

Kokemukset Itäradan ja Lentoradan suunnittelusta osana Uudenmaan maakuntakaavaprosessia

MUISTIO



Kuva: T.Palaste-Eerola

Liik
enne
vira
sto



*Uudenmaan liitto
Nylands förbund*

Esipuhe

Pitkällä tulevaisuudessa toteutuviin ratayhteyksiin pitää varautua kaavoituksessa, jotta niiden toteutumisedellytykset maankäytössä voidaan turvata. Varautuminen edellyttää, että linjauksen sijainti suunnitellaan riittävällä tarkkuudella. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on varauduttu valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissakin mainittuun uuteen nopeaan ratayhteyteen Helsingin suunnasta itään ja Lentorataan. Tähän muistioon on koottu kokemuksia, joita saatiin Liikenneviraston vastuulla tehdyissä rataselvityksissä kytkeytyen Uudenmaan liiton vastuulla olevaan maakuntakaavaprosessiin.

Tämä muistio on laadittu Liikenneviraston, Uudenmaan liiton, ja ympäristöministeriön virkamiesyhteistyönä. Muistion laatimiseen ovat osallistuneet Liikennevirastosta Mervi Karhula, Markku Pyy ja Sini Puntanen, Uudenmaan liitosta Riitta Murto-Laitinen ja Maija Stenvall sekä ympäristöministeriöstä Petteri Katajisto. Muistiossa on hyödynnetty myös Itäradan ja Lentoradan selvityksissä avustaneen konsultin, Ramboll Oy:n näkemyksiä radan suunnitteluprosessista sekä työn ohjausryhmälle järjestetyssä työpajassa saatua palautetta.

Muistioon koottuja kokemuksia voi soveltuvin osin hyödyntää vastaavissa muissa suunnitteluprosesseissa. Kyseessä ei ole kuitenkaan opas ratavarauksen merkitsemiseksi maakuntakaavaan, vaan viranomaisten oma näkemys maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvasta selvitys- ja suunnitteluprosessipilotista. Muistio on laadittu ennen Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksen hyväksymistä. Tullakseen voimaan kaavaratkaisu vaatii maakuntavaltuuston hyväksymispäätöksen, ja lisäksi sen jälkeen vielä ympäristöministeriön vahvistamispäätöksen.

Helsingissä 21.9.2012

Liikennevirasto

Uudenmaan liitto

PÄÄTELMÄT
SLUTLEDNINGAR

SISÄLLYS

	sivu
1 JOHDANTO	8
1.1 Työn tavoite ja tausta	8
1.2 Keskeinen lainsäädäntö	8
1.3 Aineisto	9
2 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	11
2.1 Radan suunnittelutarpeen toteaminen	11
2.2 Itäradan ja ESA-radon suunnitteluprosessit	12
3 VAIHTOEHDOT JA NIIDEN KÄSITTELY	15
3.1 Vaihtoehtojen määrittely	15
3.2 Vaihtoehtojen karsinta	16
4 SELVITETTÄVÄT ASIAT	18
4.1 Selvitysten tarkkuustaso	18
4.3 Vaikutusten arviointi	21
5 VUOROVAIKUTUS JA PÄÄTÖKSENTEKO	22
5.1 Vuorovaikutus viranomaisten ja osallisten kanssa	22
5.2 Päätöksenteko	23
6 KAAVAMERKINTÄVAIHTOEHDOT	24

Liite 1. Itäradan suunnitteluun liittyvät keskeiset säädökset

PÄÄTELMÄT

Lentorata ja uusi nopea ratayhteys Helsingistä itään toteutuu todennäköisesti vasta hyvin pitkällä aikavälillä. Radan toteuttamiseksi ei ole käynnistetty suunnitteluhanketta, vaan radalle on tarpeen tehdä vasta tilavaraus yleispiirteisessä maakuntakaavassa. Rataselvityksissä ja -suunnittelussa katsottiin tarkoituksenmukaiseksi yhdistää alustavan ratalinjauksen suunnittelu samaan aikaan tehtävään Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan laadintaan.

Lentoradan ja Itäradan suunnittelusta ja konsulttityön ohjauksesta on ollut vastuussa Liikennevirasto. Uudenmaan liitto on vastannut siitä, että maakuntakaavoituksessa käytettävät tiedot ovat riittäviä ja kaavaan voidaan niiden perusteella osoittaa radan linjaus. Ratasuunnittelussa työnjako oli selvä hankkeen toteuttajien kesken, mutta se ei ollut sitä välttämättä muiden sidosryhmien ja osallisten näkökulmasta. Osallisuuden ja viranomaisyhteistyön kannalta on olennaista milloin ja miten päätetään mitä vaihtoehtoja vertaillaan ja karsitaan sekä millä perusteilla. Etenkin päätöksentekoprosessin vastuutahojen ja vaikuttamisen paikkoja on voinut olla Itäradan suunnitteluprosessissa vaikea hahmottaa. Itäradan linjauksen suunnittelu on saattanut jäädä liian vähälle huomiolle etenkin osallisille, kun sitä on tehty maakuntakaavoituksen muiden teemojen yhteydessä. Toisaalta hyvin pitkän aikavälin suunnittelussa on viranomaisyhteistyö erityisen tärkeää, koska ohjeellisella linjauksella ei ole vielä merkittäviä vaikutuksia yksittäisille maanomistajille ja linjaus voi vielä huomattavasti tarkentua.

Radan rooli liikennejärjestelmässä ja merkitys muulle alueen maankäytölle määrittää sitä, voidaanko radan tilavaraus viedä maakuntakaavaan vain väylään keskittyvänä vaihekaavana vai edellyttääkö suunnittelu laaja-alaisempaa kokonaiskaavaa. Itäradan rooli oli selkeästi kansainvälinen ja kansallinen. Uudenmaan taajamarakenteen uudelleen tarkastelu oli alueen nopean kehityksen ja myös maakuntaliittojen yhdistymisen vuoksi ajankohtaista ja oli luontevaa selvittää Itäradan roolia Uudenmaan aluerakenteessa samassa kaavaprosessissa. Radan suunnittelu on tarpeen tehdä kiinteämmin osana muuta maakuntakaavakokonaisuutta ainakin taajaan asutuilla alueilla, ei erillisenä rataa liittyvänä vaihekaavana. Rata voidaan merkitä maakuntakaavaan ilman asemapaikkoja, mutta asemien sijainnista suhteessa taajamarakenteeseen on hyvä olla käsitys. Asemien paikat voidaan määrittellä myös myöhemmissä suunnitelmissa, sillä siihen vaikuttaa mm. radan toteuttamisajankohdan liikennöintitarve ja ympäröivä maankäyttö.

Itäradan suunnitelman hyväksyttävyyteen ja kustannusten arviointiin vaikuttaa olennaisesti se, että Lento- rataosuus Pasilasta lentoaseman kautta pääradan itäpuolelle on esitetty tunnelina. Maakuntakaavassa ohjeellisella linjauksella ei kuitenkaan voida sitovasti päättää miltä osin rata rakennetaan tunneliin, vaikka tämä tieto on hyvin olennainen osallisille. Osallisille tärkeä tieto on myös asemapaikkojen sijainti ja mahdollisesti radalle tuleva junatarjonta. Näistä ei voida kuitenkaan sitovasti päättää maakuntakaavoituksessa ja hyvin pitkän aikavälin alustavassa ratasuunnittelussa. Itäradan suunnittelussa selvitettiin kokonaisuuden hahmottamiseksi useita sellaisiakin seikkoja, joista ei maakuntakaavoituksessa päätetä. Ero selvitettävien asioiden ja maakuntakaavamerkinnän sitovuuden välillä on syytä kuvata mahdollisimman selkeästi.

Rataa suunniteltaessa osallisuutta järjestetään useassa eri vaiheessa. Osallisuutta edellytetään maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaavoituksen eri vaiheissa, Ratalaissa eri suunnitelmavaiheissa ja myös YVA –laissa hankkeissa, joissa YVA tulee tehtäväksi. Asukkaiden kannalta osallisuus voi tuntua ja myös osittain on päällekkäistä ja voi olla vaikea hahmottaa missä vaiheessa suunnitteluun voi vaikuttaa. Myös se, mikä viran-

omainen päätöksiä tekee voi olla epäselvää. Osallisuus vähentää onnistuessaan asukkaiden epätietoisuutta radan sijainnista, mutta yleispiirteinen suunnitelma on epätarkkuudessaan osallisille myös hankala asia.

Maakuntakaavavaiheessa laadittu selvitys voi korvata radan esisuunnitelman, jos maakuntakaavamerkin­ nän taustalle laadittavat selvitykset ja vaikutusten arviointi katsotaan riittäväksi. YVA- menettely ja yleis- suunnitelman laatiminen tulevat ajankohtaisiksi kun hanke on lähempänä toteutusta. YVA –menettelyä ja yleissuunnitelmaa maakuntakaavaprosessilla ei voida korvata. Sitä, että maakuntakaavoitukseen liittyvä ratasuunnittelu ei korvaa YVA -menettelyä, korostettiin myös Itärataprosessissa jo sen alkuvaiheesta lähti- en.

Suunniteltaessa mahdollisesti pitkän ajan päästä toteutuvan radan linjausta on arvioitava mitkä vaikutukset merkityksellisiä päätöksentekoa varten. Liian yleispiirteinen selvittäminen saattaa jättää huomiotta asioita, joilla tarkemmassa suunnittelussa saattaakin olla vaikutusta koko radan toteuttamismahdollisuudelle kysei- sellä linjauksella. Tällainen seikka saattaa olla vaikka pohjavesiin tai maaperään liittyvät tiedot, joita ei maa- kuntakaavoitusta varten lähdetä maastotöillä selvittämään. Toisaalta liian yksityiskohtainen selvittäminen, esim. liikennöinnin vuorovälistä, saattaa kiinnostaa ja vaikuttaa radan hyväksyttävyyteen päätöksenteossa liikaakin. Liikennöinnin vuorovälit ovat aina vain teoreettisia olettamuksia ja ne perustuvat sen hetkiseen tietämykseen liikennöinnin mahdollisuudesta. Olennaista on arvioida ja tuoda päätöksenteon tueksi sellais- ta vaikutusten arvioinnin tietoa, jolla on todellista merkitystä kun selvitettävänä on vasta yleispiirteinen tilavaraus. Radan suunnittelu edellyttää aina myös liikennöinnin tarkastelua, vaikka niihin ei voida radan linjauksen alustavassa suunnittelussa sitoutua.

Pitkän aikavälin ratalinjauksia on mahdollista määrittellä maakuntakaavoituksessa MRL:n mukaisilla menet- telyillä. Tämä edellyttää, että maakuntakaava ymmärretään yleispiirteisenä ja strategisena suunnitelmana, jonka oikeusvaikutuksetkin kohdistuvat lähinnä yksityiskohtaiseen suunnitteluun eikä yksittäisiin ihmisiin ja maanomistajiin. Maakuntakaavoitukseen kytkemisen erityisenä etuna, on että tällöin voidaan tarkastella myös rataan liittyvää muuta maankäyttöä ja tehdä myös niihin liittyviä ratkaisuja.

Espoo - Lohja –Salo eli ESA-radon suunnittelussa alustavan yleissuunnitelman ja maakuntakaavan erilainen tarkkuustaso sekä päätöksentekomenettely saattoivat olla epäselviä osallisille. Oman haasteensa toi linja- uksen jakautuminen kahden maakunnan alueelle ja kahteen eri maakuntakaavaprosessiin. Alustavaa yleis- suunnittelua tehtiin tietyllä tarkkuudella, mutta työn aikana korostettiin että suunnittelua tehdään maa- kuntakaavoitusta varten. Suunnittelua pitää tehdä tarkemmin esim. maankäytöllisesti tiukoissa kohteissa, etenkin alueilla, joissa tehdään asemakaavoja.

SLUTLEDNINGAR

Det är sannolikt att Flygbanan och en ny snabb järnvägsförbindelse från Helsingfors österut förverkligas först på mycket lång sikt. Något planeringsprojekt har inte satts igång för banan utan först är det aktuellt att göra en reservering för banan i den översiktliga landskapsplanen. I järnvägsutredningarna och vid järnvägsplaneringen ansåg man det vara ändamålsenligt att kombinera planeringen av den preliminära bansträckningen med Etapplandskapsplan 2 för Nyland, som uppgörs samtidigt.

Trafikverket har ansvarat för planeringen och ledningen av konsultarbetet för Flygbanan och Östbanan. Nylands förbund har ansvarat för att informationen som används för landskapsplanläggningen är tillräcklig och att man utgående från den kan märka ut bansträckningen i planen. Inom planeringen av banan var arbetsfördelningen klar mellan dem som deltog i projektet, men intressentgrupperna och de berörda parterna upplevde det inte nödvändigtvis så. Med tanke på delaktigheten och myndighetssamarbetet är det viktigt när och hur beslut fattas om alternativen som ska jämföras och gallras samt på vilka grunder detta sker, speciellt då det ibland varit svårt att bilda sig en klar uppfattning om vem som har ansvaret under beslutsprocessen och vilka möjligheter man har att påverka. Planeringen av Östbanans sträckning har eventuellt uppmärksamats för lite, särskilt av de berörda parterna, då planeringen av den skett i samband med behandlingen av övriga teman inom landskapsplanläggningen.

Myndighetssamarbetet är speciellt viktigt inom en sådan planering som sträcker sig över en mycket lång tidsperiod, eftersom en riktgivande sträckning ännu inte nämnvärt påverkar de enskilda markägarna och sträckningen ännu kan preciseras betydligt.

Järnvägens roll i trafiksystemet och dess betydelse för den övriga markanvändningen i området bestämmer om reserveringen för banan kan införas i landskapsplanen endast som en etappplan som koncentrerar sig på trafikleden eller om det krävs en helhetsplan på bredare bas för planeringen. Östbanan hade klart en internationell och nationell roll. En revidering av Nylands tätortsstruktur blev aktuell, dels p.g.a. den snabba utvecklingen i området, dels p.g.a. landskapsförbundens sammanslagning, varigenom det föll sig naturligt att i samma planlägningsprocess klarlägga Östbanans roll i Nylands regionsstruktur. Det är nödvändigt att utföra planeringen av banan i nära anslutning till och som en del av den övriga landskapsplanehelheten, åtminstone i tätbebyggda områden, och inte som en separat etappplan för järnvägen. Järnvägen kan införas i landskapsplanen utan stationer, men det borde finnas en klar uppfattning om stationernas läge i förhållande till tätortsstrukturen. Stationernas läge kan också fastslås i senare planer, eftersom dessa påverkas av trafikbehovet och den omgivande markanvändningen vid tidpunkten för förverkligandet.

Det faktum att sträckningen av Flygbaneavsnittet från Böle via flygstationen till den östra sidan av huvudbanan framställs så att den löper i en tunnel påverkar i väsentlig grad godtagbarheten av planen för Östbanan och de uppskattade kostnaderna för den. Den riktgivande sträckningen i landskapsplanen innebär ändå inte att man där kan fatta något bindande beslut gällande vilken del av banan som ska byggas i tunnel, även om det är en mycket väsentlig fråga för de berörda parterna. Stationernas läge och det eventuella tågutbudet på banan är också viktig information för de berörda parterna. Man kan ändå inte fatta bindande beslut om dessa i landskapsplanläggningen eller i den preliminära och mycket långsiktiga järnvägsplaneringen. För att skapa en helhetsbild utredde man vid planeringen av Östbanan också flera sådana saker som man inte beslutar om i landskapsplanläggningen. Det är skäl att så tydligt som möjligt klagöra skillnaden mellan sådant som ännu ska utredas och landskapsplanebeteckningarnas bindande karaktär.

Då banan planeras arrangeras det i flera olika skeden möjligheter till delaktighet. I markanvändnings- och bygglagen förutsätts det också att möjlighet erbjuds att delta i flera olika skeden av planläggningen; i banlagen att möjlighet erbjuds att delta i de olika planläggningsskedena och i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning att denna möjlighet erbjuds i projekt där en miljökonsekvensbedömning görs. Från invånarnas synpunkt kan förfarandet delvis verka överlappande, vilket det ibland också är, och det kan vara svårt att bilda sig en klar uppfattning om i vilket skede man kan påverka planeringen. Det kan också vara oklart vilken myndighet som fattar besluten. En lyckad delaktighet minskar invånarnas osäkerhet gällande banans sträckning, medan en allmän plan som presenteras i stora drag kan vara problematisk för de berörda parterna, p.g.a sin inexacthet.

En utredning som görs i landskapsplanläggningskedet kan ersätta banans förhandsplan om de utredningar som ligger till grund för landskapsplanebeteckningen samt konsekvensbedömningen anses vara tillräckliga. MKB-förfarandet och uppgörandet av utredningsplanen blir aktuella då projektet framskrider och man närmar sig genomförandefasen. Man kan inte ersätta MKB-förfarandet eller uppgörandet av en utredningsplan med landskapsplanläggningsprocessen. Man betonade också att järnvägsplaneringen i samband med landskapsplanläggningen inte ersätter MKB-förfarandet. Man har också betonat, redan i början av processen för Östbanan att järnvägsplaneringen inte ersätter MKB-förfarandet.

Då man planerar sträckningen av en bana som kanske förverkligas långt in i framtiden måste man bedöma vilka verkningar som är relevanta för beslutsfattandet. En alltför summarisk utredning kan utelämna sådana faktorer som i den mera detaljerade planeringen kommer att få avgörande betydelse för genomförbarheten av banan på sträckningen i fråga. En sådan faktor kan exempelvis vara information gällande grundvattnet eller marken, som man inte utreder med hjälp av terrängarbeten för själva landskapsplanläggningen. Å andra sidan kan en alltför detaljerad utredning, t.ex. gällande turintervaller i trafiken, väcka intresse och t.o.m. i alltför hög grad påverka banans godtagbarhet vid beslutfattandet. Turintervallerna i trafiken är ändå bara teoretiska antaganden som grundar sig på de möjligheter som den just då rådande trafiken ser ut att kunna erbjuda. Det är väsentligt att bedöma och att till stöd för beslutsprocessen ta fram sådan information om verkningarna som är relevant i det skedet då man bara gör en områdesreservering i allmänna drag. Planeringen av en järnväg kräver alltid också en utvärdering av trafikeringen, även om man inte i den preliminära planeringen av bansträckningen kan binda sig till den.

Det är möjligt att fastställa sträckningen av en bana på lång sikt i landskapsplanläggningen med hjälp av ett förfarande enligt markanvändnings- och bygglagen. Detta förutsätter att landskapsplanen uppfattas som en översiktlig och strategisk plan, där rättsverkan närmast inriktas på den detaljerade planeringen och inte på privata människor eller markägare. Kopplingen till landskapsplanläggningen har den speciella fördelen att man då kan undersöka också den övriga markanvändningen i samband med banan och fatta beslut i anknytning till detta.

Det kunde framstå oklart för de berörda parterna att noggrannheten i den preliminära utredningsplanen skilde sig från noggrannheten i landskapsplanen för Esbo–Lojo–Salo d.v.s. ESA-banan, liksom också kunde vara fallet i fråga om själva förfarandet i beslutsfattandeprocessen. En ytterligare utmaning var att bansträckningen löpte genom två olika landskap och involverade två olika landskapsplanläggningsprocesser. Man uppgjorde den preliminära utredningsplanen med en viss noggrannhet, men under arbetets gång betonades det att planeringen görs för landskapsplanläggningen. Noggrannare planering måste företas t.ex. för sådana objekt som är kritiska från markanvändningssynpunkt, speciellt på områden där detaljplaner görs upp.

1 JOHDANTO

1.1. Työn tavoite ja tausta

Tässä raportissa käydään läpi suunnitteluprosesseja, joiden perusteella Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaan on merkitty pitkällä tulevaisuudessa toteutuvien ratojen tilavarauksia. Raportissa käydään tarkemmin läpi Helsingistä itään suuntautuvan uuden nopean kaukoliikenteen radan (Itärata) ja Lentoradan tilavarauksien suunnitteluprosesseja, jotka perustuivat Maankäyttö ja rakennuslakiin. Näiden vertailukohteena on ollut Espoo-Lohja-Salo -radan (ESA) suunnitteluprosessi, jossa maakuntakaavoitus hyödynsi tavanomaiseen tapaan laadittujen, alustavan yleissuunnitelman (AYS) ja ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) tuottamia aineistoja. Edellä mainittuja rataselvityksiä ja -suunnitelmia on tehty samaan aikaan palvelemaan Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan laadintaa. Vaihemaakuntakaavan sisällöksi oli määritelty myös mm. aluerakenteen ja liikenteen ratkaisut sekä metropolimaakunnan kilpailukyky. Näihin teemoihin liittyivät myös tässä käsitellyt valtakunnalliset ratayhteydet.

Muistio on suunnattu erityisesti maakuntakaavoituksesta ja väyläsuunnittelusta vastaaville sekä YVA- viranomaisille. Tätä voidaan hyödyntää arvioitaessa, minkälaisella prosessilla radan tilavarausta kannattaa suunnitella sekä mitä asioita kannattaa arvioida ennen suunnitteluprosessin aloittamista. Itäradan ja Lentoradan suunnittelun aikana valmistuneita maakuntakaavaluonnoksen sekä kaavaehdotusvaiheen aineistoa voi hyödyntää esimerkkeinä, mutta selvitettävien asioiden syvyys ja mm. käytettävissä olevien aineistojen riittävyys pitää arvioida aina tapauskohtaisesti erikseen. Mikä nähtiin olevan riittävä selvitys Itäradan suunnittelussa, ei välttämättä ole riittävä jossain toisenlaisessa suunnittelutilanteessa.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotus on raportin valmistelun aikana ollut nähtävillä. Kaavatyössä tehtävät ratkaisut edellyttävät vielä hyväksymistä maakuntavaltuustossa ja ratkaisujen lainvoimaisuus ympäristöministeriön vahvistamista. Loppuarvioinnissa tulee varautua mahdollisiin valituksiin ja niiden ratkaisuihin Korkeimmassa hallinto-oikeudessa (KHO). Tämä muistio vastaa niitä kokemuksia, joita viranomaisyöskentelyssä saatiin ennen kaavaehdotuksen hyväksymistä.

1.2 Keskeinen lainsäädäntö

Ratavarausten suunnitteluun liittyvät keskeisesti maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL), ratalaki sekä laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA –laki). Maakunnallisesti merkittävien ja useampaa kuin yhtä kuntaa koskevien liikenneväylien suunnittelu ja kuntakaavoitus edellyttävät pääsääntöisesti merkintää maakuntakaavassa. Maakuntakaavaan merkitseminen edellyttää riittäviä selvityksiä ja vaihtoehtojen arviointia ja kaava tulee laatia vuorovaikutuksessa liikenneväylästä vastaavan väyläviranomaisten kanssa.

Valtakunnalliseen rataverkkoon liittyvän radan suunnittelusta ja siihen liittyvästä YVA menettelystä vastaa Liikennevirasto. Myös ratalain mukaisen yleissuunnitelmaan laatimiseen liittyy velvoite vuorovaikutukseen mm. maakuntakaavaviranomaisten kanssa. Yleissuunnitelman ja sen linjauksen hyväksyy viranomaisena Liikennevirasto, hyödyntäen mm. YVA –menettelyn tuottamaa tietoa.

Maakuntakaavoituksen ja myös muun alueiden käyttöä koskevan viranomaistoiminnan tulee edistää valtioneuvoston asettamia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita (VAT). VAT: eissa on mainittu, että alueidenkäytön suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuudet uusiin valtakunnallisesti merkittäviin rautatieyh-

teyksiin Helsingistä Turun ja Pietarin suuntiin. Usein rataan varautumisen tarve nousee esiin kunnissa tai maakuntaliitoissa tai se todetaan valtion tai Liikenneviraston muissa linjauksissa.

VAT

Toimivat yhteydet ja energianhuolto (4.5.)

Erityistavoitteet

Alueidenkäytön suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuudet toteuttaa moottoriväylä välillä Helsinki–Vaalimaa, uudet rautatieyhteydet Helsingistä Turun ja Pietarin suuntiin sekä muita valtakunnallisesti merkittäviä väyliä.

Nopean liikenteen junaratayhteyksiä toteutettaessa on huolehdittava lähi- ja taajamaliikenteen toimintaedellytyksistä.

Helsingin seudun erityiskysymykset (4.6.)

Erityistavoitteet

Alueidenkäytössä on turvattava edellytykset metroverkoston laajentumiselle länteen ja itään. Alueidenkäytössä on turvattava Helsinki-Vantaan lentoaseman kytkeminen osaksi raideliikenneverkostoa.

VATEissa korostetaan myös, että liikenneyhteyksien kehittämisessä on tukeuduttava ensisijaisesti olemassa oleviin pääliikenneyhteyksiin ja verkostoihin. Tämä periaate ohjaa myös maakuntakaavoitusta.

4.5 Toimivat yhteysverkotot ja energiahuolto

Yleistavoitteet

....

Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja verkostoja.

1.3 Aineisto

Tämä muistio on tehty hyödyntäen niitä kokemuksia, joita on saatu rataselvitysten ja – suunnitelmien kytkemisestä osaksi maakuntakaavoitusprosessia. Itäradan suunnittelusta ovat valmistuneet myös seuraavat Liikenneviraston raportit, jotka ovat keskeisiä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan tausta-aineistoja.

- Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys maakuntakaavaluonnosta varten. Väliraportti. Liikenneviraston suunnitelmia 3/2011
- Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotusta varten. Liikenneviraston suunnitelmia 1/2012

Itärataan liittyen on tehty myös useita muita selvityksiä aiempina vuosina. Etenkin seuraavia selvityksiä on hyödynnetty vaihtoehtojen asettelussa ja selvitysaineistoina.

- Ratahallintokeskus 2001: Helsingistä itään suuntautuvat ratasuunnitelmat, suunnitelmien muutostarpeiden selvittäminen ja käyttökelpoisuuden arviointi maankäytön suunnittelua varten
- Ratahallintokeskus 2004: Etelä-Suomen rautatieliikenteen visiotarkastelut 2050, Kehittämisstrategia
- Ratahallintokeskus 2004: Etelä-Suomen rautatieliikenteen visiotarkastelut 2050, Tiivistelmäraportti
- Ratahallintokeskus, Helsingin kaupunki, Vantaan kaupunki 2006: HELI -radan linjauksen tarkistaminen ja vaihtoehtotarkastelut Helsingin ja Vantaan alueella
 - Ratahallintokeskus 2008: Helsinki-Pietari – rautatieyhteyden kehittäminen, Esiselvitys ja vaikutusten arviointi Suomen osalta
 - Ratahallintokeskus 2009: Tulevaisuuden henkilöliikenneselvitys
 - Liikennevirasto 2010: Lentoaseman kaukoliikennetä, Ratayhteysselvitys

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava n ESA-rataan liittyvän ratkaisun keskeisiä tausta-aineistoja ovat radan alustava yleissuunnitelma ja YVA selostus.

- Espoo–Salon oikorata, Ympäristövaikutusten arviointimenettely, arviointiselostus, Liikennevirasto. 2010
- Espoo-Salo – oikorata, Alustava yleissuunnitelma, Liikennevirasto 2010
- Lohja-Vihti-Espoo-ratalinjan selvitys maakuntakaavoitusta varten. Uudenmaan liitto 2002.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan selostukseen on lisäksi kirjattu valittujen ratalinjausten perustelut.

- Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, luonnos. Kaavaselostus. 16.5.-17.6.2011 nähtävillä ollut aineisto.
- Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, ehdotus. Kaavaselostus. 14.5.–15.6.2012 nähtävillä ollut aineisto.

2 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

2.1 Radan suunnittelutarpeen toteaminen

Itäradan sekä ESA-radan suunnittelun lähtökohtana oli valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin kirjattu velvoite, että alueidenkäytön suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuudet uusiin, valtakunnallisesti merkittäviin rautatieyhteyksiin Helsingistä Turun ja Pietarin suuntiin. Uuteen rataan Pietarin suuntaan on jo aiemmin varauduttu Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoissa ja muissa itäisen Suomen maakuntakaavoissa nk. HELI -linjauksella. HELI –radan linjaus kulkee maakuntakaavoissa ja myös kuntien kaavoissa Helsingin Tapanilasta rannikon myötäisesti Porvooseen ja sieltä edelleen Loviisan kautta Itä-Suomen puolelle. Ratavaraus on merkitty Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoihin päätätänä ei-ohjeellisella merkinnällä.

ESA-rad

an linjaus on Uudenmaan lainvoimaisessa maakuntakaavassa osoitettu ohjeellisena Espoon keskuksesta Lohjalle. ESA-radalle ei enää suunnittelussa etsitty vaihtoehtoista maastokäytävää Espoon ja Lohjan välille, vaan ohjeellista linjausta tarkennettiin. Merkintä perustui Espoon ja Lohjan väliltä maakuntakaavoitusta varten tehtyyn selvitykseen vuodelta 2002. Lohjan ja Salon välinen yhteys oli Uudenmaan ja Varsinais-Suomen maakuntakaavoissa merkitty yhteystarvemerkinnoillä ja tälle välille alustavassa yleissuunnittelussa etsittiin vaihtoehtoja.

Vuoden 2011 alussa yhdistyneiden Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntien ensimmäinen yhteinen maakuntakaava mahdollisti Helsinki-Porvoo välin tarkastelun samassa kaavatyoässä. Heli- ratalinjauksen ajantasaisuuden arviointi tuli tarpeelliseksi myös Helsingin itäosien laajentuessa Sipoon kunnan puolelle ja Östersundomin alueen yleiskaavatyön ja sen rungoksi suunnitellun metron suunnittelun edetessä. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa edellytetään myös varautumista metron laajenemiseen länteen ja itään. Maakunta- ja kuntakaavoissa oleva HELI – ratalinjaus kulkee Östersundomin suunnittelualueen läpi. Kahden rinnakkaisen raideyhteyden varautumisen tarve ja nopean radan mahdollinen linjaus lentoaseman kautta tuli ratkaistavaksi maakuntakaavoituksessa.

HELI- ratalinjaus on aiemmissa selvityksissä arvioitu vanhentuneeksi nopean raideliikenteen tarpeisiin. Muissa selvityksissä oli noussut lisäksi esiin tarve viedä uusi nopea rata Pietarin suuntaan Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta.

Ratahallintokeskus aloitti vuonna 2004 visiotarkastelut Etelä-Suomen rataverkon kehittämistarpeista. Visiotyoässä työstettiin toimintastrategiat, joiden perusteella alueen raideliikennettä tulee kehittää. Tarkastelulla haettiin vastauksia, mitä selvityksiä tulee tehdä tulevista raideliikennetarpeista maakuntakaavavarauksia varten. Eräinä toimenpiteinä nähtiin tarve turvata Pietarin suunnan ja lentoaseman kautta kulkevat kaukoliikenteen ratayhteydet, eli aloittaa selvitykset Itäradan ja Lantoradan tarpeellisuudesta. Ennen visiotarkasteluja selvitettiin HELI -yleissuunnitelman päivittämistarve. Sen perusteella todettiin, että vuonna 1982 valmistunut yleissuunnitelma on monin paikoin rata- ja liikenneteknisesti vanhentunut.

Vuonna 2008 valmistui esiselvitys Pietarin suunnan ratayhteydestä Suomen osalta. Tämä HEPI-niminen esiselvitys osoitti, että lähitulevaisuudessa kannattaa parantaa nykyistä ratayhteyttä, mutta tulevaisuuden tarpeita varten tulisi varautua uuteen nopeaan yhteyteen Helsingin ja Pietarin välillä. Tässä yhteydessä tutkittiin ensi kertaa vaikutuksia Itäradan linjaamisesta Helsinki Vantaan lentoaseman kautta. Tulos oli, että

se paransi oleellisesti itäsuunnan uuden ratayhteyden kannattavuutta ja siten sen toteutuskelpoisuutta. Tämän jälkeen käynnistettiin erillinen selvitys Lentoaseman kaukoliikenne-radasta. Vuonna 2010 valmistuneen selvityksen perusteella on nähty tarpeelliseksi varautua maankäytössä myös Lentorataan. Seuraavissa selvityksissä on tarkasteltu idän suunnan radan suunnitteluun liittyviä vaihtoehtoja:

- Ratahallintokeskus (2001): Helsingistä itään suuntautuvat ratasuunnitelmat, suunnitelmien muutostarpeiden selvittäminen ja käyttökelpoisuuden arviointi maankäytön suunnittelua varten.
- Ratahallintokeskus (2004): Etelä-Suomen rautatieliikenteen visiotarkastelut 2050
- Ratahallintokeskus (2008): Helsinki - Pietari-rautatieteyhteyden kehittäminen, Esiselvitys ja vaikutusten arviointi Suomen osalta
- Liikennevirasto (2010): Lentoaseman kaukoliikenne-rata, Ratayhteysselvitys

2.2. Itäradan ja ESA-radon suunnitteluprosessit

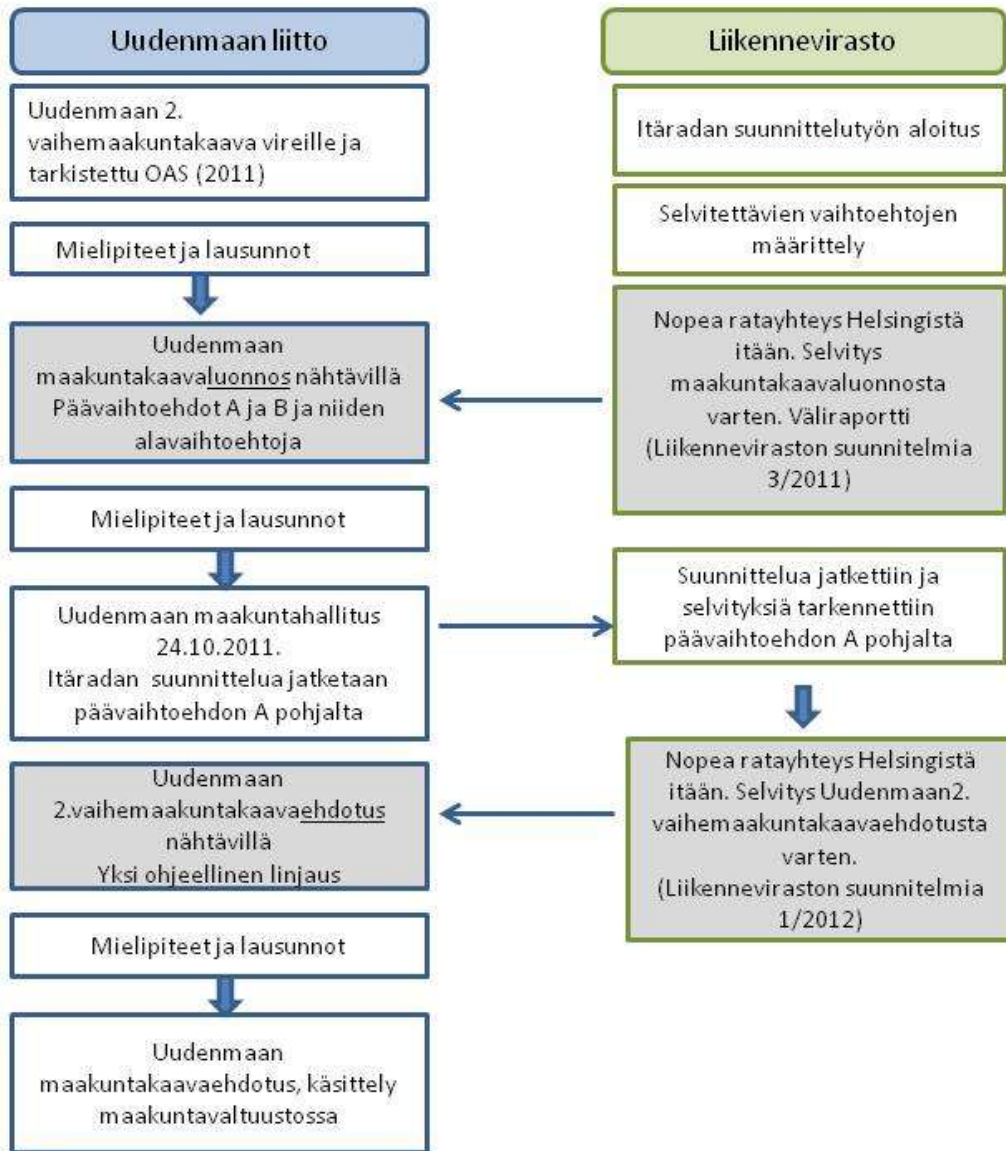
Ratahallintokeskus (vuonna 2010 toiminnot yhdistetty Liikennevirastoon) sekä Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liitot päättivät vuonna 2009 käynnistää yhteisen suunnitteluprosessin uuden nopean Helsingistä itään suuntautuvan radan maakuntakaavavaruksen laatimiseksi. **Itäradan** suunnittelun vastuuorganisaationa oli Liikennevirasto ratojen suunnittelusta vastaavana viranomaisena. Liikenneviraston edustaja on toiminut ohjaus- ja työryhmien puheenjohtajana sekä konsulttityön hankintayksikkönä. Maakuntaliitto on maakuntakaavoituksesta vastaavana viranomaisena omalta osaltaan vastuussa kaavoituksessa käytettävien selvitysten ja päätöksenteossa tarvittavien tietojen riittävydestä. Suunnittelussa osallisuus ja viranomaisyhteistyö oli kytketty maakuntakaavaprosessiin. Molemmat tahot osallistuivat konsulttityön rahoitukseen.

Itäradan selvitystyön ohjausryhmässä oli Liikenneviraston lisäksi edustajat Uudenmaan liitosta, ennen liittojen yhdistymistä myös Itä-Uudenmaan liitosta, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymästä, VR Group: sta, Finaviasta, ympäristöministeriöstä, Helsingin, Vantaan, Tuusulan, Keravan, Sipoon, Porvoon ja Loviisan kunista sekä konsultilta. Työn alkuvaiheessa ohjausryhmää täydennettiin Uudenmaan ELY-keskuksen edustajalla. Kaavaluonnoksen valmistumisen jälkeen ohjausryhmään pyydettiin vielä itäisen Suomen maakuntaliittojen (Etelä- ja Pohjois-Savo, Kymenlaakso ja Etelä-Karjala) edustajat laajemman valtakunnallisen aluerakenteen näkökulman saamiseksi.

Ohjausryhmän tehtävä oli keskustella selvitystyön sisällöstä ja varmistaa riittävän monipuolinen näkökulma arvioitaessa ratavaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia. Ympäristöministeriön edustajan tehtävä ohjaus- ja työryhmässä oli osallistua maakuntakaavoituksen väylävarauksen suunnitteluprosessin kehittämiseen. Ohjausryhmä ei tehnyt päätöstä valittavasta maastokäytävästä, vaan se tehtiin maakuntakaavoituksen yhteydessä. Ohjausryhmä kokoontui 2-4 kertaa vuodessa.

Työryhmä koostui Liikenneviraston, Uudenmaan liiton, ympäristöministeriön ja konsultin edustajista. Työryhmän tehtävä oli ohjata käytännön konsulttityötä ja huolehtia selvitystyön aikataulusta ja tuotettavasta materiaalista mm. ohjausryhmää ja maakuntakaavan nähtävillälöä varten. Työryhmä kokoontui 1-2 kuukauden välein.

Itäradan suunnittelun kesto oli kytketty maakuntakaavaprosessin aikatauluun. Työ alkoi maakuntakaavaluonnoksen valmistelun aikana loppuvuodesta 2010 ja päättyi konsulttityön osalta kun maakuntakaavaehdotus laitettiin nähtäville toukokuussa 2012.



Kuva 1. Itäradan suunnitteluprosessin eteneminen maakuntakaavatyön aikana.

Vuosina 2009–2010 Liikennevirasto laati alustavan yleissuunnitelman ja YVA-menettelyn Espoo-Lohja-Salo -rataa varten (**ESA-rata**). Työstä vastasi Liikennevirasto ja sitä laadittiin tiiviissä yhteistyössä Uudenmaan ja Varsinais-Suomen liittojen sekä alueen kuntien kanssa. Työ ajoittui samaan aikaan kun Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa laadittiin. Varsinais-Suomen maakuntakaavaan ESA-ratalinjaus vietiin erillisessä rataan keskittyvässä vaihekaavassa (nk. SaLoRa-vaihemaakuntakaava).

ARVIOITAVA TEKIJÄ	Itärata	ESA
Selvitykset ja suunnitelmat	MRL:n mukaiset selvitykset	Alustava yleissuunnitelma ja YVA
Kytös maakuntakaavatyöhön	Jatkuva vuorovaikutus	Lopputuloksen hyödyntäminen
Vuorovaikutus	Kaavatyön yhteydessä	YVA-prosessin yhteydessä
Kesto	Kytetty maakuntakaavan aikatauluun	1 v 4 kk (ohjelma- ja selostusvaihe)
Kustannus	0,1 M€	1,6 M€
Rahoitus	Liikennevirasto ja Uudenmaan liitto	Liikennevirasto
Laatimisresurssit	Yhteistyöprojekti ja konsulttityö	Liikennevirasto ja konsultti

Taulukko 1. Itäradan ja ESA-radon suunnitteluprosessit.

3 VAIHTOEHDOT JA NIIDEN KÄSITTELY

3.1 Vaihtoehtojen määrittely

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (MHs 7.2.2012) on todettu seuraavaa:

...Uusien raideliikenteeseen tukeutuvien kasvukäytävien avaamiseen varaudutaan pidemmällä aikavälillä, jotta varmistetaan niiden toteuttamismahdollisuudet. Tällaisia kasvukäytäviä ovat mm. Länsirata, Itärata, Klaukkalan rata, Kerava–Nikkilä -rata sekä metroverkon laajennus.*

Maakuntakaavassa osoitetaan Länsiradan linjaus perustuen alustavan yleissuunnitelman ja YVA:n tuottamaan tietoon. Maakuntakaavaprosessissa hyödynnetään samanaikaisesti tehtävän itärataselvityksen tuloksia. Kaavaehdotuksessa tavoitteena on osoittaa vain yksi linjaus. ...

*Länsiradalla tarkoitetaan tässä yhteydessä uutta ratayhteyttä Espoosta Turun suuntaan.

Itäradan päävaihtoehdot muodostuivat aiemmissa selvityksissä esille tulleesta mahdollisuudesta viedä rata Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta ja liittää se pääraataan suunnilleen Keravan kohdalla sekä kaavoituksessa jo pitkään radan tilavarauksena olleesta HELI-linjauksesta Helsingin Tapanilan ja Porvoon välillä (kuva 1). Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevalle maastokäytävälle oli useampia vaihtoehtoja, kun taas HELI-linjakkeen mukaisia vaihtoehtoja oli käytännössä vain yksi koska maastokäytävän paikka oli tarkennettu jo kaavoituksessa. HELI-linjakkeessa vaihtoehtona käsiteltiin vain radan viemistä joko kaavojen mukaisesti Söderkullan taajaman kautta tai sen eteläpuolelta.

Tarkasteltavat päävaihtoehdot määriteltiin konsulttityön tarjouspyyntöön. Konsultin tehtävänä oli tarkentaa alavaihtoehtoja Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevalle linjaukselle sekä selvittää niistä keskeiset vaikutukset. Selvitettävät vaihtoehdot rajattiin välille Pasila-Porvoo, koska suurimmat ratalinjakkeen muospaineet kohdistuivat tähän osaan Uusimaata. Myös maakuntakaavoituksessa maastokäytävää tarkasteltiin Porvoosta itään päin vain HELI-linjakkeen mukaisena.

Työn ohjausryhmässä keskusteltiin tarkasteltavista alavaihtoehtoista. Osallisilla ja viranomaisilla oli mahdollisuus ottaa kantaan selvitettyihin vaihtoehtoihin ja selvitettäviin asioihin maakuntakaavaluonnoksen nähtävilläolon aikana ennen kuin vaihtoehtoja ryhdyttiin karsimaan.

Itäradan suunnittelussa tunneliosuus oli sama kaikissa vaihtoehtoissa. Rataosuus Pasilasta lentoaseman kautta Keravan itäpuolelle oli suunniteltu tunneliin, koska aiempien selvitysten perusteella rataa ei voida rakentaa pintaan tiiviissä kaupunkirakenteessa ja lentoaseman ympäristössä. Osallisille tärkeä tieto on myös asemapaikkojen sijainti ja mahdollisesti radalle tuleva junatarjonta. Suunnittelussa esitettiin eri vaihtoehtoja asemapaikoista ja liikennöinnistä, mutta maakuntakaavaan ei asemapaikkoja määritelty.

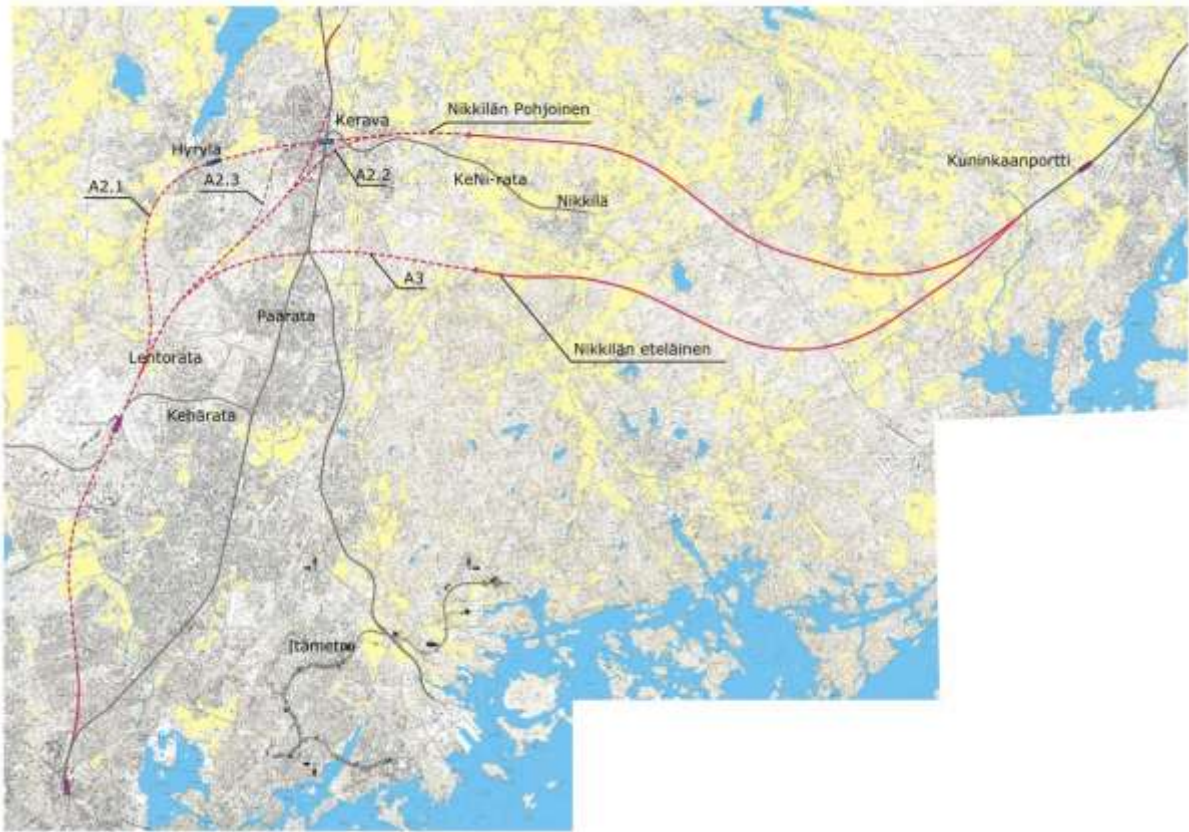


Kuva 2 . Itäradan vaihtoehdot maakuntakaavaluonnoksessa.

ESA –radan Espoon ja Lohjan välillä YVA-prosessissa tarkasteltiin vain yhtä Turun ja Helsingin välistä moottoritietä noudattelevaa linjausta, joka on jo merkitty vahvistettuun maakuntakaavaan ohjeellisena linjauksena ja tarkentui nyt alustavassa yleissuunnitelmassa. Lohjalta Saloon tutkittiin kahta vaihtoehtoista päälinjausta, joista toinen noudatteli valtatie 1 (E18) maastokäytävää ja toinen jossain määrin eteläisempää, aiemmin esillä ollutta nk. ELSA-ratalinjausta. Molemmilla päävaihtoehdoilla oli alavaihtoehtoja ja vuorovaihtus prosessin aikana kanssa tuotti vielä yhden tutkittavan alavaihtoehdon lisää. Kaikkien linjausvaihtoehtojen pituudet olivat noin 95 kilometriä. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaluonnoksessa oli enää yksi linjaus. YVA-yhteysviranomaisen oli antanut lausuntonsa selvitysten riittävydestä ennen luonnoksen nähtävilläoloa. Liikenneviraston mukaan molemmat päävaihtoehdot olivat toteuttamiskelpoisia.

3.2 Vaihtoehtojen karsinta ja valinta

Radan selvityksissä ja maakuntakaavaluonnoksessa uudelle nopealle Itäradalle esitettiin päävaihtoehtoina radan linjaamista Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman ja edelleen Keravan ja Pohjois-Sipoon kautta Porvooseen ja rannikon myötäistä HELI-linjausta Lausuntojen ja muistutusten avulla pyrittiin samaan näkemyksiä päävaihtoehtojen ja niiden alavaihtoehtojen, jotta selvitystyötä voitiin jatkaa karsittujen linjausten ja niiden täydentävien selvitysten osalta. (kuva 2)



Kuva 3. Itäradan vaihtoehdot maakuntakaavaehdotuksessa.

Uudenmaan maakuntahallitus teki 24.10.2011 päätöksen jatkaa uuden nopean radan suunnittelua lentoaseman kautta kulkevien vaihtoehtojen pohjalta. Uuden nopean Itäradan linjausta ryhdyttiin tarkentamaan välille Pasila-lentoasema-Kerava-Porvoo. Selvityksen aikana Finavia ilmoitti, että se kehittää tulevaisuudessa terminaalitoimintoja pääasiassa nykyisessä lentoterminaalissa ja puoltaa Lentoradan linjaamista sen kautta. Erityisesti tämän perusteella voitiin karsia Viinikkalan kautta kulkevat ratalinjaukset. Lentoaseman kautta kulkeva linjaus parantaisi myös pääradan välityskykyä Keravan eteläpuolella. Edellä mainitussa maakuntahallituksen päätöksessä esitettiin myös tarve arvioida Porvoon suunnan joukkoliikenteen kehittämisvaihtoehtoja. Maakuntahallituksen päätöksen mukaisesti HELI – linjaus voisi palvella korkeintaan seudullista joukkoliikennettä. Maakuntahallitus teki päätöksen ohjataksaan sillä maakuntakaavaehdotuksen laadintaa. Lopullisesti maakuntakaavaratkaisun hyväksyy maakuntavaltuusto.

4 SELVITETTÄVÄT ASIAT

4.1 Selvitysten tarkkuus ja riittävyys

Itäradan suunnittelussa hyödynnettiin useiden aiempien rataselvitysten ja kaavoitusprosessien aikana hankittuja tietoja sekä olemassa olevia paikkatietoaineistoja ja rekisterejä. Voimassa olevat maakuntakaava-merkinnät alueella sekä kuntien yleiskaavatilanne otettiin myös huomioon. Pääpaino tarkastelussa oli valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävässä asioissa. Suunnittelua tehtiin karttatarkasteluna, pääosin 1:20 000 mittakaavassa. Itärataselvityksessä eri linjausvaihtoehtojen pituudet vaihtelivat runsaasta 30 kilometristä 45 kilometriin.

Selvitettäviä asioita olivat ratatekniikan ja kustannusten lisäksi yhdyskuntarakenteelliset, liikenteelliset ja liikennejärjestelmätason vaikutukset sekä vaikutukset ihmisten elinoloihin ja ympäristöön. Vaikutusten arvioinnissa on käytetty hyväksi hankkeen aikaisemmin laadittuja selvityksiä. Uusia yhteiskuntataloudellisia ja liikennetaloudellisia laskelmia ei ole tehty eikä uusia maastotutkimuksia tai –malleja laadittu. Eri vaihtoehtojen vaikutuksia arvioitiin maankäyttö- ja rakennuslain vaatimusten mukaisesti ottaen huomioon maakuntakaavan luonne yleispiirteisenä alueidenkäytön suunnitelmana.

	A vaihtoehdot Lentoaseman kautta	B vaihtoehdot Tapanilan kautta
Vaihtoehto-kuvaus	<ul style="list-style-type: none"> Suora yhteys idän suunnasta lentoasemalle Sijoittuu Helsingin, Vantaan, Tuusulan ja Keravan alueilla tunneliin Edellyttää Lentoradan ja Pisaran rakentamista Lisää pääradan välityskykyä. 	<ul style="list-style-type: none"> Noudattaa Porvoon moottoritien maastokäytävää Pintaratkaisu Tapanilan kohtaa lukuun ottamatta Edellyttää Pisaran lisäksi 5. raiteen toteuttamista välillä Pasila-Tapanila Ei ratkaise pääradan välityskykytarvetta
Liikenne - valtakunnallinen merkitys	<ul style="list-style-type: none"> Pietarin ja Helsingin keskustan välillä mahdollisuus 2 h 30 min matka-aikaan Vaihdoton yhteys Pietarista Helsinki-Vantaan lentoasemalle – matka-aika noin 2 h 15 min Lentoliikenteen kanssa kilpailukykyiset junayhteydet (säteellä, jossa matka-aika alle 3 tuntia) Nopeuttaa Itä-Suomen junayhteyksiä Helsinkiin Suora vaihdoton yhteys Lentoasemalle ja Helsinkiin pääradan, Savonradan ja Karjalanradan suunnista Nykyisiltä pääradan kaukoliikenneraiteilta (Pasila-Kerava) vapautuu kapasiteettia merkittävästi 	<ul style="list-style-type: none"> Vaihdollinen yhteys Pietarista Helsinki-Vantaan lentoasemalle – matka-aika alle 3 tuntia Nopeuttaa Itä-Suomen junayhteyksiä Helsinkiin Suora yhteys Helsinkiin itäisen rannikon kaupungeista Vaihdollinen yhteys lentoasemalle Nykyisiltä pääradan kaukoliikenneraiteilta ja oikoradalta vapautuu kapasiteettia jonkin verran
- maakunnallinen merkitys	<ul style="list-style-type: none"> Matka-ajat Porvoosta Helsinkiin 31-40 	<ul style="list-style-type: none"> Matka-ajat Porvoosta Helsinkiin 26-40

tys	min (riippuen pysähdysten määrästä)	min (riippuen pysähdysten määrästä)
- paikallinen merkitys	<ul style="list-style-type: none"> Etelä-Sipoon joukkoliikennetarkaisu perustuu metron jatkoon tai uuteen pikaraitiotieyhteyteen 	<ul style="list-style-type: none"> Etelä-Sipoon ensimmäisen vaiheen joukkoliikennetarkaisu tehtävä jo ennen itäradan toteuttamista Itäradan valmistuttua osittain "kaksinkertainen järjestelmä"
	<ul style="list-style-type: none"> Tikkurilan merkitys valtakunnallisena vaihtoasemana vähenee Lentoasemasta (tai Viinikkalasta) tulee kaukojunaliikenteen keskeinen vaihtoasema 	<ul style="list-style-type: none"> Tikkurilan merkitys valtakunnallisena vaihtoasemana vähenee Pasila säilyy kaukojunien tärkeimpänä vaihtopaikkana Oulunkylään on mahdollista järjestää vaihtoyhteys Raide-Jokeriin.
Raideliikennejärjestelmän toimivuus	<ul style="list-style-type: none"> Ttoimivuus ja täsmällisyys paranevat 	<ul style="list-style-type: none"> Toimivuuteen ja täsmällisyyteen sisältyy epävarmuuksia
Aluerakenne ja maankäyttö - valtakunnallinen merkitys	<ul style="list-style-type: none"> Tukee Helsinki-Vantaan lentoaseman Aviapolis- aluetta valtakunnallisena liikenne- ja työpaikkakeskuksena (Suomen matkakeskus) 	
- maakunnallinen merkitys	<ul style="list-style-type: none"> Pääradan vapaa kapasiteetti Keravalta etelään kasvaa ja tarjoaa mahdollisuuden maankäytön täydentämiseen pääradan varressa 	<ul style="list-style-type: none"> Sijoittuu pääosin Porvoon moottoritien maastokäytävään ja tukee Helsinki – Porvoon välisen rannikkovyöhykkeen kehittämistä
- paikallinen merkitys	<ul style="list-style-type: none"> Vahvistaa KeNi –ratakäytävää (Nikkilä, Talma ja Ahjo) Tukee lentoaseman alueen kehittämistä työpaikka-alueena 	<ul style="list-style-type: none"> Söderkulla voidaan kehittää uudeksi kaupunkikeskukseksi radan varteen Kulloon alueen asema tukee laajan työpaikka-alueen kehittämistä
Ihmisten elinot	<ul style="list-style-type: none"> Raide on tunnelissa Helsingin, Vantaan, Tuusulan ja Keravan alueilla – ei haittoja asumiselle Tuo uuden melua ja estehaittoja aiheuttavan väylän Sipoon ja Porvoon haja-asutusalueille Uusi ratalinjaus maakuntakaavassa saattaa lisätä epävarmuutta Sipoon ja Porvoon alueilla 	<ul style="list-style-type: none"> Sijoittuu asutuksen tuntumaan Tapanilassa, Östersundomissa, Söderkullassa ja Kullossa Melua ja estehaittoja koko matkalla Helsingistä Porvooseen Varaus on jo kaavoissa
Luonto, pinta- ja pohjavedet	<ul style="list-style-type: none"> Katkaisee ekologisia yhteyksiä ja aiheuttaa estevaikutusta Sipoossa. Ylittää Sipoonjoen Natura-alueen Ei oleellisia vaikutuksia pohjavesille 	<ul style="list-style-type: none"> Voimakas estevaikutus Sipoonkorven eteläpuolella yhdessä Porvoon moottoritien kanssa Ylittää Sipoonjoen Natura-alueen Leikkaa Fazerilan pohjavesialueen - suojelumääräyksille pitää hakea poikkeamislupaa

Maisema ja kulttuuriperintö	<ul style="list-style-type: none"> Näkyvästi maisemassa Sipoon ja Porvoon peltoaukeilla 	<ul style="list-style-type: none"> Näkyvästi avoimessa maisemassa pitkin matkaa Leikkaa arvokasta kulttuurihistoriallista ympäristöä Söderkullassa
Kustannukset (Pasilasta Kuninkaanporttiin)	<ul style="list-style-type: none"> Itärata 0,7 – 0,8 M€ * Lentorata 1,0 – 1,20 M€* yhteensä 1,7 – 2,0 mrd €* <p>* vaihtoehdosta riippuen</p>	<ul style="list-style-type: none"> Itärata 1,0 – 1,3 M€ *
Riskit	<ul style="list-style-type: none"> Tuusulanjokilaakson ruhjekohtien alitukset Päijänne-tunnelin alitus Maaperäolosuhteet ja pohjavesialueet Keravan aseman korkeustaso Keravanjokilaakson ruhjekohtien alitus 	<ul style="list-style-type: none"> Fazerilan pohjavesialueen hallinnollinen päätös yleisten liikenneväylien rakentamiskiellosta Viides lisäraide välillä Tapanila-Pasila saattaa vaatia suuria ja kalliita toimenpiteitä

Erittäin myönteinen vaikutus	Myönteinen vaikutus	Kielteinen vaikutus	Erittäin kielteinen vaikutus
------------------------------	---------------------	---------------------	------------------------------

Taulukko 2. Itäradan vaihtoehtojen arvioinnin yhteenveto maakuntakaavaluonnosvaiheessa.

Radan rakentamis- ja muiden kustannusten arvioinnissa keskityttiin tarkastelemaan eri vaihtoehtojen kustannuseroja, ei niinkään laatimaan tarkkaa kustannusarvioita. Lisäksi pyrittiin esittämään merkittävimmät kustannusriskit, jotka saattavat tulla eteen kun suunnittelu tarkentuu. Vaikutukset kirjattiin Itäradan suunnittelussa sanallisesti ja vertaillen eri vaihtoehtojen eroja.

Suunnittelun aikana esille tulleista lisäselvitystarpeista tilattiin lisätyöt konsultilta. Lisätyönä tilattiin arviointi Fazerilan pohjavesialueelle Vaasan hallinto-oikeudessa määrätyn rakentamisrajoituksen merkityksestä radan linjauksen suunnittelussa. Lisäselvityksen perusteella todettiin, että rakentamisrajoituksen merkitys ei ole ratkaistavissa tämän työn yhteydessä. Tapanilan erkanemisen toteuttamiskelpoisuuteen liittyi niin suuria riskejä, että nähtiin perustelluksi tukeutua uuden toteuttamiskelpoisen vaihtoehdon, lentoaseman kautta kulkevan linjauksen varaan. Vielä kaavaehdotuksen valmisteluvaiheessa arvioitiin löytyisikö HELI-linjausta noudattelevalla vaihtoehdolle teknisesti mahdollisia vaihtoehtoisia erkanemispaikkoja pääradalta Helsingin ja Vantaan alueella. Sellainen löytyi Käpylän kohdalta, mutta vaikutuksiltaan se ei muuttanut aikaisempaa päävaihtoehtojen päätöksenteon pohjalla olutta vertailuasetelmaa. Luonnosvaiheessa saadun palautteen perusteella laadittiin myös alkuperäistä työsuunnitelmaa laajempi arviointi Itäradan merkityksestä valtakunnan aluerakenteessa, mikä tuki osaltaan luonnosvaiheen jälkeistä päätöksentekoa.

Tutkittujen **ESA-rad**an linjausvaihtoehtojen suunnitelmakarttojen mittakaava oli 1:10 000. Aiheesta järjestettiin yleisötilaisuuksia, ryhmähaastatteluja ja perustettiin karttapalautejärjestelmä. Osallisuus ja viranomaisyhteistyö oli laajaa ja kytketty alustavan yleissuunnitelman ja YVA:n laatimiseen. Yleisötilaisuuksissa oli myös ELY-keskuksen puheenvuoro YVA-prosessista ja maakuntaliittojen puheenvuorot maakuntakaavaprosesseista.

4.2 Vaikutusten arviointi

Itäradan vaikutusten arvioinnissa keskityttiin arvioimaan radan vaikutuksia aluerakenteeseen valtakunnallisella, maakunnallisella ja paikallisella tasolla. Vaikutuksia ihmisten elinoloihin arvioitiin yleispiirteisesti muutoksina ihmisten toimintaympäristössä. Liikenteen haittoja arvioitiin yleispiirteisesti. Vaikutukset luontoon ja maisemaan arvioitiin valtakunnallisella ja maakunnallisella tasolla.

Keskeisimmät erot vaihtoehtojen välillä kohdistuivat liikenteeseen ja liikenteen toimivuuteen. Liikenteellisissä selvityksissä tarkasteltiin lähinnä henkilöliikennettä. Liikenneselvitykset tehtiin hyvin yksityiskohtaisesti siten, että kauko- ja taajamajunien sekä lähiliikenteen junien liikennöinti otettiin huomioon kapasiteetin arvioinnissa. Liikennöintiä oli tarpeen tarkastella tarkkaan, koska kyse oli radasta, jonka liikennöinti vaikuttaisi laajasti myös muiden ratojen kapasiteettiin. Myös radan vaikutukset aluerakenteeseen, maankäytön muutoksiin ja ihmisten elinoloihin kuvailtiin. Vaikutukset luonnonoloihin ja maisemaan perustuivat olemassa oleviin tietoihin suunnittelualueen luonnonoloista ja maisemasta. Arvioinnissa pyrittiin keskittymään maakunnan ja valtakunnan tason kysymyksiin ja kohteisiin.

ESA-radan vaikutusten arviointi laadittiin osana YVA-menettelyä YVA-laissa säädetyllä tavalla. Sekä Itäradasta että ESA-radasta laadittiin vaikutusten arviointi maakuntakaavaselostukseen. Maakuntakaavan vaikutusten arvioinnissa painotus oli ratojen vaikutuksissa Uudenmaan aluerakenteeseen, mutta myös laajemmalla alueella kohdistuvat vaikutukset kirjattiin kaavaselostukseen.

5 VUOROVAIKUTUS JA PÄÄTÖKSENTEKO

5.1 Vuorovaikutus viranomaisten ja osallisten kanssa

Itäradan suunnittelussa yhteistyö Liikenneviraston ja Uudenmaan liiton kanssa oli tiivistä. Viranomaisilla oli jo ohjausryhmässä mahdollisuus tuoda esille ratakäytävän suunnitteluun liittyviä selvitystarpeita sekä tarpeellisia lähtötietoja. Samat viranomaistahot antoivat maakuntakaavaluonnoksesta ja –ehdotuksesta myös lausunnot, jolloin mukaan saatiin myös kuntien poliittisten päättäjien kannanotot.

Maakuntakaavan laadinnan viranomaisyhteistyössä, mm. kuntaneuvotteluissa ja esittelytilaisuuksissa, Itärata oli esillä muiden teemojen yhteydessä. Koska 2. vaihemaakuntakaavassa oli esillä myös muita laajaa mielenkiintoa herättäviä aiheita (mm. taajamien aluevaraukset, kaupan suuryksiköt, kylät) jäi Itäradan suunnittelun esittely melko vähälle huomiolle. Tilaisuuksien kutsuissa ei erikseen korostettu Itäradan suunnitelmien esittelyä, vaan maakuntakaavaa yleisesti. Liikenneviraston edustajat eivät osallistuneet maakuntakaavan esittelytilaisuuksiin.

Itäradan suunnittelun osallisuus ja viranomaisyhteistyö oli sidottu Uudenmaan maakuntakaavan laadinnan aikana käytyyn vuoropuheluun. Vuorovaikutuksesta vastasi Uudenmaan liitto ja suunnitelma-asiakirjoja valmisteltiin osaksi maakuntakaavaluonnoksen ja –ehdotuksen nähtävilläoloaineistoja. Luonnosvaiheessa laadittu Itäradan suunnittelun väliraportti ja ehdotusvaiheen loppuraportti julkaistiin Liikenneviraston selviksinä ja ne olivat saatavilla Liikenneviraston nettisivuilla, jonne maakuntakaavan esittelyaineistoissa oli linkit.

Itäradan suunnittelussa ensimmäinen mahdollisuus asukkaille oli vaikuttaa kaavaluonnoksen ollessa nähtävillä ja toinen kun kaavaehdotus oli nähtävillä. Näiden lisäksi kaavasta järjestettiin ennen nähtävilläoloa yleisötilaisuuksia ja saadusta palautteesta ja kaavan etenemisestä laadittiin tiedotteita mm. paikallislehdille. Tiedotusvälineille järjestettiin myös maakuntakaavan keskustelutilaisuuksia. Sitä, miten hyvin tieto radan suunnittelusta on tavoittanut asukkaat on hankala arvioida. Maakuntakaavaluonnoksesta saaduissa muistutuksissa Itärataan liittyvää palautetta saatiin n. 20 osalliselta, kaavaehdotusvaiheessa hieman vähemmän. Laajaa kansalaiskeskustelua ratalinjauksista ei syntynyt.

ESA-radan osallisuus oli laajaa alustavan yleissuunnitelman ja YVA:n laadinnan yhteydessä ja prosessia johti selkeästi Liikennevirasto. Osallistuminen järjestettiin ESA-radassa YVA-lain mukaisin menettelyin. Yleisötilaisuuksia pidettiin kuudella eri paikkakunnalla sekä arviointiohjelma- että arviointiselostusvaiheessa. Tilaisuuksiin osallistui yhteensä noin 700 asukasta. Hanketta varten perustettiin nettisivuille karttapalautejärjestelmä, johon saatiin palautetta yli 300 asukkaalta. Sidosryhmille ja asukkaille järjestettiin lisäksi ryhmähaastatteluja ja suoria tiedotteita lähetettiin kaikille talouksille noin kilometrin päähän ratalinjavaihtoehdoista.

ESA-rad

an alustavan yleissuunnitelman ja YVA:n valmistuttua ratalinjaus merkittiin maakuntakaavaluonnokseen ja edelleen kaavaehdotukseen. Kaava oli nähtävillä ja osallisilla oli mahdollisuus antaa mielipiteensä ratkaisusta. Tätä prosessia johti puolestaan Uudenmaan liitto.

5.2 Päätöksenteko

Itäradan linjauksesta tehdään päätös maakuntakaavoituksessa. Maakuntakaavan hyväksyy maakuntavaltuusto ja kaavan vahvistaa ympäristöministeriö. Itäradan selvitysten riittävyyden kaavamerkintää varten arvioi ympäristöministeriö vahvistaessaan maakuntakaavan. Vahvistamispäätöksen yhteydessä ministeriö pyytää lausunnot muilta ministeriöiltä, mm. liikenne- ja viestintäministeriöltä. Jos ministeriöiden kannat eroavat siinä, pitäisikö jotkin kaavamerkinnot vahvistaa, asia viedään valtioneuvoston päätettäväksi.

Itäradan maakuntakaavamerkintään liittyvästä maakuntavaltuuston päätöksestä voidaan valittaa ympäristöministeriöön, joka ottaa valituksen huomioon valmistellessaan kaavan vahvistamispäätöstä. Jos ympäristöministeriön vahvistamispäätöksestä valitetaan, niin päätöksen asiassa tekee korkein hallinto-oikeus. Sekä ympäristöministeriö että KHO tarkastelevat maakuntakaavaratkaisun laillisuutta, ei ratalinjausta sinänsä.

Myös **ESA-rad**an linjauksesta tehdään päätös maakuntakaavoituksessa. Radasta laadittu alustava yleissuunnitelma ei ole ratalain mukainen virallinen suunnitelmataso, joten siitä ei tehdä päätöstä Liikennevirastossa kuten se tehdään yleissuunnitelmasta ja ratasuunnitelmasta. Myöskään YVA- prosessissa ei tehdä päätöksiä. YVA –yhteysviranomaisen tehtävänä on antaa lausuntonsa tehtyjen selvitysten riittävyydestä ja siitä voiko niiden perusteella jatkaa suunnittelua ja tehdä päätöksiä.

6 KAAVAMERKINTÄVAIHTOEHDOT

Itärata on merkitty Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotukseen ohjeellista pääradan ratayhteyttä kuvaavalla merkinnällä, katkoviivalla. Katkoviivamerkintään ei liity MRL 33 §:n mukaista rakentamisrajoitusta. Ohjeellista merkintää käytetään silloin, kun väylän sijaintiin liittyy sellaista epävarmuutta, ettei ”yhtenäinen viivamerkintää” voida käyttää. Itäradan tapauksessa ohjeellisen merkinnän käyttö on perusteltua ottaen huomioon tehtyjen selvitysten tarkkuustaso. Selvitysten perusteella on pystytty ratkaisemaan radan yleispiirteinen maastokäytävä, mutta myöhempää suunnittelua varten on tarpeen jättää enemmän liikkumavaraa kuin mitä maakuntakaavan ”yhtenäisellä viivalla” esitetty ratalinjaus mahdollistaisi.

Ratalain mukaan radan suunnittelun tulee perustua oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa radan suhde muihin alueiden käyttöön on selvitetty. Radan suunnittelu voi perustua myös ohjeelliseen linjaukseen maakuntakaavassa. Itäradan selvitystyössä on ollut tavoitteena, että merkintä mahdollistaisi myös ratalain mukaisen suunnittelun. Käytännössä radan toteuttaminen sijoittuu niin kauas tulevaisuuteen, että maakuntakaavoituksessa ehditään täsmentää selvityksiä ja merkitä ratavaraus ”yhtenäisellä viivalla”, ennen kuin radan toteuttamiseen liittyvä suunnittelu käynnistyy.

Itäradalle on merkitty pitkä tunneliosuus Pasilasta lentoaseman kautta Sipoon länsiosiin asti. Tunneliosuus liittyy radan ohjeelliseen merkintään ja osoittaa sen osan rataa, jonka toteutus edellyttäisi tunneliratkaisua. Ohjeellisen merkinnän tunneliosuuteen ei liity rakentamisrajoitusta. Maakuntakaavoituksen jälkeen tehtävä tarkemmassa radan suunnittelussa, maastotutkimuksissa ja kuntakaavoituksessa selviää, miten tunneliratkaisu on toteutettavissa ja ovatko ne tarpeen myös muilla osilla rataa.

ESA-rata on merkitty Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotukseen ”yhtenäisellä viivalla” päätätänä. Linjauksesta on tehty alustava yleissuunnitelma ja siihen perustuva YVA-selvitys. Näitä selvityksiä on voitava pääsääntöisesti pitää vähintään riittävinä maakuntakaavaa varten. Maakuntakaavaa, kuten muitakaan kaavoja varten ei yleensä voida edellyttää määrämuotoisen YVA-prosessin läpikäymistä tie- tai ratalinjauksen merkitsemiseksi kaavaan, vaan selvityksiä arvioidaan suhteessa maankäyttö- ja rakennuslain vaatimuksiin (9§, riittävät selvitykset ja 28 §, sisältövaatimukset).

Liite 1. Itäradan suunnitteluun liittyvät keskeiset säädökset**RATALAKI**[8 §](#)**Yleistä rautatien suunnittelusta**

Yleissuunnitelmat ja ratasuunnitelmat koskevat rautateiden rakentamishankkeita siten kuin tässä luvussa säädetään.

Suunnitelmia tehtäessä radanpitäjä toimii yhteistyössä maakunnan liittojen, kuntien, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun.

Rautatien suunnittelun tulee tarpeen mukaan perustua liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun.

[10 §](#)**Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu**

Rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai ratasuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan olemassa olevan rautatien rakentamista koskeva yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma laatia, jos hankkeen luonne huomioon ottaen suunnitelman suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan riittävästi selvittää yhteistyössä liikenneviranomaisten, kunnan, maakunnan liiton sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa.

Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sitä puoltavat. Ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaissa ja sen nojalla säädetään.

[11 §](#)**Yleissuunnitelma**

Yleissuunnitelma on laadittava, jolleivät hankkeen vaikutukset ole vähäiset taikka rautatiealueen sijainti ja sen vaikutukset ole jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa. Yleissuunnitelma on aina laadittava sellaisissa hankkeissa, joihin sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenetelmästä annetun lain ([468/1994](#)) 2 luvun mukaista arviointimenettelyä.

[12 §](#)**Yleissuunnitelman sisältö**

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys rautatien rakentamisen tai rataverkon kehittämisen tarpeellisuudesta sekä tutkituista vaihtoehdoista, radan liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, rautatiealueen likimääräinen sijainti sekä rautatiealueen ja rautatieliikenteen arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa on lisäksi esitettävä mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

[22 §](#)**Vuorovaikutus** (ote pykälästä)

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Radanpitäjä ilmoittaa perustellun kannanottonsa esitettyihin muistutuksiin niille muistutuksentekijöille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa.

Radanpitäjän on pyydettävä yleis- ja ratasuunnitelmasta lausunto niiltä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, maakunnan liitoilta ja kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu ja joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät. Radanpitäjän tulee pyytää muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätösharkinnassa tarpeen.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

[24 §](#)**Ympäristövaikutusten arviointimenettely**

Jos ratahankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa laissa tarkoitettua arviointimenettelyä, yleissuunnitelmaan on liitettävä kyseisen lain mukainen arviointiselostus. Siltä osin kuin arviointiselostukseen sisältyvät tämän lain säännösten soveltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövaikutuksista, uutta selvitystä ei tarvitse tehdä.

Yleis- ja ratasuunnitelmasta on käytävä ilmi, miten 1 momentissa tarkoitettu arvio on otettu suunnitelmassa huomioon.

Jos ympäristövaikutukset on yleissuunnitelmaa laadittaessa arvioitu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaisesti, ei yleissuunnitelman mukaista ratasuunnitelmaa laadittaessa tarvitse tehdä uutta arviointia.

[28 §](#)**Suunnitelmien hyväksyminen**

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy rautatien lakkauttamista koskevat ratasuunnitelmat, jotka koskevat rautatien lakkauttamista muulloin kuin rautatien rakentamisen yhteydessä. Muut ratasuunnitelmat ja yleissuunnitelmat hyväksyy Liikennevirasto. Jos kunta, maakunnan liitto tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Liikenneviraston kanssa, on asia siirrettävä liikenne- ja

viestintäministeriön ratkaistavaksi. Liikennevirasto voi erityisistä syistä muutoinkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

[93 §](#)

Muutoksenhaun rajoitukset

Yleissuunnitelman hyväksymispäätökseen ei saa hakea valittamalla muutosta siltä osin kuin rautatiealueen sijainti ja rautatien tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisesti oikeusvaikutteisessa kaavassa.

MAANKÄYTTÖ- JA RAKENNUSLAKI

[9 §](#)

Vaikutusten selvittäminen kaavaa laadittaessa

Kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

[31 §](#)

Maakuntakaavan hyväksyminen ja vahvistaminen (ote pykälästä)

Maakuntakaavan hyväksyy maakunnan liiton ylin päättävä toimielin. Hyväksytty maakuntakaava saatetaan asianomaisen ministeriön vahvistettavaksi.

Asianomaisen ministeriön tulee hankkia maakuntakaavasta niiden muiden ministeriöiden lausunnot, joita asia koskee.

Asianomaisen ministeriön on jätettävä kaava kokonaan tai osittain vahvistamatta, jollei kaava täytä sille 28 §:ssä asetettuja sisältövaatimuksia tai jos päätös muutoin on lainvastainen. Muussa tapauksessa päätös on vahvistettava.

Jos ministeriöiden kannat oleellisilta osin ovat eriävät, asianomaisen ministeriön on siirrettävä asia valtioneuvoston yleisistunnossa ratkaistavaksi.

[6 §](#)

Vuorovaikutus ja kaavoituksesta tiedottaminen

Kaavaa valmisteltaessa on oltava vuorovaikutuksessa niiden henkilöiden ja yhteisöjen kanssa, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, siten kuin jäljempänä tässä laissa säädetään.

Kaavoja valmistelevien viranomaisten on tiedotettava kaavoituksesta sillä tavoin, että niillä, joita asia koskee, on mahdollisuus seurata kaavoitusta ja vaikuttaa siihen.

[24 §](#)

Tavoitteiden toteuttaminen ja huomioon ottaminen

Valtion viranomaisten tulee toiminnassaan ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, edistää niiden toteuttamista ja arvioida toimenpiteidensä vaikutuksia aluerakenteen ja alueiden käytön kannalta.

Maakunnan suunnittelussa ja muussa alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista.

[33 §](#)

Rakentamisrajoitus

Maakuntakaavassa virkistys- tai suojelualueeksi taikka liikenteen tai teknisen huollon verkostoja tai alueita varten osoitetulla alueella on voimassa rakentamista koskeva rajoitus. Rakentamisrajoituksen aluetta voidaan kaavassa erityisellä määräyksellä laajentaa tai supistaa.

Alueella, jolla rakentamisrajoitus on voimassa, ei lupaa rakennuksen rakentamiseen saa myöntää siten, että vaikeutetaan maakuntakaavan toteutumista. Lupa on kuitenkin myönnettävä, jos maakuntakaavasta johtuvasta luvan epäämisestä aiheutuisi hakijalle huomattavaa haittaa eikä kunta tai, milloin alue on katsottava varatuksi muun julkisyhteisön tarkoituksiin, tämä lunasta aluetta tai suorita haitasta kohtuullista korvausta (ehdollinen rakentamisrajoitus). Haittaa arvosteltaessa ei oteta huomioon omistussuhteissa maakuntakaavan hyväksymisen jälkeen tapahtuneita muutoksia, ellei niitä ole tehty maakuntakaavan toteuttamista varten. Jos maakuntakaavan aluevaraus pääasiallisesti vastaa rakennuslain (370/1958) mukaisen seutukaavan aluevarausta, ei vastaavasti myöskään seutukaavan hyväksymisen jälkeen omistussuhteissa tapahtuneita muutoksia oteta huomioon.

Maakunnan liitto voi, jos se maankäytön järjestämisen turvaamiseksi on tarpeen, kieltää käyttämästä aluetta, jolla kaavaehdotuksen tai hyväksytyyn kaavan mukaan on rakentamisrajoitus, kaavaehdotuksen tai kaavan vastaiseen rakentamiseen (rakentamisrajoitus). Rajoitus ei koske jo olevaan asuntoon kuuluvan talousrakennuksen rakentamista eikä maa- ja metsätalouden harjoittamista varten tarpeellista rakentamista. Rajoitus on voimassa, kunnes maakuntakaava on vahvistettu, kuitenkin enintään kaksi vuotta. Asianomainen ministeriö voi erityisestä syystä pidentää tätä aikaa enintään kahdella vuodella.

[32 §](#)

Maakuntakaavan oikeusvaikutukset muuhun suunnitteluun ja viranomaistoimintaan

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista.

Maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa muutoin kuin 1 momentissa tarkoitetun kaavojen muuttamista koskevan vaikutuksen osalta.

[62 §](#)

Vuorovaikutus kaavaa valmisteltaessa

Kaavoitusmenettely tulee järjestää ja suunnittelun lähtökohdista, tavoitteista ja mahdollisista vaihtoehtoista kaavaa valmisteltaessa tiedottaa niin, että alueen maanomistajilla ja niillä, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (*osallinen*), on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta.

Vuorovaikutuksesta kaavaa valmisteltaessa säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

LAKI YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYSTÄ (YVA)

5 §

Suhde muihin menettelyihin

Yhteysviranomaisen, kaavaa laativan kunnan tai maakunnan liiton ja hankkeesta vastaavan on oltava riittävässä yhteistyössä hankkeen arviointimenettelyn ja kaavoituksen yhteensovittamiseksi.

Ellei 3 luvun säännöksistä muuta johdu, arviointimenettelyä ei sovelleta 4 §:n 2 momentissa tarkoitettuun hankkeeseen tai toteutetun hankkeen muutokseen, jos vaikutukset on selvitetty muun lain mukaisessa menettelyssä tässä laissa edellytetyllä tavalla ja selvityksistä on kuultu kaikkia niitä, joiden oloihin tai etuihin hanke saattaa vaikuttaa, sekä yhteisöjä ja säätiöitä, joiden toimialaa hankkeen vaikutukset saattavat koskea. Yhteysviranomaisen arvioi tarvittaessa muun lain mukaisesti tehtyjen selvitysten ja kuulemisten riittävyyden ennen hankkeen toteuttamista koskevan lupa- tai muun siihen rinnastettavan päätöksen tekemistä.

7 §

Arvioinnin ajankohta

Hankkeen ympäristövaikutukset on selvitettävä tämän lain mukaisessa arviointimenettelyssä ennen kuin hankkeen toteuttamiseksi ryhdytään ympäristövaikutusten kannalta olennaisiin toimiin.

Arviointi on kuitenkin suoritettava viimeistään ennen 13 §:ssä tarkoitettua päätöksentekoa.

ASETUS YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYSTÄ

6 §

Hankeluettelo (ote pykälästä)

Hankkeita, joihin sovelletaan arviointimenettelyä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 4 §:n 1 momentin nojalla, ovat:

... 9) liikenne:

- a) moottoriteiden tai moottoriliikenneteiden rakentaminen;
- b) neli- tai useampikaistaisen, vähintään 10 kilometrin pituisen yhtäjaksoisen uuden tien rakentaminen;
- c) tien uudelleenlinjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä;
- d) kaukoliikenteen rautateiden rakentaminen;
- e) lentokenttien rakentaminen, kun pääkiitorata on vähintään 2 100 metriä pitkä;
- f) pääosin kauppamerenkulun käyttöön rakennettavat meriväylät, satamat, lastaus- tai purkulaiturit yli 1 350 tonnin aluksille;
- g) yli 1 350 tonnin aluksille rakennettavat kanavat, alusliikenteen sisävesiväylät tai satamat;