle, joka on maatasossa. Yksityistieläki ei mahdollista liityntäpysäköintialueen haltuunottoa. Liityntäpysäköintiä ei kuitenkaan kannata lunastaa rautatiealueeksi, koska tulevaisuudessa pysäköinti jää kunnalliseen hallintaan ja ylläpitoon. Tästä syystä yksityistienä on osoitettu liityntäpysäköintiin liittyminen ja liityntäpysäköinti määritettään LPY-alueeksi asemakaavoituksen yhteydessä, jolloin alueelle Espoon on mahdollista toteuttaa myös tavoittelemansa pysäköintilaitos. Ratasuunnitelmalla ei hyväksytetä erillistä pysäköintilaitosta. Nyt suunnitelmassa on varauduttu 200 autopaikkaan maatasossa, ja jonka kustannukset on laskettu koko hankkeen kustannuksiin. Kyseinen liityntäpysäköinti palvelee alueellista liikumista ja kunnallista pysäköintitarvetta, ja tarkempi sopiminen alueen toteutuksesta tapahtuu asemakaavavaiheessa.

Espoon kaupunki on lausunut erikoiskujetuksista, että nämä tulisi osoittaa kartana, jotta yksiselitteiset reitit ovat avoimia kuntien ja valtion alueilla.

Länsirata Oy toteaa, että erikoiskuljetusreitit on huomioitu suunnitteluvaiheessa, ja ne käy ilmi suunnitelmaselostuksesta.

Espoon kaupunki on todennut yksityistiestä Y537, että sen pituuskaltevuus tulisi loiventaa kymmenestä prosentista esteettömyysvaatimusten mukaiseen viiteen prosenttiin, jotta se toimii aseman kävely-yhteytenä. Yksityistie muuttuu hallinnollisesti asemakaavan myötä kaupungin kaduksi.

Länsirata Oy toteaa, että Y537 ei ratasuunnitelmassa ole osoitettu kävely-yhteydeksi, vaan yhteytenä radan huoltotielle (jossa kulkeminen on luvanvaraista) jolle kulku on estetty puomilla. Esteettömät yhteydet laitureille on esitetty asemasuunnitelmissa. Y537 ratasuunnitelman mukainen linjaus ei mahdollista kustannustehokasta pituuskaltevuuden parantamista alueen korkeuseroista ja maaperästä johtuen.

Histan aseman osalta kaupunki on erikseen kommentoinut ylikulkuyhteyden sijoittamista kohtaan KM 29+450. Myös muita toiminnallisia tarpeita Espoo on edellyttänyt huomioitavan Histan aseman jatkosuunnittelussa.

Länsirata Oy toteaa, että Histasta pitää laatia erillinen toiminnallisuustarkastelu yhteistyössä käynnistyvän asemakaavoituksen kanssa, jonka yhteydessä

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

päivitetään myös liikenne-ennusteet. Tämä tehdään rakentamissuunnittelu-  
vaiheessa. Ratasuunnitelmassa on nyt esitetty kulkuyhteydet laituri- ja rai-  
dealueelle. Laiturialueelle riittää yksi esteetön reitti radanpitäjän näkökul-  
masta. Kulkuyhteys on järjestetty hissillä, joka on kustannustehokkain toi-  
menpide tässä suunnitteluvaiheessa.

Espoon kaupunki on lausunut, että Turunväylän alittavan Arkiniitynportin osalta  
rakennukset lunastetaan Turunväylän eteläpuolella. Yksityinen maa siirtyynee  
valtiolle tai hankeyhtiölle. Espoon kaupunki on lausunnossaan pyytänyt, että  
Länsirata Oy ilmoittaa osaltaan, voiko Turunväylän alikulusta luopua Turun-  
väylän leventämisen yhteydessä. Espoon kaupunki ei katso, että yhteydelle on  
tarvetta, jos kulku massasijoitusten jälkeenkin pellolle tapahtuu Nupurintieltä  
erkanevalta metsätieltä.

Länsirata Oy ilmoittaa, että siltojen ja alikulkyhteyksien omistajuusasiat rat-  
kaistaan rakentamisen myötä, eikä omistajuutta ratkaista tässä ratasuunni-  
telmassa.

Espoon kaupunki on lausunut Myntinmäen asemavarauksesta, että siitä laadi-  
tut rata- ja siltatekniset tutkielmat voisi liittää suunnitelmaselostukseen ku-  
vaupotuksena, kuten on yleissuunnitelmavaiheessa toimittu tai sitten informa-  
tiiviseen aineistoon. Espoon kaupunki on myös ilmoittanut, että uusi katu  
maankäyttövisiossa alittaa radan kohdassa KM 23+900 paikkeilla.

Länsirata Oy toteaa, että Myntinmäen asemavarauksen suunnittelua ei ole  
yleissuunnitelmavaiheen jälkeen edistetty, eikä aineisto ole muuttunut yleis-  
suunnitelmavaiheesta.

Espoon kaupunki on todennut, että ratasuunnitelma toteuttaa alueellisen liiken-  
nejärjestelmän suunnitelmataavoitteet kunnan alueella.

Espoon kaupunki on myös lausunut kaavoituksesta erikseen ja todennut edellä  
mainitun POKE yleiskaavan tilanteen sekä lausunut runkomelusta vielä erikseen  
sekä Histan että Myntinmäen asemien ja asemavarauksen osalta. Näihin yhtiö  
on lausunut edellä. Histan asemasta on erikseen mainittu, että hyväksymispää-  
tökseen olisi kirjattava lause murskeen hyötykäytöstä jatkosuunnittelussa. His-  
tan aseman osalta on myös mainittu, että ratasuunnitelmassa Histan aseman  
sijainti on Espoon kaupungin kaavojen mukainen.

Espoon kaupunki on todennut, että ratasuunnitelman alueella voimassa olevat  
asemakaavat ovat pääasiassa yhdenmukaisia ratasuunnitelman kanssa, ja niiltä  
osin kuin asemakaavat eivät ole yhdenmukaisia, kunta puoltaa ratasuunnitel-  
man hyväksymistä. Vähäiset poikkeamat ovat kohdassa KM23+600, jossa Blo-  
mintien suunnasta kulkeva huoltotielle varattu alue leikkaa vähäisesti Blomin-

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

mäen asemakaavan lähivirkistysalueen VL-1 pohjoiskulmaa. Kulmakorpi I asemakaavan alueella kohdassa KM 28+400 Nupurintien maantien alueen ylityksen kohdalla rata-alueita ei ole merkattu maantien alueelle. Näiden vähäisten muutosten osalta kunta puoltaa kuitenkin ratasuunnitelman hyväksyntää.

Kaavojen tiedot ovat oikein aineistossa, mutta Espoon kaupunki huomauttaa, että aineistosta puuttuu Mikkelä I -asemakaava, joka sivuaa Länsiradan radan suoja-alueita. Tämän lisäksi kaupunki huomauttaa vireillä olevista kaavoista.

Länsirata Oy on lisännyt asemakaavan aineistoon. Länsirata Oy toteaa, että ratasuunnitelman hyväksymisaineistossa ei esitetä vireillä olevia kaavoja, vaan ainoastaan hyväksytyt kaavat.

Turunväylän rataylityksen eteläpuolinen asemakaavan nimestä Espoon kaupunki on huomauttanut, että se tulee korjata suunnitelma-aineistoon.

Länsirata Oy on korjannut aineistossa esitetyn asemakaavan nimen Kulmakorpi I oikeaksi. Länsirata Oy on täydentänyt Espoon kaupungin pyynnöstä myös Kolmperänsuoran asemakaavatunnuksen aineistoon, joka on 049641601. Länsirata Oy on lisännyt myös muut puuttuneen asemakaavan aineistoon sekä korjannut asemakaavan Kulmakorpi I nimen.

Espoon kaupunki huomauttaa, että ratasuunnitelmassa on esitetty kaksi kiinteistöä 49-435-9-2 ja 49-435-7-0, joiden rakennukset ovat palaneet ja/tai purettu.

Länsirata Oy kiittää huomiosta ja toteaa, että käyttää kiinteistöjen osalta virallista kiinteistörekisteriä aineistossaan.

Histan keskustan osalta Espoon kaupunki on lausunut, että kaksi keskustan siltaa on kaupunkikuvallisesti vaikutuksiltaan ja alueen houkuttelevuuden osalta merkittäviä. Sama koskee myös Myntinmäen asemavarauksen kohdalla olevaa yksittäistä siltaa. Näiden kolmen sillan osalta kaupunki painottaa maisemallisesti järkeviä suunnitteluratkaisuja.

Länsirata Oy toteaa, että sillan ja ympäristön viimeistelyyn kiinnitetään erityistä huomiota näiden siltojen osalta. Kaupunki- ja taajamajaksoilla käytetään merkittävimmissä silloissa luonnonkiveä. Rakentamissuunnitteluvaiheessa valitaan materiaalit tarkemmin näiden kolmen yksittäisen maisemakuvallisesti merkittävien siltojen osalta. Esimerkiksi Myntinmäen siltakeilassa voidaan käyttää kaupunkikuvaan sopivaa luonnonkiveä.

Linnustovaikutusten minimoimiseksi Espoon kaupunki toteaa, että kaikki läpinäkyvät ja heijastavat pinnat tulisi toteuttaa lintujen törmäysriski huomioiden.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Länsirata Oy toteaa, että suunnittelu on melusteiden ja aitojen osalta tarkennetaan rakentamissuunnitteluvaiheessa. Tässä ratasuunnitelmassa on linnusto huomioitu mahdollisimman hyvin, mutta pintamateriaalien valinta tapahtunee urakka-asiakirjojen perusteella myöhemmässä vaiheessa, jos toteutus käynnistyy.

Histan aseman kohdassa hulevesijärjestelyt tulee huomioida Espoon kaupungin mukaan rakentamissuunnittelun ja asemakaavoituksen yhteydessä.

Länsirata Oy toteaa, että hulevesisuunnittelu on tärkeä osa Espoon kaupungin kaupunkikuvaa, ja kaupunkikeskuksen rakentuessa hulevesisuunnittelu tarkastellaan yhteistyössä Espoon kaupungin kanssa.

Espoon kaupunki on lausunut uudesta avo-ojasta E4R4 rampin ja Nupurintien välisellä alueella kohdalla KM 28+600, että avo-oja tulisi siirtää myöhemmän maankäytön vuoksi (varautuminen).

Avo-ojan siirtoa ei tässä ratasuunnitelmassa toteuteta, mutta tarkastellaan asia uudestaan, kun Espoon kaupungin asemakaavoitus tarkentuu.

Nupurintien ja Ämmässuon eritasoliittymän osalta Espoon kaupunki on lausunut, että ympäristösuunnitelmassa ei raitin kohtaa tulisi esittää vihreänä, koska rakentamissuunnitelman päivitystarve tulee kyseeseen.

Länsirata Oy toteaa, että ratasuunnitelman C02-kansiossa olevassa ympäristösuunnitelmakartassa on huomioitu vain ratasuunnitelmassa osoitetut uudet rakenteet. Ympäristösuunnitelmakartalla ei näy Ely-keskuksen tiesuunnitelman (Mt110 (Nupurintie, Turuntie) parantaminen välillä Brobackantie-Kolmirannantie”) jalankulku- ja pyöräilytietä. ELYn suunnitelma on huomioitu tässä ratasuunnitelmassa.

Ämmässuon ja Letkantien valaistus on esitetty suunnitelmissa virheellisesti omistukseltaan kunnan sijaan valtiolle.

Länsirata Oy toteaa, että tämä virhe on korjattu suunnitelmaan.

Espoon kaupunki on lausunut kadusta K509 sekä K501:sta. Rakentamissuunnitteluvaiheessa Letkantien raitti tullaan leventämään 3,5 metrin leveäksi ja Ämmässuontien ajorata tulee yhteensovittaa kadun K501 kanssa. Alueen vesihuolto ja kuivatus on myös yhteensovittettava kaupungin suunnitelmien kanssa.

Länsirata Oy toteaa, että nämä tarkentuvat, kun kaupunki on saanut edistettyä asemakaavoitusta ja ratkaistaan myöhemmissä vaiheissa.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Espoon kaupunki on todennut liikenteenohjaussuunnitelmasta, että opastusta tulisi päivittää Turunväylää länteen ajavien Ämmässuolle pyrkivien osalta. Espoon kaupungin mukaan lienee tarkoituksenmukaisempaa, että liikenne ohjataan liittymän kautta, jolloin Kulmakorven alueen raskas liikenne kulkee Nupuruntien kautta risteämättä Histan asuinalueen kanssa.

Länsirata Oy on päivittänyt liikenteenohjauksen yleissuunnitelmaa. Myös ELY-keskuksen liikennepuoli antoivat kommentteja liikenteenohjaussuunnitelmaan, jotka on huomioitu liikenteenohjauksen yleissuunnitelmassa.

Espoon kaupunki on lausunut, että mikäli rantaratabaanin alikulun pumppaamon kapasiteettia pitää nostaa Länsiradan kuivatuksen vuoksi kohdassa (KM22+000), Länsiradan on vastattava kustannuksista.

Länsirata Oy vastaa ”aiheuttaja maksaa”-periaatteella kustannuksista.

Espoon kaupunki on lausunut, että maaperä- ja kalliotutkimukset tulee toimittaa Espoon kaupungin rekistereihin.

Länsirata Oy toteaa, että tällä lausunnolla ei ole vaikutusta ratasuunnitelman hyväksyttävyyden kannalta, vaan tämä on yhtiön ja Espoon kaupungin yhteistyökysymys, joka ratkaistaan muissa foorumeissa.

Espoon kaupunki on lausunut maankaatopaikan ympäristöluvasta (NRO 53/2011/1) ja siihen liittyvästä 200 metrin suojavyöhykkeestä (Mustanpurontie) koskien leveää puustoa. Suojavyöhyke tulee huomioida sijoitusalueen rajauksessa.

Länsirata Oy toteaa, että suojavyöhyke huomioidaan sijoituslupahakemuksessa SA003.

Espoon kaupunki toteaa, että yksityistien Y507 liittyminen sijoitusalueelle on suunnitelmassa epäselvä.

Länsirata Oy toteaa, että Y507 ei ole yhteys sijoitusalueella, vaan toimii kiinteistöyhteytenä. Kulku sijoitusalueelle 003 tapahtuu radan huoltotieltä. Ratasuunnitelman suunnitelmakarttaan on selvyiden vuoksi lisätty kulkuyhteys sijoitusalueelle 003 huoltotien kautta.

**2. Väylävirasto** on 30.5.2025 päivätyssä lausunnossaan ilmoittanut, että ratasuunnitelman mukaan suunnitelmassa ei ole käytetty kolmea julkaisua, jotka ovat suunnitteluvaiheessa oleellisia ratasuunnitelmavaihetta ohjaavia julkaisuja.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Länsirata Oy toteaa, että ratasuunnitelmassa on hyödynnetty julkaisua 55/2021, joka on hankkeen ympäristövaikutusten arviointiin liittyvä täydennysdokumentti. Kaksi muuta lausunnossa mainittua julkaisua on julkaistu vasta suunnitelman teknisen valmistumisen jälkeen, joten ne eivät ole olleet suunnittelua ohjaavina julkaisuina tässä ratasuunnitelmavaiheessa. Tämän suunnittelun aikana on tapahtunut valtava määrä julkaisuihin liittyvää yksityiskohtaisempaa suunnittelua maamassojen kiertotalouteen liittyen. Suunnittelussa on tehty koekaivauksia kivien kiertotalouden osalta ja näin selvitetty kiviaineksen laatua kiertotalousmielessä. Ratasuunnitelmassa on tutkittu massataloutta poikkeuksellisen paljon Väyläviraston aikaisempaan ohjeistukseen verrattuna.

Liikennejärjestelmä ja liikenne -kohdassa Väylävirasto huomauttaa, että Espoo-Salo yleissuunnitelma ei ole vielä lainvoimainen, joten ratasuunnitelmassa on esitettävä selvitys liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet.

Länsirata Oy toteaa, että ratasuunnitelmassa on tämä huomioitu suunnitelmaselostuksessa, ja selvitys löytyy myös hyväksymisedotuksen kohdasta sivulta 3 otsikolla ”Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu”. Lisäksi Helsingin hallinto-oikeus on hylännyt kaikki Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelmasta tehdyt valitukset kesäkuussa 2025.

Väylävirasto huomauttaa, että ratasuunnitelmassa mainittu Helsinki-Turku junamatka-aika (1h 44 min) koskee nk. Express junaa, jota ei ole ajettu enää pandemian jälkeen.

Länsirata Oy toteaa, että hankkeen liikennesuunnitelmat pohjautuvat kattaviin yleissuunnitelmavaiheen ennusteisiin ja junatarjontaan. Tämän jälkeen on Traficom päivittänyt liikenne-ennustetta, joka ei ole poikennut juurikaan yleissuunnitelmavaiheen ennusteesta. Todettakoon, että Länsirata Oy toteuttaa yhtiön osakassopimuksen mukaisesti tehtävänsä, jossa tavoitteena on suunnitella nopea junayhteys Helsingin ja Turun välille ja saattaa suunnitelmat rakentamisvalmiuteen.

Länsirata Oy toteaa, että ratasuunnitelma perustuu yleissuunnitelman ohjausvaikutukselle. Yleissuunnitteluvaiheessa on selvitetty perusteellisesti mahdollisia liikenneskenaarioita. Suunnitelma ei kuitenkaan määrää, mitä kalustoa todellisuudessa radalla radan valmistuttua liikennöi, koska operattori päättää, mitä junia on kaupallisesti järkevää ajaa radalla.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Ratasuunnitelman lähtökohtana on valtakunnallinen liikenne-ennuste ja rata-suunnitelma mahdollistaa yleissuunnitelman liikennesuunnitelman. Myöhemmin Länsirata Oy on teettänyt erillisen liikennesimuloinnin, jonka kautta tarkasteltiin junien häiriökäyttäytymistä koko radalla. Tästä ilmeni, että rata kaksiraiteisena Espoon ja Salon välillä saattaa olla ylimitoitettu ratkaisu liikenteen tarpeisiin nähden. Länsirata Oy tarkastelee Lohja-Salo osuuden kaksiraiteisuutta, eikä näin ollen yhtiö ole voinut tässä vaiheessa kaksiraiteista rata-suunnitelmaa tältä osin hallinnolliseen käsittelyyn. Espoon ja Lohjan välinen osuus kuitenkin kannattaa suunnitella kaksiraiteisena.

Väylävirasto huomauttaa, että yhtiön tulisi laatia viraston ohjeiden mukainen hankearviointi, joka on kirjattu Länsirata Oy:n ja Väyläviraston väliseen yhteistyösopimukseen.

Länsirata Oy toteaa, että hankkeesta on laadittu yleissuunnitelmavaiheessa hankearviointi Väyläviraston toimesta. Tämän jälkeen yhtiö on teettänyt hankearvioinnin EU-arviointimenetelmin, omistajien päätettyä hakea hankkeelle EU-tukea 31.1.2024 päättyneessä CEF-T-2023-COREGEN-haussa. Vaikka hanke ei saanut CEF-rahoitusta, Euroopan komissio arvioi hankkeen yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi. Myös EU-rahoituksen katalyyttinen vaikutus arvioitiin myönteiseksi. Hankkeesta on näin ollen myös yhtiön toimesta laadittu hankearviointi, vaikkakaan ratalaki ei siihen velvoita. Lisäksi Länsirata Oy huomauttaa, että mahdolliset yhteistyösopimukseen liittyvät asiat eivät kuulu ratalain mukaiseen hallinnolliseen menettelyyn, vaan ne käsitellään yhtiön ja Väyläviraston välisessä seurantarvityksessä.

Väylävirasto toteaa, ettei voi tarkastaa radan geometriaa ja, että radan normaali poikkileikkaukseen tulisi lisätä sivuoja.

Länsirata Oy toteaa, että Länsirata toimittaa radan geometriataulukon Väylävirastolle ja toteaa, että radan suunnitteluperusteet on toimitettu kommentoitavaksi jo aikaisemmin. Länsirata Oy huomauttaa, että yhtiö vastaa suunnitelmien ulkopuolisesta ja sisäisestä tarkastamisesta. Ennen kuin mitään suunnitelmista on hyväksytty, on ne tarkastettu ulkopuolisten ammattitaitoisten tarkastajien toimesta. Ratasuunnitelman suunnitelmakartoilla on osoitettu suunnitellut sivuojat.

Väylävirasto on myös todennut Histan liikennepaikan liityntäpysäköinnistä, että alue pitäisi osoittaa rautatien palvelualueena, eikä yksityistieläki mahdollista liityntäpysäköintiä.

Länsirata Oy toteaa, että Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelmassa on Histan liityntäpysäköintialueelle määritetty 200 autopaikkaa. Myös ratasuunnitelmassa on osoitettu paikka liityntäpysäköintialueelle, joka on maatasossa.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Yksityistelaki ei mahdollista liityntäpysäköintialueen haltuunottoa. Liityntäpysäköintiä ei kuitenkaan kannata lunastaa rautatiealueeksi, koska tulevaisuudessa pysäköinti jää kunnalliseen hallintaan ja ylläpitoon. Tästä syystä yksityistienä on osoitettu liityntäpysäköintiin liittyminen ja liityntäpysäköinti määritettään LPY-alueeksi asemakaavoituksen yhteydessä, jolloin alueelle Espoon on mahdollista toteuttaa myös tavoittelemansa pysäköintilaitos. Ratasuunnitelmalla ei hyväksytetä erillistä pysäköintilaitosta. Nyt suunnitelmassa on varauduttu 200 autopaikkaan maatasossa, ja jonka kustannukset on laskettu koko hankkeen kustannuksiin. Kyseinen liityntäpysäköinti palvelee alueellista liikkumista ja kunnallista pysäköintitarvetta, ja tarkempi sopiminen alueen toteutuksesta tapahtuu asemakaavavaiheessa.

Väylävirasto huomauttaa, että suunnitelmassa on esitetty puolenvaihtomahdollisuus toispuoleisena Histan eteläpuolella, joka poikkeaa yleissuunnitelmasta.

Länsirata Oy on selvittänyt laiturin sijaintia vielä kertaalleen vuorovaikutuksessa Espoon kaupungin kanssa. Laiturin sijaintia on siirretty siten, että täydellisen raiteenvaihtopaikan varaus on saatu sovitettua ratasuunnitelmaan. Länsirata Oy on päivittänyt ratasuunnitelmaa siten, että laitureiden sijaintia on muutettu ja täydellinen raiteenvaihtopaikka on sovitettu radan geometriaan. Ennen Histan asemaa lisätyn raiteenvaihtopaikan osalta on arvioitu täydellisestä puolenvaihtopaikasta aiheutuvat ilmajäliteisen melun vaikutukset sekä runkomeluvaikutukset. Ilmajäliteisen melun muutos nähtävillä olleeseen aineistoon nähden arvioidaan olevan noin 2dB. Runkomeluvaikutus on noin 5dB. Näin ollen melun osalta muutoksella ei ole vaikutusta ratasuunnitelmassa kuvattuihin vaikutuksiin. Alueella ei myöskään ole tällä hetkellä asutusta. Meluvaikutukset huomioidaan alueen kehittyessä kaavamääräyksissä.

Länsirata Oy tutki liikenteellisesti Histan aseman toimivuutta ja liikenteellisten selvitysten perusteella toispuoleisella puolenvaihtopaikalla ei ole merkitystä, mikäli rata toteutetaan kokonaisuudessaan Espoo-Lohja osuudelle. Espoo-Hista osuuden erillistä liikenteellistä toimivuutta ei ole tämän enempää tarkasteltu, koska rata kuitenkin vaatii toimiakseen koko yhteyden Espoosta Lohjalle. Mikäli rataosuus päättyisi Histaan – tulee Histan toiminnallisuutta tarkastella uudelleen. Länsirata Oy jatkaa tätä tarkastelua seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Väylävirasto on lausunnossaan todennut, että Uudenmaan Ely-keskus vastaa maanteistä. Väyläviraston lausunnossa on maanteiden osalta lausuttu samat keskeiset asiat, mitä on lausuttu Uudenmaan Ely-keskuksen lausunnossa.

Länsirata Oy:n vastineet maantieasioihin on kirjattu Uudenmaan Ely-keskuksen vastineet osioon.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Väylävirasto on todennut, että ratasuunnitelman perusteella ei voida osoittaa sitä, että jokaiselle kiinteistölle on olemassa korvaava yhteys.

Länsirata Oy on tarkentanut, että kaikille kiinteistöille on olemassa yhteys.

Väylävirasto huomauttaa, että yleissuunnitelmassa esitetty Forsbäckan ylikulkusilta on poistettu ratasuunnitelmasta, eikä korvaavaa yhteyttä ole tarpeeksi selvästi merkitty karttaan.

Länsirata Oy toteaa, että Forsbäckan ylikulkusilta on poistettu sen hyöty/kustannussuhteen vuoksi. Sillan rakentamiskustannukset ovat 10 miljoonaa ja ratasuunnitelmavaiheessa on todettu, ettei se palvelisi juurikaan kovin montaa kiinteistöä. Ratasuunnitelmaan on tarkennettu korvaava yhteys, ja haitankärsijälle tullaan maksamaan ratatoimitusvaiheessa kiertohaitankorvaus.

Väylävirasto huomauttaa, että nähtävillä olevasta aineistosta uupuu siltojen ja tunnelien yleispiirustukset ja nämä tulisi toimittaa Väylävirastolle ennen ratasuunnitelman hyväksyntää.

Länsirata Oy toteaa, että tunnelien ja siltojen yleispiirustuksia ei ole turvallisuusnäkökohtien vuoksi laitettu nähtävillä olevaan aineistoon. Suunnitelmapartoilla on kuitenkin osoitettu siltojen paikat ja hyväksymisesityksessä ja suunnitelmaselostuksessa kerrottu sijainnit. Siltojen ja tunnelien osalta yhtiöllä on ollut oma ammattitaitoinen ulkopuolinen tarkastaja, joka on tarkastanut sillat ja tunnelit. Silta- ja tunnelisuunnitelmat toimitetaan salassapitomerkinnöin sekä ELY-keskukseen että Väylävirastolle. Lisäksi Länsirata Oy toteaa, että ratasuunnitelman hyväksyttävyyden edellytyksenä ei ole aineistojen toimittaminen Väylävirastolle.

Väylävirasto on lausunnossaan todennut, että suunnitelmassa on esitetty kahdeksan maamassojen sijoitusalueita. Ratasuunnitelmassa ei ole esitetty hyväksymisehdotuksessa mainittuja sijoitusalueiden piirustuksia tai sijoitusalueiden kohdekortteja.

Länsirata Oy toteaa, että aineistossa on esitetty seitsemän sijoitusalueita. Sijoitusalueet ja niiden kohdekortit käydään tarkemmin läpi sijoitusalueiden luvitusvaiheessa ELY-keskuksen ja Espoon kaupungin ympäristöviranomaisien kanssa, mikäli ne otetaan hankkeen käyttöön. Sijoitusalueet saattavat vaatia esimerkiksi YVA:n laatimisen. Sijoitusalueet tullaan suunnittelemaan tarkemmin. Ratasuunnitelmassa on esitetty maa-ainesten sijoitusalueet, joita on mahdollista hyödyntää, mikäli luvat saadaan.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Väylävirasto on lausunut, että ennen radan rakentamista tulee selvittää, miten uuden radan turvalaitteet, sähköratalaitteet ja vahvavirtalaitteet liitetään valtion rataverkkoon, miten niiden sähkönsyöttö ja ylläpito määritellään, miten liikenteenohjaus järjestetään uudella radalla, miten radanpidon vastuut jakautuvat valtion ja hankeyhtiön raiteen välillä ja missä on radan ja teiden ylläpito- ja kunnossapitorajat sekä miten kapasiteetin ratamaksut määritetään ja jaetaan. Järjestelyt saattavat edellyttää toteutusmallista riippuen myös ratasuunnitelman / suunnitelmien päivittämistä ja hallinnollista käsittelyä.

Länsirata Oy toteaa, että nämä seikat ratkaistaan, mikäli rata päätetään toteuttaa.

Väylävirasto toteaa lausunnossaan, että mahdolliselle uudelle sähkönsyöttöasemalle tulee varata riittävä tila ratasuunnitelmalla.

Länsirata Oy toteaa, että uusi rata Histaan ei vaadi uutta sähkönsyöttöasemaa. Mikäli rata rakennetaan Lohjalle asti, rata tarvitsee uuden sähkönsyöttöaseman, jonka uusi paikka on esitetty seuraavan osuuden Hista-Lohja ratasuunnitelmassa.

Väylävirasto on todennut lausunnossaan, että ratasuunnitelmassa on esitetty kiinteistökohtaisia meluntorjuntamenetelmiä, jotka ovat nk. ylimääräisiä toimenpiteitä Väyläviraston ohjeistukseen nähden. Meluselvityksessä esitetään uudeksi asuin- ja majoituskohteiden sisämeluntason raja-arvoksi, LAFmax 55 dB. Kriteerien perusteluista ei käy ilmi lukuarvon 55 valintaa rakennus- ja terveydensuojelulainsäädännöistä löytyvän 45 dB (LAFmax) sijaan, eikä perustelua, miten melutapahtumien esiintymistaajuus on otettu kriteereissä huomioon. Väyläviraston näkemyksen mukaan arviointi ei täytä ratalain 15§:n vaatimusta.

Länsirata Oy toteaa, että esiintymistaajuudella tarkoitetaan melutapahtumien esiintymistiheyttä, joka taasen vastaa radalle arvioitua liikennemäärää. Melun hetkellisen maksimitason osalta kaukoliikenteen junat, IC:t ja Pendolinit ovat hetkellisen maksimitasoa mitoittavia junatyyppejä. Ratasuunnitelmaselostuksen aineistossa olevassa meluselvityksessä on esitetty radalla liikennöivien junien tyypit, junien lukumäärät (päivä / ilta) ja nopeudet. Junien ohitusmäärät yöaikaan (klo 22-07) edustavat korkeiden hetkellisten maksimitasojen hetkellistä esiintymistaajuutta. Junien päivä- ja yöaikaiset liikennemäärät on esitetty ratasuunnitelmaselostuksen liitteenä olevassa meluselvityksessä. Kaukojunia (IC- ja Pendolinoja) rataosuudelle arvioidaan liikennöivän ennustetilanteessa yöaikaan (klo 22-07) 10 kpl.

Kaikissa kiinteistökohtaisen meluntorjunnan kohteissa voidaan saavuttaa sisätiloissa alle 45 dB (LAFmax) melutaso. Länsirata Oy katsoo, että esiintymistaajuutta ei ole tarpeellista tarkastella, jos hyväksyttävä tavoitetaso saavutetaan. Länsirata katsoo, että arviointi täyttää 15§:n vaatimuksen.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Väylävirasto on lausunut, että suunnitelmassa esitetyt kiinteistökohtaiset meluntorjuntaratkaisut eivät viraston näkemyksen mukaan ole mahdollisia valtion radalla nykyinen lainsäädäntö huomioiden. Väylävirasto huomauttaa, että se ei osallistu kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden rakentamis-, kunnossapito- tai ylläpitokustannuksiin.

Länsirata Oy toteaa, että lausunnolla ei ole vaikutusta ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen. Kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden kunnossapito- ja ylläpitokustannuksista sovitaan tarkemmin kiinteistönomistajien kanssa ennen ratatoimitusta ja huomioidaan ratatoimituksen yhteydessä.

Ratasuunnitelman melusteet tulee esittää myös suunnitelman yleiskartoilla.

Länsirata Oy toteaa, että melusteitä ei lisätä yleiskartoille, koska ne on esitetty suunnitelmakartoilla.

Väylävirasto toteaa lausunnossaan, että runkomeluserelvityksessä on kerrottu, että raideliikenteen runkoäänelle käytetään VTT:n tiedotteen 2468 mukaisia ohjearvoja. Espoo-Hista ratasuunnitelmasta tai runkomeluserelvityksestä ei selviä, kuinka monta rakennusta suojataan ko. VTT:n ohjeen mukaisesti Espoo-Hista suunnitteluosuudella. Runkomeluserelvityksessä on kuitenkin käytetty myös muita ohjeita sekä maksimiarvoja. Selvityksen lopputuloksessa käytetään sekavasti termejä "ohjearvo", "raja-arvo" ja "tavoitearvo". Suunnitelmasta jää epäselväksi termien keskinäinen suhde ja vaikutus runkomelun toimenpiteisiin. Suunnitelmasta jää epäselväksi millä perusteella runkomelualueella on esitetty kiinteistöjen lunastuksia ja miksi runkomelun torjunta-alueella on esitetty kiinteistön lunastuksia.

Länsirata Oy toteaa, että termeillä on nimenomaan pyritty tuomaan esiin nimitysten mukaisesta suunnittelusta tavoiteltava taso sekä ehdoton taso (=raja-arvo), jota ei tule ylittää. Tavoitetaso on pyritty saavuttamaan kohtuullisilla keinoilla, raja-arvon ylittyminen on johtanut lunastusmenettelyn mukaiseen tarkasteluun. Länsirata Oy ei katso, että tavoitetason ja raja-arvo-termien käyttäminen antaa väärää kuvaa niiden ohjauvuudesta. Länsirata Oy täsmentää suunnitelmaselostukseen, että tässä työssä raja-arvolla tarkoitetaan hankekohtaisia enimmäistasoja.

Väylävirasto toteaa lausunnossaan, että suunnitelmassa esitetyt nk. ylimääräiset, Väyläviraston ohjeistuksen ylittävät runkomeluratkaisut ovat mahdollisia hankeyhtiön toteutuksessa, mutta ne eivät vastaa Väyläviraston käytäntöä kiinteistön omistajien yhdenvertaisesta kohtelusta.

Länsirata Oy toteaa, että yhtiön näkökulman mukaan runkomeluratkaisut nimenomaan mahdollistavat kiinteistönomistajien yhdenvertaisen kohtelun.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Väyläviraston toteaa lausunnossaan, että Väyläviraston ohjeissa ei ole hyväksytty rakennetta, jossa runkomelun vaimennusmatto olisi suoraan tukikerrosten alla, radan välikerroksen päällä. Runkomelun vaimennusmaton kustannuksissa tulee varautua Väyläviraston hyväksymän rakenteen kustannuksiin.

Länsirata Oy toteaa, että uudella raiteella tulee ottaa uusia tehokkaita torjuntatoimenpiteitä innovatiivisesti käyttöön, jotka on testattu toimiviksi jo muualla pohjoismaissa. Jos vaimennusmaton sijaintia radan rakenteessa muutetaan, sillä voi olla vaikutusta vaimennusmääriin ja sitä kautta kustannuksiin, mutta hyvien asuinolosuhteiden mahdollistamiseksi vaimennusmattoa tullaan tarvitsemaan.

Väylävirasto toteaa lausunnossaan, että ratasuunnitelman tärinäselvityksen perusteella suunnittelualueella ei ole tärinälle altistuvia rakennuksia, koska ne on esitetty jo muiden syiden perusteella lunastettavaksi. Suunnitelmassa tulee esittää myös tärinälle altistuvat kiinteistöt.

Länsirata Oy toteaa, että tärinän vaikutusalue on esitetty tärinäkartoilla. Tärinäherkät rakennukset on suunnittelun aikana selvitetty, mutta nämä muutamat kohteet jäävät radan tilavarauksen alle tai ne ovat muutoin liian lähellä rataa, joten ne on esitetty lunastettaviksi muista syistä kuin tärinän vuoksi.

Väylävirasto on todennut, että ratasuunnitelmasta puuttuu lunastuksen laajentamisen edellytysten täyttymisen arviointi (RataL 57 §), joka on edellytyksenä sille, että lunastuksia voidaan ylipäättään ratasuunnitelmassa esittää. Suunnitelmassa tulee siten esittää ratalain 57 §:n 2 momentin mukaisesti lunastettavaksi esitetyn kiinteistön arvo suhteessa haitallisten vaikutusten torjunnan kustannuksiin. Ratasuunnitelmassa tulee esittää kiinteistöjen tai kiinteistön osien lunastustarpeet lunastuksen laajennustapauksissa - ei vain rakennusten lunastusta (RataL 57 §:n sanamuoto "kiinteistö tai sen osa" viittaa maa-alueeseen/maapohjaan).

Länsirata Oy toteaa, että runkomelun vuoksi lunastettaviksi esitettävillä kohteilla runkomelua ei pysty käytettävissä olevilla ratkaisulla vähentämään riittävästi, vaan asuin-/lomarakennusten osalta ylittyy terveyshaitan raja. Kiinteistön arvoa ei ole näissä kohteissa arvioitu, koska terveyshaitan raja ylittyy selvästi eikä runkomelua pysty kohteilla vaimentamaan korkeintaan kuin 15 dB tiedossa olevilla kohteeseen teknisesti soveltuvilla ratkaisulla.

Väylävirasto toteaa, että ratasuunnitelmassa on ristiriitaiset merkinnät km 21+100 kahden talon osalta. Ratasuunnitelmassa on esitetty kahden kulttuurihistoriallisen rakennuksen purkua ja samalla suunnitelmassa on esitetty ko. rakennusten suojeleuarvoa ja tulevaa käyttötarkoitusta selvitettäväksi.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Länsirata Oy viittaa Espoon kaupungin lausuntoon ja toteaa, että kyseiset rakennukset ovat palaneet ja/tai purettu. Toisen rakennuksen käyttötarkoitus on 30.5.2025 muutettu asuinrakennuksesta julkiseksi tai liikerakennukseksi. Suunnittelun aikana on kuitenkin ollut käytössä sen hetkinen viralliset rekisteritiedot.

Yhteenvedona Väylävirasto on todennut, että Väylävirastolle tulee esittää silta- ja tunnelisuunnitelmat, sijoitusalueiden suunnitelmat, teiden liikenteenohjauksen yleissuunnitelma, tieturvallisuusauditointi, Histan raiteenvaihtopaikan toiminnallisuus sekä radan suoja-alueiden rajaukset.

Länsirata Oy toteaa yhteenvedoon, että Väylävirasto ei tarkasta silta- ja tunnelisuunnitelmia, joten niiden toimittamatta jättäminen ei olisi este ratasuunnitelman hyväksyntään. Ne kuitenkin toimitetaan Väylävirastoon salaspitomerkinnoin. Sijoitusalueiden suunnitelmat kuuluvat mahdollisesti ELY-keskuksen yvan arvioinnin ja Espoon kaupungin viranomaisen luvituksen piiriin ja niiden osalta haetaan seuraavassa suunnitteluvaiheessa tarkempia ratkaisuja. Tässä vaiheessa selviää myös sijoitusalueiden YVA-tarve, joista keskustelut käydään näiden viranomaisten kanssa. Se, että Väylävirastolla ei ole ollut sijoitusalueiden kohdekortteja käytössään, ei ole este ratasuunnitelman hyväksynnälle.

Teiden liikenteenohjauksen yleissuunnitelman sekä tieturvallisuusauditoinnin Länsirata Oy on toimittanut ELY-keskuksen liikennevastuualueelle sekä Väylävirastolle. Histan raiteenvaihtopaikasta Länsirata Oy teetättää erillisen selvityksen vaiheittain rakentamisesta, johon osallistuvat Espoon kaupunki, VR ja HSL. Väylävirasto voi halutessaan olla osallisena työssä. Tällä ei ole vaikutusta tämän ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen, koska yhtiön tämän hetken tavoite on kuitenkin suunnitella koko Helsinki-Turku uusi nopea junayhteys, eikä päättää rataa Histaan. Radan suoja-alueet on karttakuville merkitty siten, että rautatien suoja-alue on osoitettu eri värillä kuin maantien suoja-alue. Yhtiö kuitenkin huomauttaa, että suoja-aluetta ei vahvisteta ratasuunnitelmalla, vaan suoja-alue on kirjattu rata- ja maantielakiin ja on olemassa valtion rata- tai maantieverkolla, oli sitä osoitettu ratasuunnitelmassa tai ei. Lähinnä suoja-alue on informatiivinen asia asukkaiden suuntaan.

- 3. Uudenmaan ELY-L** on lausunnossaan lausunut, että hankkeen ratasuunnittelun aikana Ämmäsuon eritasoliittymän liepeillä sovitettiin yhteen kolmea eri suunnitelmaa: ratasuunnitelma, Valtatie 1 parantaminen välillä Tuomarila – vt 2 aluevaraussuunnitelma sekä Maantien 110 parantaminen Karhuniityn liittymässä sekä välillä Brobackantie – Kolmperäntie tiesuunnitelma (ja rakentamis-

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

suunnitelma). Lausunnossa todetaan, että yhteensovituksen avulla ratasuunnitelmassa saavutettiin 17 miljoonan euron säästöt, kun radan siltapilari saatiin sijoitettua moottoritien (vt 1) keskikaistalle. Maantien 110 tiesuunnitelma on lainvoimainen, eikä sitä ole tarvetta muuttaa. Lausunnossa todetaan, että rakentamissuunnitelma tulisi kuitenkin päivittää moottoritien yli menevän jalankulku- ja pyöräilyväylän sillan osalta. Lausunnossa todetaan, että tämä tulisi Länsiradan tehdä viipymättä omalla kustannuksellaan, sillä jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen saattaa edetä ennen Länsiradan rakentamisen aloittamista.

Länsirata Oy on yhteensovittanut suunnitelmia suunnittelutyön aikana sidosryhmäpalavereissa ja suunnittelun työkokouksissa. Tämä ratasuunnitelma mahdollistaa jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentamisen ja ratasuunnitelma ei ole este tämän toteuttamiselle.

Länsirata Oy sai ELY-keskukselta ratasuunnitelman laatimisen aikana lähtötiedoksi käyttöönsä Maantien 110 parantaminen Karhuniityn liittymässä sekä välillä Brobackantie – Kolmperäntie rakentamissuunnitelman, jonka perusteella rakentamissuunnitelma ei ollut YKK siltasuunnitelmassaan huomionnut valtatie 1 aluevaraussuunnitelman lisätilan tarvetta. Näin ollen yksi siltaukoista oli mitoitettu liian kapeaksi. Länsirata Oy katsoo, ELY:n rakentamissuunnitelman päivityksellä ei ole vaikutusta Espoo-Hista ratasuunnitelman hyväksymiseen. Kustannusasiat korjaussuunnitelmasta ratkaistaan muilla foorumeilla, mutta tässä yhteydessä Länsirata Oy katsoo, ettei ole suunnitelman korjauksen osalta kustannusvastuullinen.

Länsirata Oy on saanut ELY-keskuksen tiesuunnitelma-aineiston käyttöönsä ratasuunnitelman nähtävilläolon jälkeen. Länsirata Oy on päivittänyt ratasuunnitelmaa niin että sen ratkaisut osaltaan vastaavat järjestelyiltään ratasuunnitelmalla osittain korvattavaa Maantien 110 parantaminen Karhuniityn liittymässä sekä välillä Brobackantie – Kolmperäntie tiesuunnitelmaa.

Ely-keskus-L on lausunut, että Maantien 110 parantaminen Karhuniityn liittymässä sekä välillä Brobackantie – Kolmperäntie -nimisessä tiesuunnitelmassa on muutettu jalankulun, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen pysäkkien järjestelyjä maantiellä 110 Ämmäsuon eritasoliittymän molemmin puolin. Vaikka kyseinen tiesuunnitelma on ollut ratasuunnittelua laatineiden konsulttien käytössä alusta pitäen, jalankulun, pyöräilyn sekä pysäkkien järjestelyt puuttuvat ratasuunnitelmasta. Koska samaan aikaan ei voi olla voimassa kuin yksi tiesuunnitelma, on nämä edellä mainitut järjestelyt otettava mukaan tähän ratasuunnitelmaan. Jos maantiejärjestelyt hyväksytään lausunnolla olevan ratasuunnitelman mukaisesti, ei kävelyn, pyöräilyn eikä joukkoliikenteen järjestelyjä voida toteuttaa lainvoimaisen tiesuunnitelman mukaisesti. Kaikki kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen järjestelyt on huomioitava lainvoimaisesta tiesuunnitelmasta ja nostettava mukaan tähän ratasuunnitelmaan. Lainvoimaisen tiesuunnitelman toteuttamista ei saa estää.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Länsirata Oy on järjestänyt ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa neuvottelut ratasuunnitelman nähtävillä olon jälkeen. Neuvotteluissa on sovittu korjaavista toimenpiteistä. Länsirata Oy on päivittänyt ratasuunnitelmaa niin että sen ratkaisut osaltaan vastaavat järjestelyiltään ratasuunnitelmassa korvattavaa Maantien 110 parantaminen Karhuniityn liittymässä sekä välillä Brobackantie – Kolmperäntie tiesuunnitelmaa. Ratasuunnitelma ei ole este mainitun tiesuunnitelman toteuttamiselle.

ELY-L on lausunut, että Histan aseman tiejärjestelyt tulevat rakentamisvaiheessa olemaan katujärjestelyjä, ei maanteitä. Uudenmaan ELY-keskus esittää, että lausunnolla olevassa ratasuunnitelmassa maanteinä hyväksytään ainoastaan moottoritien rampit.

Länsirata Oy on päivittänyt ratasuunnitelmaa siten, että suunnitelmassa hyväksytään ainoastaan rampit. Tie- ja katujärjestelyt suunnitellaan myöhemmässä vaiheessa, kun kaavoitus sen mahdollistaa.

ELY-L on lausunut, että tulevaisuudessa kun uuden radan myötä maankäyttö alueella kehittyy, tulee Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan Ämmässuon ja Histan välillä oleva maantie 110 lakata maantienä ja se tulee kaavoittaa kaduksi.

Länsirata Oy toteaa, että Espoon kaupunki vastaa kaavoitusprosessista ja tällä ei ole vaikutusta tämän ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen.

ELY-L on todennut, että erikoiskuljetusreittejä ei ole esitetty lainkaan ratasuunnitelmassa, joten suunnitelmista ei käy ilmi, meneekö reittejä Histan eritasoliittymästä. Lausunnossa on todettu, että vähintään HCT-ajoneuvojen tulee mahtua kulkemaan Histan eritasoliittymässä ja pizaraliittymiin tarvitaan lisää tilaa, jotta tämä olisi mahdollista. Lausunnossa todetaan myös, että vaihtoehtoisesti on esitettävä simulointeja, joiden mukaan noin ahtaista pizaraliittymistä HCT-ajoneuvot pääsisivät kääntymään.

Länsirata Oy toteaa, että suunnitelmat on mitoitettu siten, että HCT-ajoneuvot mahtuvat. Suunnitelmaselostuksessa on kerrottu tarkemmin HCT-ajoneuvojen kulkureiteistä, mutta tietoja on päivitetty myös suunnitelmakartoille.

ELY-L on lausunut, että Kehä III:n läheisyyteen suunnitellaan junaliikenteen maanalaista kalliovarikkoa, joka tulee huomioida tässä ratasuunnitelmassa. Tämän Länsirata Oy toteaa, että ratasuunnitelma on annettu lähtötiedoksi varikosuunnitelmille.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

ELY-L on todennut, että Kehä III:lle tarvitaan tulevaisuudessa lisäkaistat. Oletetaan, että jos rata menee tunnelissa Kehä III:n alitse, lisäkaistojen rakentaminen kalliota räjäyttämällä tulee olemaan vaikeampaa ja kalliimpaa. Ely-keskus toteaa, että Kehä III:n lisäkaistojen louhimista tulee harkita jo länsiradan rakentamisen yhteydessä. Lisäkaistojen toteuttamista ei saa tällä ratasuunnitelmalla vaikeuttaa, eikä tästä ratasuunnitelmasta saa aiheutua siihen lisäkustannuksia. Pituusleikkaukseen tulee merkitä Kehä III.

Länsirata Oy toteaa, että lisäkaistojen lisääminen on mahdollista tulevaisuudessaakin. Mikäli hanke saa toteutusrahan, voidaan harkita samalla myös Kehä III lisäkaistojen louhimista, mikäli se katsotaan aiheelliseksi. Tämä vaatii enemmän keskustelua, mutta ei ole este tämän ratasuunnitelman hyväksynnälle.

ELY-L on ilmoittanut, että Maantien 11310 (Iso Maantie) tulee tällä ratasuunnitelmalla lakkauttaa maantienä, sillä se sijaitsee kahden asemakaava-alueen välissä. Esitetyt ratkaisut eivät myöskään ole Väyläviraston suunnitteluohjeiden mukaisia.

Länsirata Oy toteaa, että ei ota tässä ratasuunnitelmassa kantaa maantien 11310 (Iso Maantie) lakkauttamiseen, joka ulottuu hankealueen yli. Länsirata Oy:n tehtävänä on teettää nopean junayhteyden Helsinki-Turku suunnitelmat rakentamisvalmiuteen. Suunnitelmakarttaan on lisätty tieto, että syrjään jäävä Iso Maantien osuus lakkaa maantienä.

ELY-L toteaa lausunnossaan, että tieturvallisuusauditoinnin muistiota ei ole liitetty ratasuunnitelmaan. Auditointi tulee esittää Väylävirastolle ennen suunnitelman toimittamista Liikenne- ja viestintävirasto Traficomiin hyväksyttäväksi.

Länsirata Oy toteaa, että tieturvallisuusauditoinnin muistio on toimitettu Väylävirastolle ja virasto on kuitannut tieturvallisuusauditoinnin muistion vastaanotetuksi, eikä tämä ole este ratasuunnitelman hyväksynnälle.

ELY-L on todennut lausunnossaan, että ratasuunnitelmassa esitetty tieliikenteen liikenteenohjauksen yleissuunnitelma ei vastaa Väyläviraston ohjeita. Korjattu liikenteenohjauksen suunnitelma tulee esittää Väylävirastolle ennen kuin ratasuunnitelma hyväksytään Traficomissa.

Länsirata Oy toteaa, että suunnittelu on teknisin osin valmistunut jo 2023, mistä syystä uusimpia ohjepäivityksiä ei ole ollut mahdollista ottaa mukaan suunnitelmaan. Ratasuunnitelmaan on päivitetty liikenteenohjaussuunnitelma vastaamaan uusimpia ohjeita.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

ELY-L on lausunnossaan ilmoittanut, että nähtävillä olevassa ratasuunnitelmassa ei ole esitetty siltojen eikä tunneleiden yleispiirustuksia. Ne on toimitettava Väylävirastoon tarkistettaviksi ennen ratasuunnitelman hyväksymistä.

Länsirata Oy toteaa, että Väylävirasto ei ole suunnitelmien tarkastava osapuoli. Ratasuunnitelman teknisen aineiston osalta suunnittelussa on ollut ulkopuoliset tarkastajat, jotka ovat hyväksyneet ratasuunnitelman silta- ja tunnelikuvat. Turvaluokituksen vuoksi suunnitelmat eivät ole olleet nähtävillä olevassa aineistossa – silloista ja tunneleista on tarpeelliset tiedot esitetty suunnitelmakartoilla sekä suunnitelmaselostuksessa että pituusleikkauksissa. Länsirata on toimittanut silta- ja tunnelikuvat Väylävirastolle katsottavaksi.

ELY-L on todennut, että rata-alueen vesiä ei lähtökohtaisesti saa johtaa moottoritien sivuojiin. Moottoritien kuivatuksen toimiminen on varmistettava. Kuivatussuunnitelmaa ei ole esitetty ratasuunnitelmassa. Se on toimitettava Uudenmaan ELY-keskuksen L-vastuualueelle tarkistettavaksi ennen ratasuunnitelman hyväksymistä.

Länsirata Oy toteaa, että kuivatus on esitetty suunnitelmakartoilla. Erillisiä kuivatuskarttoja ei tehdä, mutta rata-alueen kuivatus on tarkistettu moottoritien kuivatuksen kanssa toimivaksi. Lähtökohtaisesti vesiä ei johdeta sivuojiin, mutta valtatie 1 sekä Ämmässuon ratasillan (Histanojan AKS) kohdalla radan vesiä joudutaan johtamaan hetkellisesti valtatie 1 sivuojaan laskuojan 51 kohdalla. Osa näistä vesistä sisältää myös valtatie 1 hulevesiä, joita johdetaan laskuojaa 51 pitkin. Näitä vesiä varten on valtatie 1 toiselle puolelle osoitettu viivytysaltaita Histan eritasoliittymän yhteyteen.

ELY-L on todennut, että ympäristösuunnitelmakartoista ei selviä tarkemmin, kuinka maa-ainesten sijoitusalueet on tarkoitettu maisemoida. Tievalueiden maisemoinnin kannalta kartat ovat varsin luonnosmaisia ja puutteellisia esimerkiksi eritasoliittymien, purettavien tieyhteyksien ja viivytysaltaiden osalta. Nämä tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa.

Länsirata Oy toteaa, että ympäristösuunnitelmat ja maa-ainesten sijoitusalueet tarkennetaan jatkosuunnittelussa. Maa-ainesten sijoitusalueet vaativat mahdollisesti luvituksen ja muutenkin tarkemman suunnittelun. Tässä ratasuunnitelmassa alueet on tunnistettu.

ELY-L on pyytänyt yhteistä palaveria Uudenmaan ELY-L ja Väyläviraston kanssa maanteiden liikenneasioista.

Kokoukset on pidetty, ja Länsirata on toimittanut myös ELY-L:n pyynnöstä lausuntojen vastineet Uudenmaan ELY-L puolelle ennen ratasuunnitelman hyväksyntää.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

- 4. Uudenmaan ELY-Y** on todennut 9.5.2025 antamassaan lausunnossaan, että maakuntakaavantilanne on kuvattu ratasuunnitelmaselostuksessa perusteellisesti. ELY-keskus on todennut, että Espoo-Hista -rataosuuden alueella on voimassa joko kunnan laatima yleis- tai asemakaava koko matkalla, joten ratasuunnitelman perustuu ratalain 10 §:n tarkoittamaan oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueidenkäyttöön on selvitetty. Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että Kolmperänsuoran asemakaavamuutoksen (aluenro 641601) hyväksymispäätös on muutoksenhaussa. Siten ratasuunnitelmassa esitetyt liikennejärjestelyt perustuvat hyväksytyyn, muttei lainvoimaiseen, asemakaavaan. Mikäli asemakaavan hyväksymispäätös kumoutuu muutoksenhaussa, ovat liikennejärjestelyt voimaan jäävän asemakaavan vastaisia, eikä kyseessä ole vaikutuksiltaan vähäiset poikkeavuudet.

Länsirata Oy toteaa, että yhtiö tiedostaa kaavoitusprosessin vaikutuksen ratasuunnitelmaan. Valitusasia koskee Nupurintien hallinnollista luokkaa (maantie/katu) eikä ratasuunnitelmassa osoitettuja liikennejärjestelyjä.

Uudenmaan ELY-keskus toteaa, että likimäärin ratakilometrien 24-26 välillä Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava on hyväksytty ja saanut lainvoiman ainoastaan ratalinjan käsittävältä osaltaan. Hyväksytyssä ja lainvoiman saaneessa yleiskaavassa ei siten ole esitetty esimerkiksi Myntinmäen keskusta tai asemapaikkaa, eikä osoitettu tai käsitelty radan kanssa risteäviä, maakunnallisesti merkittäviä ekologisia yhteyksiä edellä mainitulta rataosuudelta.

Länsirata Oy toteaa, että Myntinmäen keskusta on esitetty ratasuunnitelmassa asemavarauksena, jolla tarkoitetaan varautumista radan geometriassa mahdolliseen asemapaikkaan. Eli mikäli maankäyttö alueella tiivistyy, on Myntinmäen asemalle mahdollista käynnistää erillinen ratasuunnitelma aikanaan. Uusimaa kaavan 2050 ja tätä edeltävien maakuntakaavojen ekologiset yhteydet ovat olleet suunnittelun lähtöaineistoa. Eläimet pääsevät liikumaan tunnelien kohdalla ja siltojen alitse. Ratasuunnitelman C-kansiossa olevilla ympäristösuunnitelmakartoilla on suunnitellut liito-oravien ylityspaikkakohdat sekä pieneläinputket ja saukon ekologinen yhteys. Erillistä riistasiltaa ei ole suunniteltu Espoo-Hista -osuudelle.

Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnossa mainitaan, että yhteysviranomaisen katsoo, että YVA:n perusteltu päätelmä on ajantasainen. Yhteysviranomaisena ELY katsoo edelleen, että hankkeella on merkittäviä kielteisiä vaikutuksia luontoon, pinta- ja pohjavesiin, maisemaan ja kulttuuriympäristöön, ilmastoon, maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön. Radan jatkosuunnittelussa tulee edelleen kiinnittää erityistä huomiota haitallisten vaikutusten ehkäisyyn ja lieventämiseen ottaen huomioon hankkeen koko ja pitkäkestoisuus.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Länsirata Oy toteaa, että ratasuunnitelmassa on huomioitu edellä mainitut asiat ratasuunnitelmatarkkuudella. Vaikutukset luontoon, pinta- ja pohjaveisiin, maisemaan ja kulttuuriympäristöön, ilmastoon, maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön on tarkasteltu niin hyvin kuin tässä ratasuunnitelmavaiheessa se on mahdollista. Jos hanke saa rahoitusta, käynnistyy rakentamissuunnittelu ja rakentamisvaihe, jossa edelleen kiinnitetään erityistä huomiota haitallisten vaikutusten ehkäisyyn ja lieventämiseen. Rakentamisen ajankohta ei ole vielä tiedossa, mutta Länsirata Oy on sitoutunut vastuullisuuden periaatteisiin.

Uudenmaan ELY-keskus lausuu, että ainakin kolmen suurimman läjitysalueen perustaminen edellyttää ympäristövaikutusten arviointimenettelyä YVA-lain hankeluettelon perusteella. Läjitysalueiden YVA-menettelyissä ylijäämämaiden sijoittamista on syytä tarkastella Espoon alueella kokonaisvaltaisesti, jotta haittavaikutuksia ympäristölle ja asutukselle voidaan sijoituspaikkojen valinnalla ja vaihtoehtotarkastelulla vähentää riittävästi. Mikäli sijoituspaikkojen valinta on jo tehty alustavan vaihtoehtotarkastelun perusteella, valitut sijainnit tulee perustella YVA-aineistossa.

Uudenmaan ELY-keskus kiinnittää lausunnossaan myös huomiota siihen, että esitettyjen sijoitusalueiden toteuttamiseen ja hyväksyttävyyteen liittyy epävarmuustekijöitä, joita ei ole ympäristövaikutusten arvioinnin mukaisessa prosessissa tarkasteltu. Uudenmaan ELY-keskus on nostanut asian esiin myös hankkeeseen liittyvissä neuvotteluissa.

Länsirata Oy on tiedostanut läjitysalueiden (maa-ainesten sijoitusalueiden) mahdolliset lupaprosessit ja YVA-tarpeen. Heti, kun toteutusraha on saatu, käynnistyy sijoitusalueiden osalta tarkemmat keskustelut ja suunnittelut. Länsirata on samaa mieltä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa, että sijoitusalueet tulee tarkastella Espoon kaupungin koko alueelta kokonaisvaltaisesti. Espoon kaupungilla on myös omia maa-ainesten sijoitusalueiden prosesseja käynnissä, joiden hyötykäytöstä pitää keskustella sopimusmielessä, mikäli länsirata saa rahoituksen ja rakentaminen käynnistyy. Tässä ratasuunnitelmassa sijoitusalueet on tunnistettu ratasuunnitelmatarkkuudella massatasa-painon hallitsemiseksi. Myös tulevilla urakoitsijoilla saattaa olla omia alueita, joita tulevat rakentamisen yhteydessä esittämään maa-ainesten sijoittamiseen.

ELY-keskus lausuu, että Kvarnträskin luonnonsuojelualueelle (YSA012758) kohdistuu ratasuunnitelmasta suoria heikentäviä vaikutuksia ja sen osalta on haettava luonnonsuojelulain perusteella päätetyn suojelun osittaista lakkauttamista. ELY-keskuksen päätöksessä (UUDELY/10250/2020) edellinen luonnonsuojelun alueen lakkautumishakemus hylättiin ennenaikaisena ja katsottiin, että luonnonsuojelualueiden osittaista lakkauttamista on haettava erikseen, kun kyseiset alueet sisältävä ratasuunnitelma on lainvoimainen.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Länsirata Oy on tiedostanut, että hankkeen tulee hakea luonnonsuojelualueen osittaista lakkauttamista, mikäli radasta tehdään toteutus päätös.

ELY-Y on todennut, että ratasuunnitelman mukaan Römålan pähkinäpensaikko on osittain rata-alueella, mutta arviolta noin puolet kuviosta voidaan säilyttää. Kohde saattaa täyttää uuden luonnonsuojelulain (9/2023) 64 §:n luontotyypin määritelmän Luonnonsuojelulain 64 § suojeltuihin luontotyypeihin kuuluva pähkinäpensaikko. ELY-keskus katsoo, että Römålan pähkinäpensaikko ei ole luonnonsuojelulain tarkoittama luontotyyppi, joka tulisi suojella rajauspäätöksellä.

Länsirata Oy toteaa, että Rämålan pähkinäpensaikko on uuden luonnonsuojelulain ja -asetuksen tultua voimaan käyty biologin toimesta tarkistamassa syksyllä 2024. Länsirata yhtyy ELY-keskuksen lausumaan.

ELY-Y on todennut lausunnossaan, että liito-oravaa koskevia poikkeuslupahakemuksia on aiemmin haettu tämän ratasuunnitelman suunnittelujaksolle 1 kpl. Liito-oravalupahakemuksesta on saatu ELY-keskukselta myönteinen lupapäätös. Ratasuunnitelmavaiheessa on ilmennyt joitakin uusia poikkeuslupatarpeita. Lupatarpeet tarkentuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Ratasuunnitelmasta ei käy ilmi uusien liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikojen sijainti tai lukumäärää eikä ratalinjauksen vaikutuksia niihin. ELY-keskus katsoo, että poikkeusluvat on haettava ja käsiteltävä ennen ratasuunnitelman hyväksymistä, jotta poikkeusluvan edellytykset voidaan tutkia ja vaikutukset lieventämistoiimiin huomioida ratasuunnitelmassa.

Länsirata Oy toteaa, että Espoon yleiskaavan 2060 selvityksissä (Keiron 2023) tehtiin liito-oravahavaintoja ja rajattiin liito-oravan ydinalueita sellaisille alueille, jotka oli Länsiradan ratasuunnitelman laadinnan 2022 aikana tunnistettu soveltuviksi, mutta asumattomiksi liito-oravakohteiksi. Kohteet esiteltiin ELY-keskukselle palaverissa 15.5.2025 ja Länsirata Oy toimitti sovittu ELY-keskukselle erillisen aineiston lausuttavaksi. ELY-keskus on lausunut 3.9.2025, että ELY-keskus katsoo, että liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkaan Hemängsbergetin tai Svartbäckträsketin alueilla ei kohdistu sellaisia heikentäviä vaikutuksia, jotka vaatisivat luonnonsuojelulain 83 § mukaista poikkeamista, mikäli liito-oravan ylityspaikat toteutetaan ratasuunnitelman mukaan. Liito-oravien poikkeuslupahakemukset toimitetaan ELY-keskukselle ja täydentävät katselmoinnit tehdään, kun länsiradan toteuttaminen ratkeaa.

Espoon Kvarnträskin luonnonsuojelualueen, Svartbäckträsketin ja Kolmirannan osalta lepakkoselvitykset tulee tarkentaa rakentamissuunnitelmavaiheessa ja tarvittaessa hakea luonnonsuojelulain mukaiset poikkeusluvat.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Länsirata Oy tarkentaa lepakkoselvitykset rakentamissuunnittelun yhteydessä, ja tarvittaessa hakee luonnonsuojelulain mukaiset poikkeusluvut.

ELY-keskus muistuttaa lausunnossaan, että seuraavissa suunnitteluvaiheissa tulee selvittää vuollejokisimpukan esiintymät ja siirtotarpeet (Espoonjoki ja Gumbölenjoki) sekä hakea niihin mahdollisesti tarvittavat luonnonsuojelulain mukaiset poikkeamisluvat.

Länsirata Oy toteaa, että vuollejokisimpukoiden esiintymät ja siirtotarpeet suunnitellaan rakentamissuunnittelun aikana ja hakee niihin tarvittavat poikkeusluvut.

ELY-keskus lausuu lausunnossaan, että ratasuunnitelman mukaan syksyn 2024 maastokäynnin yhteydessä ilmeni uusi poikkeuslupatarve Mynttilän kalliotunnelin toteuttamiseen liittyen, sillä osa rauhoitetun lahokaviosammalen esiintymistä jää radan ja tunnelin rakennustoimien alueelle. Suunnitelmassa on todettu tarve luonnonsuojelulain mukaiselle poikkeusluvalla lahokaviosammaleen osalta. ELY-keskus katsoo, että myös tämä lupa tulee hakea ennen ratasuunnitelman hyväksymistä.

Länsirata Oy toteaa, että lahokaviosammaleen osalta toimitaan samoin kuin lepakkojen ja vuollejokisimpukoiden osalta. Luvat haetaan, kun varmuus toteutuksesta on olemassa. Tällä ei ole estettä ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen, koska ratasuunnitelmassa tunnistetaan luvat ja valmistellaan ne niin pitkälle kuin mahdollista. Luvat laitetaan vireille, kun varmuus rakentamisesta on olemassa. Länsirata Oy on pyytänyt erillislausuntoa aiheeseen ELY-keskukselta ja saanut 3.8.2025 lausunnon, jossa mainitaan, että ELY-keskus katsoo, että poikkeamislupa lajirauhoituksesta voidaan hakea hankkeen seuraavassa vaiheessa. Luonnonsuojelulain mukaiset poikkeamisluvat annetaan määräaikaisena ja voivat olla voimassa enintään 10 vuotta kerrallaan. Koska hankkeen toimenpiteet sijoittuvat pitkälle tulevaisuuteen poikkeamisluvat ehtisivät todennäköisesti raueta ennen toimenpiteiden toteuttamista.

ELY-keskus on lausunut, että hankkeen vaikutus kokonaisuutena tulee olemaan kaiken kaikkiaan kielteinen arvokkaiden maisemaympäristöjen ja rakennettujen kulttuuriympäristöjen ominaispiirteisiin, niiden voimakkaan muuttumisen vuoksi. Yksityiskohtaisemmalla suunnittelulla pystytään vaikuttamaan lähinnä yksittäisiin kohteisiin, kuten muun muassa siltojen ja meluaitojen arkkitehtuuriin, materiaaleihin ja väritykseen sekä rataympäristöihin kytkeytyviin kasvillisuusistutuksiin.

Länsirata Oy toteaa lausunnossaan, että yksityiskohtaisella suunnittelulla on mahdollista vaikuttaa radan yleisilmeeseen ja maisemointiin. Radan ympäris-

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

töön kytkeytyvällä kasvillisuudella ja arkkitehtuurilla on valtava vaikutus maisemointiin. Ympäristö pyritään suunnittelemaan siten, että materiaalivalinnat ovat mahdollisimman luonnonmukaisia. Näillä valinnoilla on kuitenkin merkitystä lopputuloksen kannalta.

ELY-keskus on lausunut, että ratasuunnitelman mukaan raideliikenteen aiheuttamille valtioneuvoston päätöksen 993/1992 ohjeavot ylittävälle meluvyöhykkeille ei jää yhtään asuinrakennusta, kun suunnitelman mukaiset meluesteet rautatiealueelle on toteutettu. Uudenmaan ELY-keskus pitää esitettyä meluntorjuntaa riittävänä, koska se täyttää melunhallinnan kannalta minimivoitteen. Ratasuunnitelman mukaan asukkaiden suojaamiseksi melulta rakennusten asuintiloissa tulee kuitenkin toteuttaa kiinteistökohtaista torjuntaa kuudessa kohteessa. Kriteereinä sisätilojen suojaamisessa on käytetty VNp 993/1992 mukaisia sisätilojen ohjeavot sekä junan ohituksen aiheuttamaa hetkellistä enimmäistasoa LAFmax, jonka tavoitetasoksi esitetään tasoa 45 dB (LAFmax) ja raja-arvoksi 55 dB (LAFmax). Ratasuunnitelman mukaan arvioinnissa otetaan huomioon myös melutapahtumien esiintymistaajuus. Esiintymistaajuudesta ja sen vaikutuksesta ei kuitenkaan anneta ratasuunnitelmassa mitään esitystä. Tältä osin ratasuunnitelma ei mahdollista esitetyn kriteeristön ja mahdollisten vaikutusten arviointia, mikä vie pohjan kiinteistökohtaisen torjunnan riittävyden arvioinnilta.

Länsirata Oy toteaa, että esiintymistaajuudella tarkoitetaan melutapahtumien esiintymistiheyttä, joka taasen vastaa radalle arvioitua liikennemäärää. Melun hetkellisen maksimitason osalta kaukoliikenteen junat, IC:t ja Pendolinit ovat hetkellisen maksimitasoa mitoittavia junatyyppejä. Ratasuunnitelmaselostuksen aineistossa olevassa meluselvityksessä on esitetty radalla liikennöivien junien tyypit, junien lukumäärät (päivä / ilta) ja nopeudet. Junien ohitusmäärät yöaikaan (klo 22-07) edustavat korkeiden hetkellisten maksimitasojen hetkellistä esiintymistaajuutta. Junien päivä- ja yöaikaiset liikennemäärät on esitetty ratasuunnitelmaselostuksen liitteenä olevassa meluselvityksessä. Kaukojunia (IC- ja Pendolinoja) rataosuudelle arvioidaan liikennöivän ennustetilanteessa yöaikaan (klo 22-07) 10 kpl.

Kaikissa kiinteistökohtaisen meluntorjunnan kohteissa voidaan saavuttaa sisätiloissa alle 45 dB (LAFmax) melutaso. Länsirata Oy katsoo, että esiintymistaajuutta ei ole tarpeellista tarkastella, jos hyväksyttävä tavoitetaso saavutetaan.

ELY-keskus on lausunnossaan todennut, että se ei pidä mahdollisena, että enimmäistason osalta hankkeessa poiketaan kiinteistökohtaisissa torjunnoissa yleisesti käytössä olevasta yöaikaisesta enimmäistason suositusarvosta 45 dB (LAFmax), riippumatta tapahtumien lukumäärästä. Melutapahtumien lukumäärän käyttäminen kriteerinä on ongelmallista, koska liikenteen kehittämisen tarpeista tulevaisuudessa ei voida olla varmoja. Raideliikenteen kehittyminen

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

suunnitelmajaksolla voi johtaa yöaikaisen liikenteen kasvuun, jolloin nyt esitetyt kriteerit voivat ylittyä, mikä voi johtaa asukkaan kannalta kestävämpään tilanteeseen.

Länsirata Oy toteaa, että tässä suunnitelmassa ei ole poikettu yöaikaisesta enimmäistason suositusarvosta 45 dB (LAFmax). Kaikkien kuuden kohteen osalta ehdotetuilla toimenpiteillä päästään sisämelun osalta asetettuun tavoitetasoon 45 dB (LAFmax). Melulaskennoissa on junaliikenteen määrinä käytetty joukkoliikenneasiantuntijoiden laatimia arvioita junamääristä ennustetilanteessa. Radalla ei ole suunniteltu ajatettavan yöaikaista liikennettä (nykyiselläänkään rantaradalla ei ole säännöllistä yöaikaista liikennettä, joka useimmiten on tavaraliikennettä). Mikäli tavaraliikennettä halutaan radalle tulevaisuudessa radan rakentamisen myötä, saattaa tämä laukaista erillisen ratasuunnitelman laatimisen, jossa huomioidaan raideliikenteen melun kasvu ja mahdollinen akselipainokorotus. Skenaario yöliikenteestä on tällä hetkellä erittäin epätodennäköinen, sillä Helsingissä ei juurikaan liikennöi tavarajunia Vuosaaren satamaradan valmistuttua ja tavaraliikenteen siirryttyä sinne. Radasta pitää rakentamisvaiheessa kirjata vuotuiseen verkkoselostukseen.

ELY-keskus toteaa myös, että vaikka meluntorjuntatoimilla altistuvat kohteet saadaan suojattua ohjeavot ylittävältä melulta, uusi raideyhteys muuttaa merkittävästi ääniympäristöä alueilla, joilla ei ole aiemmin ollut raideliikenteen melua ja erityisesti sellaisilla alueilla, jolla ihmistoiminnan aiheuttama melu on ollut vähäistä. Tämä muutos on paikoin merkittävä ja kaikkialla pitkäaikainen, vähentäen alueiden laatua ja ihmisten virkistäytymismahdollisuuksia. Lisäksi lisääntyvällä melulla on todennäköisesti vaikutuksia myös alueiden eliöstölle. Jatkosuunnittelussa tulisi pyrkiä selvittämään, voidaanko radan geometrialla ja mahdollisilla hankkeesta syntyvillä ylijäämämailla vähentää melun leviämistä ympäristöön.

Länsirata Oy toteaa, että ylijäämämassojen käyttöä meluntorjuntaan on selvitetty sekä yleissuunnitelma- että ratasuunnitelmavaiheessa. Meluvallien käyttöä rajoittavat radan pystygeometria sekä ylijäämämassojen laatu. Ratageometrian painaminen alas olisi melusuojauksen kannalta vaimentava ratkaisu, mutta se johtaisi mm. valtaviin ylijäämämassoihin, radan kuivatusongelmiin sekä pidentyneisiin tunneleihin.

Uudenmaan ELY-keskus pitää ongelmallisena, että ratasuunnitelmassa käytetään suunnittelussa käytetyistä ylemmistä hankkeen vetäjän esittämistä omista suunnitteluarvoista nimitystä raja-arvo (melu ja runkomelu). Vastavuoroisesti yleisesti ja laajasti käytössä olevista suunnitteluarvoista puhutaan tavoitetasona. Tämä antaa lukijalle väärän kuvan eri tasojen ohjaavuudesta. Ratasuunnitelmassa tulisi selkeästi esittää, että korkeammat ratasuunnitelmassa olevat arvot ovat hankekohtaisia enimmäistasoja, eikä puhua raja-arvoista.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Länsirata Oy toteaa, että termeillä on nimenomaan pyritty tuomaan esiin nimitysten mukaisesta suunnittelulla tavoiteltava taso sekä ehdoton taso (=raja-arvo), jota ei tule ylittää. Tavoitetaso on pyritty saavuttamaan kohdullisilla keinoilla, raja-arvon ylittyminen on johtanut lunastusmenettelyn mukaiseen tarkasteluun. Länsirata Oy ei katso, että tavoitetason ja raja-arvo-termien käyttäminen antaa väärää kuvaa niiden ohjauvuudesta. Länsirata Oy täsmentää suunnitelmaselostukseen, että tässä työssä raja-arvolla tarkoitetaan hankekohtaisia enimmäistasoja.

Uudenmaan ELY- keskus ei pidä mahdollisena, että runkomelutasojen osalta hankkeessa poiketaan kiinteistökohtaisissa runkomelutasoissa yleisesti ja laajasti käytössä olevista runkomelun suositustasoista 30/35 dB (L<sub>pr</sub>m). Ratasuunnitelman informatiivisessa osassa C05-07 esitettyjä perusteita tason 45 dB (L<sub>pr</sub>m) käytöstä hankkeen raja-arvona ei voida pitää riittävinä. Tältä osin ratasuunnitelma ei täytä ratalain 15 §:ssä säädettyä edellytystä, jonka mukaan suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi.

Länsirata Oy katsoo, että ELY-keskuksen lausunto tältä osin on kohtuuton, kun ottaa huomioon miten paljon rataosuudelle on esitetty runkomelusuojausta. Rataosuudelle on suunniteltu runkomelusuojausta noin 5,7 kilometrin matkalle eli yli puolet koko rataosuuden pituudelta. Kaksi vakituiseen asumiseen tarkoitettua rakennusta ja yksi lomarakennus on esitetty lunastettavaksi runkomeluhaitan vuoksi ja kolmeen esitetään käyttötarkoituksen muuttamista, joista kaksi on nyttemmin palanut ja/tai purettu ja kolmas on todettu virallisesta rekisteritiedosta poiketen Espoon kaupungin lausunnossa olevan talousrakennus, jolloin siihen ei käytännössä sovelleta runkomelun viitearvoja. Runkomelusuojausta on esitetty myös niiden kiinteistöjen kohdalla, joissa ei ole päästy alle 35 dB runkomelutasoon.

Runkomeluhaitan merkittävyyteen vaikuttaa se, kuinka usein runkomelusta aiheutuvia melutapahtumia on erityisesti yöaikaan. Runkomelun aiheuttajana mitoittava junatyyppi on veturivetoinen IC-juna, joita arvioidaan yöaikaan klo 22-7 liikennöivän yhteensä 6 kpl. Sähkömoottorijunien (Pendolino, lähijunaliikenteen Sm5) aiheuttama runkomeluvaikutus on oleellisesti pienempi, eivätkä ne aiheuta runkomelun suositusarvojen ylityksiä. Laskennallisesti arvioidut suurimmat runkomelutasot edustavat siten vain yhtä junatyyppiä, jonka osuus tulevaisuudessa tulee todennäköisesti vähenemään henkilöliikenteessä.

ELY-keskus lausuu, että ratasuunnitelmasta ei myöskään esitetä selkeästi mihin sijoittuvat sellaiset kohteet, joissa 30/35 dB (L<sub>pr</sub>m) taso ei ole saavutettavissa. Etenkin sellaisilla alueilla, joissa ei ole aiemmin ollut raideliikennettä runkomelun esiintyminen uutena melulähteenä voidaan kokea erityisen häiritsevänä.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Kun tähän liitetään myös asuinalueen ääniympäristön muutos ja sen vaikutus asumisen laatuun ja elinympäristön viihtyisyyteen, voi syntyvät yhteisvaikutukset olla asukkaalle kannalta erityisen haitallisia. Tästä syystä, kuten aiemmin on todettu, Uudenmaan ELY-keskus ei pidä mahdollisena poikkeamista yleisesti ja laajasti käytössä olevista runkomelun ja melun enimmäistason suositusarvoista asuinrakennusten asuintiloissa.

Länsirata Oy toteaa, että runkomeluvyöhykkeiden väliin 35–45 dB (L<sub>rm</sub>) jäävät rakennukset näkyvät ratasuunnitelma selostuksen liitteessä (C05 07.03\_Tarina\_runkomelu\_liite1\_3\_runkomelukartta\_vaimennuksella\_(Espoo-Salo) C05-07) taustakartalla eli ne on esitetty aineistossa.

ELY-keskus toteaa, että Raportissa ”Rakentamisen aikaiset vaikutukset, 28.9.2023” on todettu, että pohjaveden alentamiseen tarvitaan vesilain mukainen lupa, mikäli pumpattava vesimäärä on enemmän kuin 250 m<sup>3</sup> vuorokaudessa. ELY-keskus huomauttaa, että pohjaveden alentaminen voi edellyttää vesilupaa myös vähäisemmällä vesimäärällä, jos sillä on vesilain 3:2 tarkoittamia vaikutuksia. Lisäksi ELY-keskus toteaa, että vesilain 2:15 perusteella veden ottamisesta tulee tehdä ilmoitus valtion valvontaviranomaiselle, jos otettava määrä on yli 100 m<sup>3</sup> vuorokaudessa.

Länsirata Oy toteaa, että vesilupatarvekyselyä varten tehdyissä pohjavesiarvioissa on huomioitu muutkin vesilain 3:2 mukaiset vaikutukset, kuin pelkkä 250 m<sup>3</sup>/d pumppausmäärä. Suunnittelun aikana on pyydetty ELY-keskukselta lausunnot pohjavesien lupatarpeista kohteista, joissa nykyisen tutkimustiedon pohjalta todettiin olevan tarve vesilupatarpeen selvittämiseksi. Länsirata Oy huomioi mahdollisessa jatkosuunnittelussa esiin noisevat vesilupatarpeet ja tekee vesilain mukaisen ilmoituksen valtion valvontaviranomaiselle, mikäli rakentamisen aikana vettä jouduttaisiin pumppaamaan yli 100 m<sup>3</sup> vuorokaudessa. Jatkosuunnittelu on riippuvainen toteutus päätöksestä.

ELY-Y on todennut, että pohjavesiä koskevassa erillisraportissa (9.11.2023) on esitetty arvio pohjavesivaikutuksista. Raportin ”liite 1 Pohjavesikartat” eivät kuitenkaan ole lausunnonantajan käytettävissä. ELY-keskus on kannanotoissaan (9.6.2023, UUDELY/5297/2023) arvioinut, että esitettyjen tietojen perusteella Mikkilän, Myntinmäen ja Kakarlammen tunneleiden sekä Stampforsenin ja Histan maa-/kalliroleikkauksien rakentaminen ei ole luvanvarainen hanke vesilain 3 luvun 2 § perusteella (VL 587/2011). Suunnittelussa on tunnistettu useita paineellisen pohjaveden alueita, joilla rakentamisen pohjavesivaikutukset tarkentuvat suunnittelun myöhemmissä vaiheissa. ELY-keskus toteaa, että hankkeella, joka muuttaa pohjaveden laatua tai määrää on oltava vesilain mukainen lupa, jos muutos aiheuttaa edunmenetystä yleiselle tai yksityiselle edulle (VL 3:2)

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Länsirata Oy toteaa, että raportin ”liite 1 Pohjavesikartat” sisältävät salassa pidettävää tietoa yksityiskaivoista, vedenottamoista ja maanalaisista rakenteista, eikä karttasarja ole ollut mukana julkisessa aineistossa. Mikäli jatkosuunnittelussa esitettyjen tunneleiden sekä maa- ja kalliioleikkausten osalta vesilupatarvekyselyn perusteina käytetyt tiedot merkittävästi muuttuvat tai paineellisen pohjaveden alueilla todetaan nykyisistä pohjavesitiedoista poiketen vesilupatarpeen ylittäviä pohjavesivaikutuksia, tullaan lupatarve selvittämään ELY-keskukselta. Jatkosuunnittelu on riippuvainen toteutuspäätöksestä.

ELY-keskus tuo esiin kuten aiemminkin, että kokonaisuudessaan hankkeen vaikutukset ilmastoon ovat haitalliset. Hankkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa on edelleen kiinnitettävä erityistä huomiota ilmastovaikutusten lieventämiseen ja ilmastomuutokseen sopeutumiseen.

Länsirata Oy toteaa, että hankkeen jatkosuunnittelussa edelleen kiinnitetään erityistä huomiota ilmastovaikutusten lieventämiseen ja ilmastomuutoksen sopeutumiseen tekemällä järkeviä valintoja ratarakenteissa ja työkoneiden käytössä.

ELY-Y on lausunut lausunnossaan, että hankkeen ilmastovaikutusten käsittelyssä on puutteita, jotka on syytä korjata. Aineistosta puuttuu maininta, että lyhyellä ja keskipitkällä tarkastelujaksolla ratahankkeen vaikutukset ilmastoon ovat kokonaisuudessaan kielteiset. Pitkälläkään aikajänteellä vaikutuksia ilmastoon ei voida todeta myönteiseksi. Hanke lisää päästöjä ja pienentää hiilinieluja eikä täten edistä hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista. On kuitenkin hyvä, että ilmastovaikutusten lieventämistä on selvitetty ja tehokkaita keinoja vähentää päästöjä on löydetty. Näiden toimien toteutumista ei ole kuitenkaan varmistettu, vaan ne jäävät toteamiksi.

Länsirata Oy on lisännyt ratasuunnitelmaselostukseen maininnan lyhyen ja keskipitkän tarkastelujakson osalta, että ratahankkeen vaikutukset ilmastoon ovat kokonaisuudessaan kielteiset. Kuitenkin monilla toimivilla ratkaisuilla ilmastovaikutusten lieventämistä voidaan tehdä. Rakentamisvaiheessa kiinnitetään erityistä huomiota kestäviin ja vastuullisiin ratkaisuihin, joihin Länsirata Oy on sitoutunut.

ELY-Y toteaa, että ratasuunnitelman selostuksessa viitataan liitteeseen, jossa ei ole tarkasteltu kyseistä rataosuutta, vaan se koskee laajempaa hanketta. Selostuksessa esitetyt arvioinnin tuloksia ei täten voi tarkistaa. Valitut päästöjen vertailukohtat eli tieliikenteen päästöt vuonna 2022 ja suomalaisen keskimääräinen hiilijalanjälki ovat huonoja vertailukohtia, sillä ne eivät kuvaa elinkaari-päästöjä, joita ratahankkeessa on arvioitu.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Länsirata Oy toteaa, että yhtiön tehtävään kuuluu koko ratahankkeen suunnitelmien saattaminen rakentamisvalmiuteen. Helsinki-Turku ratahankkeen tavoitteena on toteuttaa koko rataosuus, koska ulosmitattava hyöty hankkeelle saavutetaan koko yhteyden toteuttamisella. Espoo-Hista-välin tunnusluvut on esitetty samoissa taulukoissa kuin Espoo-Lohja -välin tulokset sulkeissa (taulukko 1, taulukko 8 ja taulukko 9). Suunnitelmaselostukseen on lisätty vertailuluvuksi Rakennusteollisuuden julkaiseman raportin mukainen vertailuluku koko Suomen infrarakentamiselle vuonna 2021.

ELY-Y toteaa, että ilmastonmuutoksen sopeutumisen käsittely on yleispiirteinen ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on jätetty pitkälti jatkosuunnittelun ratkaistavaksi. Vaikka liitteessä on tunnistettu laajempaan ratahankkeeseen kohdistuvia ilmatoriskejä, ei niitä ole tarkasteltu erikseen kyseisen hankkeen osalta. Ilmatoriskien käsittelystä ei myöskään selviä, millaisiin ilmaston muuttumisen skenaarioihin tai muihin arvioihin kyseinen tarkastelu perustuu. Täten ei voida arvioida, ovatko toimenpiteet riittäviä. Tältä osin ratasuunnitelman selostusta on täydennettävä. Hanketta koskevan sopeutumis- ja varautumistarkastelun tarve on tuotu esiin jo Helsinki-Turku Tunnin juna -hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyä koskevassa yhteysviranomaisen perustellussa päätelmässä, jossa todettiin, että arviointiselostuksesta puuttuu selkeä kokonaiskuvaus ilmastonmuutokseen sopeutumisesta ja sään ääri-ilmiöihin varautumisesta.

Länsirata Oy:n tehtävänä on teettää suunnitelmat Helsinki-Turku nopean junayhteyden osalta rakentamisvalmiuteen. Ratayhteyden hyödyt ovat ulosmitattavissa vain, kun koko ratayhteys on tehty. Espoo-Hista osuudelta ei ole siksi erillisiä ilmastonmuutosselvityksiä, vaan ne kytkeytyvät laajaan ratahankkokonaisuuteen. Ilmatoriskien osalta on varmistettu, että kasvavat ilmatoriskit huomioidaan hankkeen suunnitteluperusteissa ja siten koko pitkällä ratalinjalla.

ELY-Y on todennut, että ratasuunnitelmaselostuksen ilmastovaikutusten käsitteilyyn on virheellisesti sisällytetty ilmanlaatuasioita.

Länsirata Oy on tarkentanut suunnitelmaselostuksen otsikkoa (4.8), että tekstissä huomioidaan myös ilmanlaatua.

ELY-Y on todennut, että ratahankkeen mahdollistaman maankäytöllisen ja liikenteellisen asemaseutujen kehityksen aiheuttamia ilmastovaikutuksia ei ole hankkeessa edelleenkään selvitetty. Voidaan kuitenkin todeta, että ilmastovaikutukset ovat suuria rakentamisen kohdistuessa kokonaan uusille alueille. Lisäksi asemien sijoittuminen usean kilometrin päähän taajaman keskustasta lisää päästöjä.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Länsirata Oy toteaa, että asemaseutujen kehityksen aiheuttamat ilmastovai-  
kutukset ja niihin liittyvä kaavoitus kuuluu kaupunkien ja kuntien vastuulle.  
Länsirata Oy:n tehtävänä on teettää suunnitelmat Helsinki-Turku nopean ju-  
nayhteyden osalta rakentamisvalmiuteen. Maankäytön mahdollinen tiivisty-  
minen ja asemakaavaprosesseihin liittyvät ilmastovaikutusselvitykset ei  
kuulu Länsiradan vastuulle. Asemien sijoittuminen useampien kilometrien  
päähän taajamien keskustasta perustuu maakuntakaavaan, eikä Länsirata  
Oy:lla ole mahdollisuutta vaikuttaa ratalinjan uudelleensijoittamiseen.

Uudenmaan ELY-keskus kiinnittää vielä huomiota siihen, että lausuntopyyntöön  
sisältyvät selvitykset ja vaikutusten arviointi on osin laadittu koko Länsiradan  
suunnittelualueelta, eikä ainoastaan nyt käsittelyssä olevalta Espoo – Hista -  
osuudelta. Tämä tekee aineistosta osallisten kannalta varsin vaikeaselkoista.  
Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue edellyttää  
kirjallista vastinetta lausunnossa esiin tuotuihin näkökohtiin ennen ratasuunni-  
telman hyväksymistä.

Länsirata Oy toteaa, että Länsirata Oy:n tehtävänä on teettää suunnitelmat  
Helsinki-Turku nopean junayhteyden osalta rakentamisvalmiuteen. Ratayh-  
teyden hyödyt ovat ulosmitattavissa vain, kun koko ratayhteys on tehty. Es-  
poo-Hista osuudelta ei ole siksi erillisiä selvityksiä, vaan ne kytkeytyvät laa-  
jaan rataan kokonaisuuteen.

- 5. Uudenmaan maakuntaliitto** on 30.4.2025 ilmoittanut sähköpostitse, ettei  
anna lausuntoa Espoo-Hista ratasuunnitelmasta.
- 6. Espoon kaupunginmuseo** 28.4.2025 päivätyssä lausunnossaan ilmoittanut,  
että ratasuunnitelman suunnitelmaselostuksessa sekä Maisema ja kulttuuripe-  
rintö -erillisraportissa vaikutusten lieventämiseksi esitetyt toimenpiteet ovat oi-  
keasuuntaisia, mutta suurelta osin vielä vailla yksityiskohtia. Näiden toimenpi-  
teiden tarkemmassa suunnittelussa tulee olla yhteydessä Espoon kaupungin-  
museoon.

Länsirata Oy toteaa, että rakentamissuunnittelussa toimenpiteet tarkenne-  
taan detaalitasoon, ja suunnitelmat on esitetty ratasuunnitelmatarkkuudella.

Espoon kaupunginmuseo on lausunut, että suuri rantatie ei ole lain suojaama  
kiinteä muinaisjäännös, eikä varsinaista kajoamislupaa sen poistamiseen tar-  
vita. Neuvotteluissa ja museon aiemmissa lausunnoissa on kuitenkin korostettu  
tien rakenteiden tutkimuksen merkitystä arkeologisen tiedon turvaamiseksi.  
Tutkimusten tullessa ajankohtaisiksi, tulee niiden toteuttamistavasta neuvotella  
Espoon kaupunginmuseon kanssa.

Länsirata Oy toteaa, että tutkimusten tullessa ajankohtaiseksi, Länsirata Oy  
on yhteydessä Espoon kaupunginmuseoon.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Espoon kaupunginmuseo katsoo, että koska Myntinmäen asemapaikan toteutuminen on vielä varmistumatta, Bergdalin valtakunnallisesti merkittävään arkeologiseen kohteeseen ei tule esittää tässä vaiheessa tarpeettomia kohteen arvoja heikentäviä toimenpiteitä. Tämän vuoksi museo ehdottaa, että huoltotie Y102 suunnitellaan kulkeväksi nykyisen golfkentän alueelle, Vanhan Myntintien eteläpuolelle.

Länsirata Oy on tarkastellut yksityistien sijaintia, ja toteaa, että Y102 on ratasuunnitelmassa linjattu niin että sen käyttö sekä rakentamisvaiheessa että Gumbölen ratsastukeskuksen ulkoilureittinä voidaan turvata mahdollisimman hyvin. Lisäksi kustannustehokkuus tien geometrian ja pohjaolosuhteiden vuoksi puoltavat esitettyä linjausta.

Kohteiden Hemängsberget 1 ja Hemängsberget 2 osalta muinaisjäännöksiin kajoaminen edellyttää muinaismuistolain 13§:n mukaan Museoviraston kanssa käytäviä neuvotteluja, joissa määritellään, onko kajoaminen mahdollista ja millä ehdoilla. Neuvottelussa on kuultava myös maanomistajaa. Mikäli Huoltotietä Y102 jatkossakin suunnitellaan Vanhan-Myntintien kohdalle, tulee vastaava neuvottelu käydä myös kohteen Bergdal osalta.

Länsirata Oy käynnistää muinaismuistolain mukaiset neuvottelut, mikäli ratahanke saa rahoituspäätöksen ja tätä kautta rakentamissuunnittelu käynnistyy.

Espoon kaupunginmuseo on lausunnossaan todennut, että huoltotie Y104 kulkee muinaisjäännöskohteen Svartbäck Ryte (mj. rek. 49010049) läpi. Huoltotie kulkee tässä samalla kohdilla kuin Mustanpurontie, joka on 1700-luvulta periytyvä tieyhteys, eikä kelpaa sellaisenaan huoltotieksi. Tämän vuoksi tien parantaminen edellyttää kajoamista Svartbäck Ryten kivikautiseen asuinpaikkaan, josta on havaittu vuoden 2023 tutkimuksissa (Seppä 2023) säilyneitä osia juuri Mustanpurontien varrella. Edellä mainitun perusteella kohteeseen Svartbäck Ryte suunniteltu kajoaminen edellyttää muinaismuistolain 13§:n mukaista neuvottelua.

Länsirata Oy käynnistää muinaismuistolain mukaiset neuvottelut, mikäli ratahanke saa rahoituspäätöksen ja tätä kautta rakentamissuunnittelu käynnistyy.

Museo esittää, että huoltotien Y104 yhdistyminen Mustanpurontiehen on etelässä ratasillan alituksen kohdalla suunniteltava sujuvammaksi, eikä 1700-luvulta asti säilynyttä pohjois–etelä-suuntaista yhteyttä tule katkaista.

Länsirata Oy toteaa, että historiallisesti merkittävä Mustapurontie jää lyhyeltä osuudelta radan alle. Muutoin Mustapurontie säilyy. Yksitystien osalta

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

linjaukselle ei suunnittelussa löydetty muita kustannustehokkaita vaihtoehtoja kuin nyt ratasuunnitelmassa esitetty. Linjaukseen päädyttiin radan korkeusaseman, uuden ratasillan, ympäröivän alueen korkeuserojen sekä pohjaolosuhteiden vuoksi.

Museo esittää myös, että mitään muinaisjäännösten poistamiseen tähtääviä tutkimuksia ei tule aloittaa, ennen kuin hankkeen toteutuminen on varmistunut, rahoitus mukaan lukien. Kaikissa kulttuurimaisemaan kohdistuvien vaikutusten lieventämistoimenpiteiden tarkemmassa suunnittelussa tulee olla yhteydessä Espoon kaupunginmuseoon.

Länsirata Oy käynnistää muinaismuistolain mukaiset neuvottelut, mikäli ratahanke saa rahoituspäätöksen ja tätä kautta rakentamissuunnittelu käynnistyy. Kaikissa kulttuurimaisemaan kohdistuvien vaikutusten lieventämistoimenpiteiden tarkemmassa suunnittelussa Länsirata Oy on yhteydessä Espoon kaupunginmuseoon.

- 7. VR** on lausunut 30.4.2025 päivätyssä lausunnossaan, että suunnitelmassa Espoo–Hista-välin pohjoiselta linjaraiteelta ei ole vaihdeyhteyttä Histan aseman raiteelle 204. Mikäli Hista tulee toimimaan lähijunalinjan pääteasemana, junien kääntäminen on mahdollista ainoastaan raiteella 201. Matkustajapalvelun kannalta olisi parempi ratkaisu, että kääntyvät junat käyttäisivät lähtökohtaisesti raidetta 204, jolloin kaikki Helsingin suuntaan lähtevät junat lähtisivät samalta raiteelta. Histaan saapuvalla matkustajalle saapumisraiteen merkitys on pienempi, mutta Histasta lähtevälle matkustajalle on huomattavasti selkeämpää, jos raiteelta 204 lähdetään normaalitilanteessa aina Helsingin ja raiteelta 201 Lohjan suuntaan.

Länsirata Oy toteaa, että vaihteiden kääntäminen päittäin on mahdollista tarkastella rakentamissuunnitteluvaiheessa.

VR esittää, että Histan itäpään saataisiin puolenvaihtomahdollisuus molemmin päin. Tällä olisi merkittävä vaikutus sekä suunnitteluun että operatiivisten häiriötilanteiden hoitoon. Koska aseman itäpuolella tulee pian kaarre vastaan, vaihteen V215 itäpuolelle ei todennäköisesti ole mahdollista saada toista vaihdekuja. Sen sijaan aseman raiteiden lyhentämistä voisi harkita. Radalla ei todennäköisesti tule tarvetta liikennöidä yli 320-metrisillä kokoonpanoilla (3 x Sm7, 2 x Sm3, veturi + 11 IC-vaunua), joten tämä riittäisi raiteiden hyötypituudeksi. Tällöin vaihteita V225, V223, V221 ja V219 voisi mahdollisesti siirtää lähemmäs laitureita, jolloin uusi vaihdekuja voisi mahtua vaihteiden V219 ja V217 väliin.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Länsirata Oy toteaa, että esitys on hyvä ja täydellisen puolenvaihtopaikan sijoittaminen edellyttää laitureiden siirtämistä länteen. Länsirata Oy on tarkastellut tätä vaihtoehtoa ja esittänyt Espoon kaupungille laitureiden sijoittamista noin 70 metriä länteen ja päivittänyt ratasuunnitelmaa

VR on todennut, että mikäli kaksi uutta vaihdetta aiheuttavat liian suuren kustannusten nousun, voidaan Histan länsipäässä oleva puolenvaihtopaikka muutetaan yksipuoliseksi, eli poistaa suunnitelmasta vaihteet V212 ja V214. Histan toimituksessa lähijunalinjan pääteasemana on täydellinen puolenvaihtopaikka tärkeämpi sillä puolella asemaa, jossa liikennevolyymit ovat suuremmat.

Länsirata Oy toteaa, että laiturin sijainnista on keskusteltu erillisissä Espoon kaupungin palavereissa. Täydellisen puolenvaihtopaikan lisääminen on mahdollista, ja suunnitelmia on tarkennettu tältä osin.

VR toteaa, että jos molemminpuolinen puolenvaihtopaikka ei mahdu Histan itäpään, esittää VR harkittavaksi ainakin vaihdekujan V215/V217 kääntämistä toisin päin, jotta Helsingin suunnasta saapuvien junien kääntäminen tapahtuisi raiteella 204 raiteen 201 sijaan edellä mainituista matkustajapalvelullisista syistä.

Länsirata Oy on täydentänyt suunnitelmia siten, että Histan aseman itäpuolelle on sijoitettu täydellinen puolenvaihtopaikka. Espoon kaupungin kanssa on käyty keskusteluja laiturin sijainnista, mikä johti siihen, että puolenvaihtopaikkaa ei saanut mahtumaan alueelle.

**VR** on todennut 2.5.2025 päivätyssä toisessa lausunnossaan, että ratasuunnitelman osin vajavainen ja puutteellinen lausuntoaineisto ei valitettavasti mahdollista suunnitelman liikenne- ja ratateknisen toimivuuden kunnollista läpikäymistä. VR:n havaintojen mukaan myös suunnitelma-aineiston ratateknisissä tiedoissa on suunnitelmatoimivuuden läpikäymistä haittaavia ristiriitaisuuksia. VR:n mukaan lausuntoaineiston perusteella vaikuttaa edelleen siltä, että Länsiradan rata- ja liikennetekniset suunnitteluperusteet ja nyt esitetyt Espoo–Lohja–Salo-suunnitelmaratkaisut on syytä käydä tarkentavasti läpi sekä korjata ratasuunnitelmaratkaisuja tarvittavasti. Näiltä osin VR:n kyseisen hankesuunnittelun yleissuunnitelmavaiheen lausuntokommentit ovat pääosin edelleen voimassa (VR:n lausunto 9.1.2023).

Länsirata Oy teettää erillisen Histan toimivuustarkastelun, johon VR kutsutaan mukaan sidosryhmänä. Länsirata on ratasuunnitelmavaiheessa teettävä liikenteen häiriösimuloinnin sekä tarkastellut toimivuutta erilliselvityksillä. Toimivuustarkastelu on kuitenkin syytä tehdä siksi, että Histan mahdollinen vaiheittainrakentaminen saadaan tarkasteltua tarkemmin.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

VR on lausunut, että ratasuunnitelman suurimmat muutostarpeet liittyvät edelleen radan Espoonjokilaakson ratasuunnitelman toteutusratkaisuun, jota tulee suunnitelmallisesti parantaa. Rantaradan liittymisvaihteita ja ratageometriaa ei tule toteuttaa niin, että kyseisen alueen linjaraiteille aiheutuu merkittävän alhaiset nopeusrajoitukset. Suunnitelmaratkaisua on siis selvitettävä vielä vaihtoehtoisilla sujuvimmilla toteutustavoilla, vaihdetyypeillä ja raidegeometrioilla.

Länsirata Oy toteaa, että kyseistä paikkaa on tutkittu tarkasti. Rantaradan liittymispaikkaan ei voida sijoittaa pidempiä vaihteita. Erkanemiskohdassa sekä Espoonjoki että Espoon kaupungin tuleva JKPP-baana, ovat suunnittelun pakkopisteitä. Rata erkanee sillalla, ja sillalla kulkeva radan geometria on jo ratateknisten määräysten ja ohjeiden mukaisesti raja-arvoissa. Radan erkanemiskohtaan ei ole muita mahdollisuuksia ratateknisesti kuin kyseinen vaihdetyyppi ja geometria, koska radan seuraava pakkopiste on tien alitus Turun suuntaan katsottaessa. Erilaisia toteutustapoja on tutkittu esiselvityksistä lähtien, joissa ensin tarkasteltiin, tuleeko rata erkanemaan kaukoliikenteen vai lähijunaliikenteen raiteilta tasossa vai eritasossa. Eritasoratkaisun jälkeen päädyttiin siihen, että sijoituspaikka on heti tunnelin jälkeen nykyisiltä raiteilta. Länsirata Oy on tunnistanut, että paikka on haastava – samalla paikalla on myös paljon luontoarvoja, ja ekologinen yhteys, jonka siltaratkaisu pyrkii säilyttämään. Rakentamissuunnitteluvaiheessa voidaan tarkastella vielä löytyykö tuohon kyseiseen paikkaan muita ratkaisuja.

VR on todennut, että toinen merkittävä ratasuunnitelman muutostarve liittyy pääraiteiden raideväliin, joka on radanpidollisista ja toimintavarmuussyistä syytä muuttaa esitetystä 4,7 metristä vähintään 7 metriin. Tämä edesauttaa jatkossa tarvittavia ratatöiden ja liikenteen yhteensovituksia sekä mahdollistaa sujuvammin radan suunnittelun palvelutason ja kulkuominaisuustekijöiden ylläpidon. Riittävä raideväli mahdollistaa paremmin myös talvikunnossapitotöiden sujumisen.

Länsirata Oy toteaa, että ei lähde muuttamaan raideväliä 4,7 metristä 7 metriin. Ratatekniset määräykset ja ohjeet mahdollistavat 4,7 metrin raidevälin ja 7 metrin raideväliä on käytetty niillä osuuksilla, joissa radan rakentaminen on haastavaa. Rata on kauttaaltaan 98 kilometriä pitkä, joten raidevälin kasvattaminen seitsemään metriin aiheuttaa myös lisälunastuksia tarpeettomasti. Rata on uusi rata ja raiteet rakennetaan ratateknisten ohjeiden mukaisesti raideparina.

VR lausuu, että suunnittelutarkastuskohde on Histan raiteisto- ja asemaratkaisu kokonaisuudessaan. Tämä koskee niin raide-, turvalaitos- ja vaihdesuunnitelmia kuin varsinaista asemaa, sen kulkuyhteyksiä ja sen palvelutasotekijöitä. VR näkee, ettei kyseistä Espoo–Hista-ratasuunnitelmaa tule hyväksyä ennen tarvittavia rata- ja liikenneteknisiä suunnitelmaparannuksia. Samalla on

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

varmistettava myös koko Länsirata-kokonaisuuden yhtenäinen rata- ja liikennejärjestelmätoimivuus eli kokonaispalvelutaso.

Länsirata Oy katsoo, että suunnitelma on tehty ratasuunnitelmatarkkuudella. Tarkempi palvelutasomäärittely tehdään rakentamissuunnitteluvaiheessa, kun Espoon kaupungin asemakaava alueelle valmistuu. Histasta on syytä kuitenkin käynnistää erillinen toimivuustarkastelu, jossa määritellään aseman vaiheittain rakentaminen. Länsirata Oy huomauttaa, että ratasuunnitelmalla ei hyväksytetä turvalaitesuunnittelua.

- 8. HSL** on ilmoittanut 7.5.2025 päivätyssä lausunnossan, että HSL pitää erityisen tärkeänä, että ennen Länsiradan Espoo–Hista – taikka minkään muunkaan Länsiradan – osuuden sitovaa rakentamispäätöstä on Helsingin seudulla saatu ratkaistua sitovasti lähijunaliikenteen varikkojen sijainnit, rakentamispäätökset ja rahoitus. MAL-sopimuksessa asia on kirjattu siten, että ”vuoden 2027 loppuun mennessä voidaan päättää liikenteellisen tarkastelun, toiminnallisuuden ja kustannusarvioiden perusteella minne varikko toteutetaan”. Varikoihin liittyen parhailaan on käynnissä useita valmisteluja kuntien ja Pääkaupunkiseudun junakalustoyhtiön toimesta, joilla pyritään ratkaisemaan Helsingin seudun varikkokäytös.

Länsirata Oy toteaa, että Länsirata Oyn tehtävänä on saattaa suunnitelmat rakentamisvalmiuteen. Varikkoasia on erillinen asia. Ratasuunnitelma toimitetaan Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksyntään, ja toteutus päätös ja rakentamisen rahoitus ratkaistaan eri foorumeilla.

HSL on lausunut, että toinen tärkeä ratkaistava kokonaisuus on liikennöinnin järjestäminen, joka edellyttää Espoota kauemmas ulottuvan lähijunaliikenteen osalta uusia rakenteita toimivallan, tilaajatehtävien ja rahoituksen organisoinniksi. HSL:n hallitus on 8.4.2025 päätöksellään valtuuttanut toimitusjohtajan valmistelemaan ja neuvottelemaan valtion viranomaisten ja kuntien kanssa junaliikenteen toimivallan tulevaisuuden ratkaisusta siten, että HSL järjestäisi lähijunaliikenteen nykyistä laajemmalla pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella, johon voisi sisältyä Länsiradan yhteys Lohjalle. Tämä edellyttäisi valtion ja/tai alueen kuntien pitkäaikaista sitoutumista liikennetarjonnan alijäämän rahoittamiseen. Lisäksi radan varrella ja asemien vaikutusalueella on oltava riittävä matkustajapotentiaali, edellytykset toimivalle liityntäliikenteelle ja HSL:llä on oltava käytössään riittävästi junakalustoa, ensisijaisesti valtion junakalustoyhtiön omistamia Sm7-junia.

Länsirata Oy toteaa, että nämä ovat tärkeitä asioita, joista HSL ja valtion/alueen kuntien on hyvä keskustella. Länsirata Oy:n tehtävänä on kuitenkin saattaa länsiradan suunnitelmat rakentamisvalmiuteen eikä tämä asia ei vaikuta Espoo-Hista ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

HSL on lausunut, että suunnitelmassa on huomioitu liityntäpysäköintipaikkojen toteutus aseman välittömään läheisyyteen. Liityntäpysäköintipaikkojen määrä on tällä suunnittelutasolla riittävä. Suunnittelun edetessä tarkemmalle tasolle, HSL:n toiveena on päästä osallistumaan auto- ja pyöräpysäköintipaikkamäärän ja sijoittelun suunnitteluun, jotta HSL voi tukea sujuvien matkaketjujen kustannustehokasta toteutumista.

Länsirata Oy toteaa, että liityntäpysäköinti jää Espoon kaupungin omistukseen ja ratkaistaan asemakaavoituksen yhteydessä. Hankkeen kustannuksiin on laskettu 200 autopaikan sijoittaminen maatasoon, mutta Espoon kaupungin tavoitteena on sijoittaa alueelle pysäköintilaitos myöhemmässä vaiheessa.

HSL on lausunut, että kesällä 2025 voimaantuleva EU:n uusi TEN-T-asetus sisältää vaatimuksia eurooppalaisen raideleveyden eli 1435 mm:n ratojen selvittämisestä ja suunnittelusta sekä mahdollisesta edistämisestä niissä maissa, joissa on poikkeava raideleveys. Suomessa on käytössä 1524 mm raideleveys. Väylävirasto laatii Liikenne- ja viestintäministeriön pyynnöstä selvityksen eurooppalaisen raideleveyden ratayhteyden ulottamisesta Haaparannasta Suomen puolelle elokuun 2025 loppuun mennessä. Itäradan osalta on tehty raideleveys selvitys vuonna 2024. Tulevaisuudessa voi olla tarpeen selvittää eurooppalaista raideleveyttä myös Länsiradan käytävässä, mikäli tämä nähdään kansallisesti tarpeellisena.

Länsirata Oy toteaa, että tällä asialla ei ole vaikutusta nähtävillä olleeseen Espoo-Hista ratasuunnitelmaan ja sen hyväksymiseen.

HSL:n näkemyksen mukaan Histaan sekä muille Espoo–Lohja-välin asemille kannattaisi jättää tilavaraukset hieman pidemmille laitureille kuin suunnitelmassa esitetty 270 metrin laituripituus, jotta liikennöinti kolmella Sm7-junalla olisi tarvittaessa mahdollista.

Länsirata Oy toteaa, että VR totesi lausunnossaan, että radalla ei todennäköisesti tule tarvetta liikennöidä yli 320-metrisillä kokoonpanoilla (3 x Sm7, 2 x Sm3, veturi + 11 IC-vaunua), ja että laitureiden lyhentämistä voisi harkita.

HSL toteaa, että selostuksessa on mainittu, että pohjoisen reunalaiturin pohjoispuolelle on tehty tilavaraus mahdollisesti myöhemmän maankäyttösuunnittelun myötä toteutettavalle lisäraiteelle ja reunalaiturille. HSL pitää hyvänä asiana, että tähän on varauduttu, mutta ratasuunnitelmasta tämä ei käy ilmi.

Länsirata Oy toteaa, että Traficom in ratasuunnitelmassa ei hyväksytä erikseen raidevarauksia. Siksi suunnitelmissa on tilavaraus, mutta ei näy ko. raideita.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

HSL toteaa, että suunnitteluratkaisun mukaisesti Histan aseman itään päin siirron myötä toisen suunnan vaihdeyhteys on jouduttu poistamaan aseman itäpuolelta (raportti s.62). HSL pitää mahdollisena, että tulevaisuudessa osa junista käännetään Histassa. Histassa kääntyville junille tulee siten ristiinajo vastaan tulevan liikenteen kanssa joko saavuttaessa tai lähdettäessä. Vaihdeyhteyden poisto aiheuttaa rajoitteita liikennesuunnittelulle, kun junat voidaan kääntää vain pohjoisella laituriraiteella. Tällä on vaikutusta Histan lähijunien mahdolliseen vuoroväliin. Siksi olisi hyvä tämän kannalta, että ratalinjausta saisi muutettua niin, että myös toisen suunnan vaihdeyhteys olisi mahdollista toteuttaa, kuten HSL on esittänyt suunnitteluvaiheessa.

Länsirata Oy toteaa, että toisen vaihdeparin lisääminen ei ole mahdollista Espoon kaupungin tarkentuneiden asemasuunnitelmien vuoksi. Länsirata Oy kuitenkin teetättää erillisen Histan toiminnallisuustarkastelun, jossa asiaa voidaan vielä selvittää. Tällä ei ole vaikutusta ratasuunnitelman sisältöön.

HSL on lausunut, että uuden Espoo–Salo-rataosan valmistuttua kokonaisuudessaan sen vaikutuksena rautatieliikenteeseen todetaan (s.67), että tämä mahdollistaa nopeammat matka-ajat kuin nykyinen ratalinjaus Karjaan kautta. HSL pitää kuitenkin tärkeänä asiana, että tämän seurauksena nykyisen Rantaradan lähijunaliikenteen palvelutaso ei heikkene kokonaisuudessaan, mikä vaatii tulevaisuudessa lisää rahoitusta valtiolta tai kunnilta liikenteen järjestämiseen.

Länsirata Oy toteaa, että tällä ei ole vaikutusta Espoo-Hista -ratasuunnitelmaan. Rantarata on Väyläviraston hallinnassa.

HSL pyytää korjausta suunnitelmaselostukseen: raportin sivulla 5 oleva maininta "Karjaalla on vaihtoyhteys Hangon ja Hyvinkään suuntiin" on syytä korjata muotoon "Karjaalta on vaihtoyhteys Hangon suuntaan".

Länsirata Oy toteaa, että suunnitelmaselostukseen tämä on korjattu.

- 9. Caruna** on lausunut 29.4.2025 päivätyssä lausunnossaan, että ratasuunnitelma-aineiston risteämäluettelossa on esitetty suurin osa ratasuunnitelman kanssa risteävistä Carunan verkonosista asianmukaisesti lukuun ottamatta vuonna 2024 käyttöön otettua Espoo-Ämmässuo-Kolmiranta 2x110 kV:n voimajohtoa. Kyseinen voimajohto risteää ratasuunnitelman mukaisen Histan risteys sillan ja Histan aseman ylikulkusillan välisen suunnitellun tieyhteyden kanssa noin kmv/plv 29+960 kohdalla sekä suunnitellun radan kanssa kmv/plv 30+867 kohdalla. Lisäksi kyseinen voimajohto ylittää työnaikaisen haltuunottoalueen noin kmv/plv 30+900 – 31+000 välillä. Pyydämme lisäämään Espoo-Ämmässuo-Kolmiranta voimajohdon suunnitelmakartoille ja muihin suunnittelumateriaaleihin sekä huomioimaan johdon mahdollisesti aiheuttamat rajoitteet suunnittelussa. Erityisesti on syytä huomioida johdon alituskorkeudet sekä etäisyydet

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

tie- ja sähköratarakenteisiin. Espoo-Ämmässuo-Kolmiranta 110 kV:n voimajohdon johtokadun poikkileikkaus on esitetty liitteessä 2.

Länsirata Oy on lisännyt voimajohdon suunnitelmakartoille ja muihin suunnitelmamateriaaleihin.

Caruna Oy on ilmoittanut, että suunnittelualue risteää Carunan nykyisen Espoo-Leppävaara 2x110 kV:n voimajohdon kanssa. Espoo-Leppävaara voimajohdon johtokadun poikkileikkaus on esitetty liitteessä 3. 110 kV:n johdoille on lunnastettu käyttöoikeuden rajoitukset lausunnon liitteinä olevien poikkileikkauksen mukaisesti. Rakennusten sijoittaminen johtoaukealle on kielletty ja muita rakenteita tai rakennelmia ei saa sijoittaa rakennusrajoitusalueelle ilman voimajohdon omistajan lupaa. Rakenteita ja rakennelmia ovat esimerkiksi ajotiet, vesi- ja kaasuputkistot, aidat ja pylväät. Kaivuutöiden tekeminen on kiellettyä alle kolmen metrin etäisyydellä pylväsrakenteista. Hankkeen jatkosuunnittelu- vaiheessa tulee Carunalta pyytää erilliset risteämäläusunnat Carunan 110 kV:n voimajohtojen sekä suunniteltujen rakenteiden risteämätilanteissa.

Länsirata Oy toteaa, että rakentamissuunnitteluvaiheessa Länsirata pyytää erilliset risteämäläusunnat Carunalta.

Caruna on todennut, että suunnittelussa tulee huomioida suunnittelualueella sijaitseva sähköverkko. Hanketta tarkemmin suunniteltaessa tulee tehdä tiivistä yhteistyötä Carunan kanssa sähköverkkoon liittyvien vaikutusten tunnistamiseksi ja tarvittavien toimenpiteiden suunnittelemiseksi.

Länsirata Oy toteaa, että tämä ratkaistaan rakentamissuunnittelussa.

Carua on maininnut, että 110 kV:n voimajohtoihin liittyvät mahdolliset muutokset on suunniteltava huolellisesti ja hyvissä ajoin etukäteen. Voimajohtoihin voidaan ottaa vain suhteellisen lyhyitä muutostöihin tarvittavia käyttökeskeytyksiä, ja vuodenaika vaikuttaa keskeytysten saatavuuteen. Toisin sanoen talvikaan keskeytyksiä ei välttämättä voida toteuttaa.

Länsirata Oy toteaa, että tämä ratkaistaan rakentamissuunnittelussa.

Caruna on lausunut, että mikäli Espoo-Hista välille tarvitaan uusi sähköradan syöttöasema, tulee neuvottelut tarvittavasta verkkoliitynnästä aloittaa Caruna Espoon kanssa hyvissä ajoin ennen sähköntarpeen alkamista. Liittymisehdoista, mukaan lukien liittymispiste, sovitaan liittymissopimuksessa.

Länsirata Oy toteaa, että tämä ratkaistaan rakentamissuunnittelussa.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Caruna on lausunut, että tarvittavat Caruna Espoo Oy:n johto- ja muuntamo-siirrot toteuttaa Caruna Espoo ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Joh-tojen, muuntamoiden ja muiden komponenttien siirtojen edellytyksenä on, että niille järjestyy uudet pysyvät sijainnit.

Länsirata Oy toteaa, että tämä ratkaistaan rakentamissuunnittelussa.

Caruna on todennut, että ratasuunnitelmaselostuksessa on viitattu johto- ja lai-tesiiirtojen osalta ratasuunnitelma-aineiston D-osaan. Kyseinen D-osa ei ollut tutustuttavissa lausuntopyynnön mukana toimitetussa suunnitelma-aineistossa lausunnon antamishetkellä.

Länsirata Oy on toimittanut Carunalle kaiken tarvittavan aineiston lausunnon antamista varten, eikä katso, että lausunnoista tulisi jotain sellaista, mikä es-tää ratasuunnitelman hyväksyttävyyden.

**10. Fingrid** on todennut, että se on antanut lausunnon 12.12.2022 eikä sillä ole asiassa uutta lausuttavaa. Fingrid on todennut lausunnossaan 12.12.2022, että voimajohtoja varten on valtioneuvoston päätöksellä lunastettu kiinteistöjen käyttöoikeus. Käyttöoikeus koskee johtoaluetta, joka muodostuu johtoaukeasta ja johtoaukean reunoissa olevista 10 metriä leveistä reunavyöhykkeistä, joilla puuston kasvua on rajoitettu niin, etteivät puut kaatuessaan osu johtimiin (liite). Johtoalueen maapohja ja puusto ovat maanomistajien omaisuutta, joten junaradan rakentamiseen tarvitaan myös maanomistajien luvat.

Länsirata Oy ilmoittaa, että ratasuunnitelma toimii lunastusasiakirjana, jonka perusteella maa-alueita lunastetaan rataa varten, mikäli hanke saa toteutus-päätöksen ja rahoituksen.

Fingrid on lausunut, että Mynttilän suunnittelualueella on myös Caruna Espoo Oy:n johtoja.

Länsirata Oy on saanut Carunalta erillislausunnon ja huomioinut tämän.

Fingrid on lausunut, että alittavan sähköistetyt junaradan etäisyysvaatimukset on määritelty lausuntoon kirjatuihin standardeihin. Standardissa esitetty etäi-syysvaatimus 110 kV jännitteiselle johdolle on 12,4 metriä ja 400 kV jännittei-selle johdolle 14,4 metriä kiskon harjasta voimajohdon virtajohtimen maksimi-riippumaan. Tässä lausunnossa mukana olevissa kuvissa Fingrid on käyttänyt näitä etäisyysvaatimuksia lisättynä 0,5 metrin virhevaralla.

Standardissa ei ole otettu kantaa sähköradan johdinpylväiden korkeuteen. Standardin yleisessä osassa kuitenkin ohjeistetaan sähköradan rakenneosien etäisyys. Jos käytetään edellä esitettyjä etäisyyksiä tarkoittaa tämä sitä, että sähköradan rakenteet eivät saa voimajohdon alitustilanteessa olla yli 9,5 metrin

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

korkeudessa kiskon harjasta mitattuna. Jos sähköradalle on suunniteltu tätäkin korkeampia sähkörataan liittyviä rakenteita, täytyy kiskon pinta vastaavasti sijoittaa alemmaksi. Tällaisissa tapauksissa täytyy rakenteiden korkeus mitoittaa erikseen. Mitoitukset tulee tehdä aina voimajohdon virtajohtimen maksimiriippumasta eli maastossa tehtävissä mittauksissa saadaan voimajohdon virtajohtimen kyseisen hetken riippuma, mutta ei suurinta mahdollista riippuma, joka virtajohtimilla voi olla.

Länsirata Oy toteaa, että sähköradan mitoitusasiat tarkastetaan rakentamissuunnitteluvaiheessa. Länsirata kuitenkin toteaa, ettei kiskoa ole mahdollista laskea tässä ratasuunnitelmassa esitetystä asemasta – tällä ratasuunnitelmalla sidotaan raiteen vaaka- ja korkeusasema. Yhteensovitus tulee huomioida rakentamissuunnittelussa, eikä tällä ole vaikutusta tämän ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen.

Fingrid on lausunut, että Mynttilän kohdassa junarata tulee sijoittumaan sillalle ja jo nyt tiedetään, että voimajohtoa on kyseisessä kohdassa korotettava. Fingrid huomauttaa, että paikalla on myös Carunan johto.

Länsirata Oy toteaa, että Carunalta on erillislausunto. Voimajohdon korotus-tarve nousee ajankohtaiseksi vasta, mikäli ratahanke saa toteutusrahan, eikä sillä ole vaikutusta tämän ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen.

Fingrid on lausunut, että Höytiönnummen kohdalla 400 kV johdon Espoo–Hikiä (sutu 1301) pylväsvälillä 130–131 tulee junarata rakentaa voimajohdon alla huomioiden liitteinä olevassa alituspiirroksessa esitetty junaradan sijainti ja junaradan kiskon harjan suurin sallittu korkeus. Vastaavasti 110 kV johdosta Kopula–Nurmijärvi (sutu 1504) pylväsvälillä 87–88 tulee junarata rakentaa voimajohdon alitse huomioiden liitteinä olevassa alituspiirroksessa esitetty junaradan sijainti ja junaradan kiskon harjan suurin sallittu korkeus. Ote-kuvissa oleva maanpinnan taso on suuntaa antava, jolloin mitoitus tulee tehdä suhteessa pylvään perustukseen.

Länsirata Oy toteaa, että tämä ratkaistaan rakentamissuunnitteluvaiheessa, eikä tällä ole vaikutusta ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen.

Fingrid on todennut, että rakennettava rautatie ei saa aiheuttaa sellaista maapainoa, joka on vaaraksi voimajohtopylväiden maanalaisille rakenteille ja pylväden pystyssä pysymiselle. Mahdollinen maanpinnan muotoilu tulee alueella toteuttaa niin, etteivät sadevedet ja lumien sulamisvedet pääse kertymään pylväden pylväsaloille.

Länsirata Oy toteaa, että tämä ratkaistaan rakentamissuunnitteluvaiheessa, eikä tällä ole vaikutusta ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen.

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

Fingrid lausuu, että mahdollisista rautatielle tulevista huoltoteistä on pyydetävä ohjeistus voimajohdon omistajalta. Voimajohdon omistaja ei turvallisuussyistä salli varastointi- ja lastauspaikkojen tai auton kääntöpaikkojen rakentamista johtoaukealle. Nämä paikat tulee sijoittaa voimajohtojen johtoaukean ulkopuolelle.

Länsirata Oy toteaa, että tämä ratkaistaan rakentamissuunnitteluvaiheessa, eikä tällä ole vaikutusta ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen.

Fingrid lausuu, että voimajohdolla mahdollisesti sattuvan vian tai salamaniskun seurauksena voimajohtopylväitä pitkin maahan siirtyä maadoitusjännitettä. Maadoitusjännitteen suuruus ja siitä määritetty vaarajännitealue vaihtelee kohteittain.

Länsirata Oy toteaa, että tämä ratkaistaan rakentamissuunnitteluvaiheessa, eikä tällä ole vaikutusta ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen.

Fingrid lausuu, että Höytiönnummen kohdalla junarata tulee sijoittaa mieluummin 110 metrin päähän, mutta vähintään 60 metrin päähän 400 kV johdon Espoo-Hikiä pylväsväistä 130 ja 131 sekä 30 metrin päähän 110 kV johdon Kopula-Nurmijärvi pylväsväistä 87 ja 88. Mynttilän kohdalla sähköinen yhteensovittaminen tehdään samalla kun voimajohdolle suunnitellaan korkeammat pylväät.

Länsirata Oy toteaa, että tämä ratkaistaan rakentamissuunnitteluvaiheessa, eikä tällä ole vaikutusta ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen.

Voimajohtopylväiden pylväsalat ulottuvat kolmen metrin päähän pylvään maanpäällisistä perustus- ja harusrakenteista. Pylväsalat ovat suoja-alueita, joihin ei saa liikkua työkoneilla, kaivaa tai läjittää. Kolmen metrin etäisyys lasketaan ojan tai kaivauksen luhistumattomasta reunasta.

Länsirata Oy toteaa, että tämä ratkaistaan rakentamissuunnitteluvaiheessa, eikä tällä ole vaikutusta ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen.

Fingrid on lausunut, että työskennellessä 400 kV johdon alla ei työkoneen työskentelyalue pystysuoraan mitattuna saa ulottua viittä metriä lähemmäksi 400 kV johdon johtimia silloin, kun työkoneen työskentelyalue vaakasuoraan mitattuna ulottuu viittä metriä lähemmäksi 400 kV johdon reunajohtimia.

Länsirata Oy toteaa, että tämä ratkaistaan rakentamissuunnitteluvaiheessa, eikä tällä ole vaikutusta ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen.

Fingrid on lausunut, että työskennellessä 110 kV johdon alla ei työkoneen työskentelyalue pystysuoraan mitattuna saa ulottua kolmea metriä lähemmäksi

Ratasuunnitelman  
hyväksymisesitys

110 kV johdon johtimia silloin, kun työkoneen työskentelyalue vaakasuoraan mitattuna ulottuu viittä metriä lähemmäksi 110 kV johdon reunajohtimia.

Länsirata Oy toteaa, että tämä ratkaistaan rakentamisvaiheessa, eikä tällä ole vaikutusta ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen.

Jos töiden yhteydessä tapahtuu Fingridin voimajohtoon liittyvä vahinko, pyydämme ilmoittamaan siitä heti Fingrid Oyj:n kantaverkkokeskukseen

Länsirata Oy toteaa, että tämä ratkaistaan rakentamisvaiheessa, eikä tällä ole vaikutusta ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen.

Fingrid on lausunut, että jos 100 metriä lähempänä voimajohtoja aiotaan räjäyttää kiviä, on siitä ilmoitettava erikseen mahdollista katselmusta varten Fingridille. Katselmuksessa todetaan räjäytystöiden vaikutusalueella sijaitsevien johto-osien senhetkinen kunto. Räjäytyskohteet on suojattava niin hyvin, ettei johtoon pääse sinkoutumaan kiviä. Varsinkin johtimet ja eristimet vioittuvat hyvin herkästi.

Länsirata Oy toteaa, että tämä ratkaistaan rakentamisvaiheessa, eikä tällä ole vaikutusta ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen.

Voimajohdon läheisyydessä puita ei saa kaataa johtoon päin ja kaatosuunta on aina varmistettava puunkorjuutöiden turvallisuusmääräysten mukaisesti. Varastointi johtoaukealla on kielletty.

Länsirata Oy toteaa, että tämä ratkaistaan rakentamisvaiheessa, eikä tällä ole vaikutusta ratasuunnitelman hyväksyttävyyteen.

Fingrid on lausunut, että mikäli alueelle suunnitellaan muita rakenteita (esimerkiksi huoltoteitä, valaistusta, liikenteen ohjauslaitteita tai -kylttejä, rakennuksia, maanalaisia rakenteita, aitoja, tai pysäköintipaikkoja ym.,) tulee niistä pyytää voimajohdon omistajalta erikseen lausunto.

Länsirata Oy ilmoittaa, että yhtiön tehtävänä on toteuttaa suunnitelmat rakentamisvalmiuteen. Ratalainmukainen hallinnollinen lausuntokierros Espoo-Hista ratasuunnitelmasta on juuri tämä kyseinen lausuntokierros, jonka jälkeen suunnitelmille haetaan hyväksyntä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomista. Mikäli rata rakennetaan, vaatii se erillisen toteutuspäätöksen, mutta ratasuunnitelma toimii ns. lunastusasiakirjana ja rakennuslupana. Ratasuunnitelmassa on esitetty huoltotiet, radan valaistus, aidat ja pysäköintipaikat ja niistä Länsirata Oy juuri pyysi tämän lausunnon Fingridiltä.

Fingrid on lausunnossaan pyytänyt, että Länsirata ilmoittaa, jos hanke ei toteudu ollenkaan.

Länsirata Oy toteaa, että yhtiö tiedottaa Fingridia, mutta uskoo, että Fingrid saa tiedon muutakin kautta hankkeen medianäkyvyyden vuoksi.

### **Päätöksen täytäntöönpano**

Länsirata Oy esittää, että hyväksymispäätös olisi täytäntöön pantavissa valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimella toisin määrää.