

## Lausunto Espoon yleiskaavasta

324/10.02.02/2022 Espoon yleiskaava 2060

Hallitus 03.09.2024 § 53

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685  
Yksikön päällikkö Johanna Järvinen, p. 050 531 4834

Espoon kaupunki pyytää lausuntoja Espoon yleiskaava 2060-luonnoksesta 3.9.2024 mennessä. HSL on saanut lisäaikaa lausunnonle hallituskäsittelyä takia.

Espoon yleiskaavoitusta koskeva materiaali löytyy verkkosivulta:  
<https://www.espoo.fi/fi/hankkeet/espoo-yleiskaava-2060>

Espoon koko kaupungin yleiskaava katsoo vuoteen 2060. Se osoittaa askelmerkit koko kaupungin kehittämiseksi seuraaviksi vuosikymmeniksi. Yleiskaava 2060 on luonteeltaan aluevarauskaava. Se osoittaa kehityksen isot linjat ja antaa väljyyttä yksittäisten alueiden kehittämiseen. Yleiskaavan tärkeimpänä tehtävänä on varautua kaupungin kasvuun ja ohjata se kestävästi osaksi kaupunkirakennetta. Yleiskaavassa varaudutaan uusiin raideyhteyksiin kaupunkikeskusten välillä. Uudet yhteydet Kauklahti-Kivenlahti, Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi, Matinkylä-Leppävaara, Tapiola-Suurpelto sekä Leppävaara-Viiskorpi vahvistavat kaupunkikeskusten elinvoimaa ja parantavat koko Espoon saavutettavuutta. Pohjoinen Espoo kehittyy uuden ESA-radan ja Kalajärveltä etelään ja itään suuntautuvien runkoyhteyksien varaan. Tiivein rakentaminen ohjataan uusille raidekäytävälle, joiden välissä pientalovaltaiset alueet kehittyvät ominaispiirteensä säilyttäen. Iso osa kasvusta ohjataan jo kertaalleen asemakaavoitetuille alueille. Suurimmat uudet asumisen varaukset on osoitettu uuden Länsiradan varrelle Myntinmäkeen sekä Kivenlahti-Kauklahti- ja Matinkylä-Espoon keskus -joukkoliikennekäytävälle. Uutta lähijunaliikenteen varikkoa tutkitaan Kauklahten keskustan molemmin puolin.

HSL ottaa lausunnossaan kantaa Espoon yleiskaavan mahdollistamaan liikennejärjestelmän ja maankäytön kokonaisuuteen sekä joukkoliikenteen järjestämiseen seudullisesta näkökulmasta, kiinnittäen huomiota erityisesti yleiskaavaluonnoksen maankäyttö- ja raideratkaisuun, lähijunaliikenteen varikoihin, liikenneverkon investointitarpeisiin sekä liikenteen päästövähennyksiin.

HSL pitää hyvänä lähtökohtana, että Espoon maankäytön kasvu pyritään sijoittamaan nykyiseen maankäyttöön sekä hyviin joukkoliikenneyhteyksiin perustuen. HSL huomauttaa kuitenkin, että Espoon yleiskaavaluonnoksessa esitetty maankäyttö- ja raideratkaisu poikkeaa maakuntakaavoituksesta ja seudun yhteisestä MAL-suunnitelmasta, ja edellyttää laajempia, vähintään seututason maankäyttöä ja liikennettä koskevia selvityksiä ja vaikutusten arvioita, joissa otetaan huomioon mm. joukkoliikenneverkon kokonaisuus sekä joukkoliikenteen talous yli kuntarajojen.

Kaavaselostuksen mukaan yleiskaavan ehdotusvaiheessa on tarkoitus muodostaa joukkoliikenteen kehityspolku tavoitevuoteen 2060 sekä lisäksi esitys välivaiheen joukkoliikenneverkosta vuoteen 2040. HSL pitää Espoon joukkoliikenteen kehityspolun muodostamista eri tavoitevuosille tärkeänä osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnittelua ja edellyttää kehityspolun määrittelyä laajassa MAL-yhteistyössä koko seudulle. HSL haluaa muistuttaa, että joukkoliikenne on seudullista, eivätkä sen ratkaisut ole vain yhden kunnan päätettävissä.

HSL toteaa lausunnossaan, että uusille lähijunaliikenteen varikoille on tarvetta jo 2030-luvulla eli huomattavasti Espoon yleiskaavan tavoitevuotta aiemmin. HSL:n näkemyksen mukaan Espoon yleiskaavassa tulee varmistaa Rantaradan lähijunaliikenteen varikon sijoittaminen ensisijaisesti Uusimaa-kaavan mukaisesti liikenteellisesti optimaaliseen paikkaan Espoon ja Kirkkonummen rajan tuntumaan, mieluiten aluevarausmerkinnällä selvitystarvemerkinnän sijaan. HSL esittää, että MAL-sopimuksen mukaisesti Espoo ja Kirkkonummi laativat yhteistyössä varikkoalueelle osayleiskaavan, jossa varikon sijainti määritellään tarkemmin.

Merkittävimpien yleiskaavan raidehankkeiden investointikustannuksiksi on arvioitu yhteensä lähes kaksi miljardia euroa. Luku ei sisällä Länsirataa eikä sen asemia. Vaikka kyseessä onkin pitkän tähtäimen varautuminen, taloudellinen yhtälö tuntuu haasteelliselta. Eri hankkeiden vaikutuksia joukkoliikenteen talouteen (operointi ja ylläpito, sekä mahdolliset infrakorvaukset) ei ole arvioitu lainkaan, eikä hankkeita ole sovitettu seudulliseen joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen tai aikataulutettu yhdessä seudun muiden hankkeiden kanssa.

Espoon yleiskaavoituksen yhteydessä laaditun liikenneselvityksen laskelmat huomioivat ainoastaan joukkoliikenneinfran rakentamisen kustannukset. Muun muassa ylläpito- ja liikennöintikustannuksia ei ole mukana. HSL muistuttaa, että esitetyistä uusista hankkeista tarvitaan kattavampia laskelmia, joissa arvioidaan vaikutuksia myös joukkoliikenteen järjestäjän (HSL) talouteen sekä myös muille HSL-jäsenkunnille infrasopimuksen perusteella.

Ajoneuvoliikenteen toimivuuden ja sujuvuuden varmistaminen ovat mukana Espoon yleiskaavan tavoitteissa sekä kaavamääräyksissä. Espoon yleiskaavan tilavarauksilla ajoneuvoliikenteen verkkoon sekä laajoilla, henkilöautoliikenteeseen tukeutuvilla pientaloalueilla mahdollistetaan autoliikenteen merkittävä kasvu. Autoliikenteen suorite nousee arvioiden mukaan nykyisestä puolitoistakertaiseksi kalliista raideratkaisuista huolimatta.

**Ehdotus** Hallitus päättää antaa asiasta liitteen mukaisen lausunnon.

**Käsittely** Käsittelyn aikana tehtiin kannatettu palautusehdotus sekä neljä kannatettua muutosehdotusta. Äänestysjärjestykseksi hyväksyttiin äänestää nimenhuutoäänestyksenä ensin palautusehdotuksesta ja sen jälkeen erikseen kustakin kannatetusta muutosehdotuksesta esittelijän ehdotusta vastaan.

Hallituksen jäsen Saara Brax ehdotti lausunnon palauttamista valmisteluun. Hallituksen jäsen Heli Halava kannatti ehdotusta. Ne, jotka kannattivat esittelijän ehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat palautusehdotusta, äänestivät EI. Suoritettussa äänestyksessä annettiin 8 JAA-ääntä (Aura, Ahsanullah, Kauppila, Pajula, Rajala, Rydman, Sauri ja Ylitalo) ja 2 EI-ääntä (Brax ja Halava). Tyhjiä ääniä annettiin 4 (Kauppinen, Laiho, Liukkonen ja Månsson). Puheenjohtaja totesi esittelijän esityksen voittaneen äänestyksen ja hallituksen jatkavan asian käsittelyä.

Hallituksen jäsen Mia Laiho teki seuraavan muutosehdotuksen kappaleeseen *Länsirata ja uuden rakentamisen alueet*, s. 4. Tästä kappaleesta jätetään ensimmäinen lause, loppuosa poistetaan. "HSL haluaa muistuttaa, että Länsiradan rakentamisesta ei ole tehty päätöksiä, eikä liikennöintiin liittyviä kysymyksiä ole ratkaistu" POISTO: "Alue jää siis pitkäksi aikaa ilman vahvaa joukkoliikenneyhteyttä. Radan käyttöönoton jälkeenkään kestävä liikumisen mahdollisuudet jäävät keskeisemmällä sijainneilla olevia Espoon nykyisiä aluekeskuksia heikommaksi. HSL ehdottaa tutkittavaksi, että Länsiradan varren maankäyttöä rajoitetaan muualla kuin asemien välittömässä vaikutuspiirissä, ja maankäyttöä tiivistetään sen sijaan jo nyt rakennetuilla alueilla ja nykyisiin joukkoliikenneyhteyksiin tukeutuen."

Hallituksen jäsen Saara Brax kannatti ehdotusta. Ne, jotka kannattivat esittelijän ehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat vastaehdotusta, äänestivät EI. Suoritettussa äänestyksessä annettiin 6 JAA-ääntä (Halava, Kauppila, Kauppinen, Rajala, Sauri ja Ylitalo) ja 6 EI-ääntä (Aura, Brax, Ahsanullah, Laiho, Pajula ja Rydman). Tyhjiä ääniä annettiin 2 (Liukkonen ja Månsson). Äänten mennessä tasan puheenjohtajan ääni ratkaisi ja puheenjohtaja totesi Lahon ehdotuksen tulleen hallituksen päätökseksi.

Hallituksen jäsen Mia Laiho teki seuraavan muutosehdotuksen kappaleeseen *Maankäytön sijoittuminen: AP-alueet*, s. 7. Kappale muuten kuten esityksessä, mutta siitä poistetaan: "HSL pitää kaavan painotuksia pientaloalueisiin huolestuttavina myös joukkoliikennetalouden näkökulmasta. Kustannustehokkaan ja palvelevan joukkoliikenteen järjestäminen pientaloalueille ei ole mahdollista, vaan liikkuminen perustuu henkilöautoon. Nykyisin bussiliikenteen kustannukset nousua kohden ovat pyöreästi kaksinkertaiset Pohjois-Espoon pientaloalueilla Etelä-Espoon tiiviimpiin asuinalueisiin verrattuna. Suuri osa bussien operointiin tarvittavasta kuntien subventiosta syntyy juuri kauempana keskuksista ja raideyhteyksistä sijaitsevilla, harvempaan asutuilla alueilla, joilla joukkoliikennettä ei juuri käytetä. HSL suosittaa Espoota tukeutumaan voimakkaammin olemassa olevan infran ja joukkoliikenneverkoston hyödyntämiseen".

Hallituksen jäsen Saara Brax kannatti ehdotusta. Ne, jotka kannattivat esittelijän ehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat vastaehdotusta, äänestivät EI. Suoritettussa äänestyksessä annettiin 6 JAA-ääntä (Halava, Kauppila, Kauppinen, Rajala, Sauri ja Ylitalo) ja 7 EI-ääntä (Aura, Brax, Ahsanullah, Laiho, Liukkonen, Pajula ja Rydman). Tyhjiä ääniä annettiin 1 (Månsson). Puheenjohtaja totesi Lahon ehdotuksen tulleen hallituksen päätökseksi.

Hallituksen jäsen Mia Laiho teki seuraavan muutosehdotuksen kappaleeseen *Liikenteen päästöt ja ajoneuvoliikenne*, s. 8. Muuten kappale kuten esityksessä, mutta poistetaan: "Tilavarauksilla ajoneuvoliikenteen verkkoon sekä laajoilla, henkilöautoliikenteeseen tukeutuvilla pientaloalueilla mahdollistetaan autoliikenteen merkittävä kasvu. Mahdollinen ruuhkautuminen kasvattaa kaiken tieliikenteen, myös bussiliikenteen kustannuksia".

Hallituksen jäsen Saara Brax kannatti ehdotusta. Ne, jotka kannattivat esittelijän ehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat vastaehdotusta, äänestivät EI. Suoritettussa äänestyksessä annettiin 7 JAA-ääntä (Halava, Kauppila, Kauppinen, Månsson, Rajala, Sauri ja Ylitalo) ja 7 EI-ääntä (Aura, Brax, Ahsanullah, Laiho, Liukkonen, Pajula ja Rydman). Äänten mennessä tasan puheenjohtajan ääni ratkaisi ja puheenjohtaja totesi Lahon ehdotuksen tulleen hallituksen päätökseksi.

Hallituksen jäsen Saara Brax teki seuraavan muutosehdotuksen kappaleeseen *Lähijunaliikenteen varikot*, s. 4 . POISTO: "HSL:n näkemyksen mukaan Espoon yleiskaavassa tulee varmistaa Rantaradan lähijunaliikenteen varikon sijoittaminen ensisijaisesti Uusimaa-kaavan mukaisesti liikenteellisesti optimaaliseen paikkaan Espoon ja Kirkkonummen rajan tuntumaan, mieluiten aluevarausmerkinnällä selvitystarvemerkinän sijaan." . TILALLE: "HSL:n näkemyksen mukaan Espoon yleiskaavan yhteydessä tulee varmistaa Rantaradan lähijunaliikenteen varikon sijoittaminen liikenteellisesti optimaaliseen paikkaan Espoon ja/tai Kirkkonummen alueelle, mieluiten aluevarausmerkinnällä selvitystarvemerkinän sijaan." . Päätösteksti: . Kohta: "HSL toteaa lausunnossaan..." Kohta "HSL:n näkemyksen mukaan... Muutetaan yhteneväksi edellisen muutoksen kanssa, eli kappaleen muotoilu: . "HSL toteaa lausunnossaan, että uusille lähijunaliikenteen varikoille on tarvetta jo 2030-luvulla eli huomattavasti Espoon yleiskaavan tavoitevuotta aiemmin. HSL:n näkemyksen mukaan Espoon yleiskaavan yhteydessä tulee varmistaa Rantaradan lähijunaliikenteen varikon sijoittaminen liikenteellisesti optimaaliseen

paikkaan Espoon ja/tai Kirkkonummen alueelle, mieluiten aluevarausmerkinnällä selvitystarvemerkinän sijaan."

Hallituksen jäsenet Björn Månsson ja Heli Halava kannattivat ehdotusta. Ne, jotka kannattivat esittelijän ehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat vastaehdotusta, äänestivät EI. Suoritettussa äänestyksessä annettiin 6 JAA-ääntä (Aura, Kauppila, Pajula, Rajala, Sauri ja Ylitalo) ja 8 EI-ääntä (Brax, Halava, Ahsanullah, Kauppinen, Laiho, Liukkonen, Månsson ja Rydman). Puheenjohtaja totesi Braxin ehdotuksen tulleen hallituksen päätökseksi.

**Päätös** Hallitus päätti hyväksyä esityksen käsittely-kohdassa selostetuin muutoksin.

**Liitteet** HSL:n lausunto Espoon yleiskaava 2060 -luonnoksesta