

Oikaisuvaatimus yhdyskuntavaliokunnan päätökseen 18.6.2024 § 55, As Oy Kauniaisten Bredanlaakso (Rantaradanbaana rakennussuunnitelmien hyväksyntä)

YLV 05.08.2024 § 59

146/10.03.01.01.00/2021

Lisätiedot:

kuntatekniikkapäällikkö Anna Ahtila, puh. 050 382 8756  
etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

### Muutoksenhaun kohteena oleva päätös

Yhdyskuntavaliokunta on päätöksellään 18.6.2024 § 55 hyväksynyt Rantaradanbaanan rakennussuunnitelmat. Linkki päätökseen ohessa:

[Ote yhdyskuntavaliokunnan pöytäkirjasta 18.6.2024 § 55](#)

### Oikaisuvaatimus

As Oy Kauniaisten Bredanlaakson edustaja (puheenjohtaja) on määräajassa jättänyt päätöksestä oikaisuvaatimuksen (**oheimateriaali**), jossa moititaan päätöstä Bredanportti 5:n osalta ja vaaditaan, että baanan kulku pitää käsitellä uudelleen ja muuttaa päätöstä siten, että baana kulkisi taloyhtiöiden (As Oy Kauniaisten Bredanlaakso ja ja Bredankallio) pohjoispuolelta.

Baanan uudelleen linjasta oikaisuvaatimuksessa esitetyllä tavalla perustellaan mm. tarpeella lunastaa n. 10-30 m<sup>2</sup>:n alue tontista, talojen sijainnilla tontin eteläreunassa, baanan läheisyydellä taloyhtiöiden ikkunoista ja rakenteista, baanan kunnossapidon aiheuttamalla häiriöllä, hankaluuksilla taloyhtiön kunnossapitoon ja kulkuyhteyksiin, epäilyksillä baanan toimivuudesta vain pyöräyhteytenä sekä ilkvallan ja turvallisuusriskien mahdollisuuksilla.

### Selvitys suunnitteluvaiheista ja baanan linjauksesta

Espoon kaupunkiradan suunnittelu on osa pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä. Espoon kaupunkiradasta on valmistunut yleissuunnitelma väliltä Leppävaara–Espoon keskus vuonna 2003. Vuonna 2010 valmistui yleissuunnitelma väliltä Espoon keskus–Kauklahti. Ratasuunnitelma valmistui vuonna 2014 ja se hyväksyttiin 2015.

Ratahankkeen suunnittelusta ja nyttemmin toteutuksesta vastaa Väylävirasto (aiemmin Liikennevirasto). Espoon ja Kauniaisten kaupungit ovat mukana hankkeen osapuolina. Kokouksessaan 23.11.2020 § 63 Kauniaisten kaupunginvaltuusto, hyväksyessään sopimuksen Espoon kaupunkiradan toteuttamisesta ja rakentamissuunnittelun laatimisesta, valtuutti Väyläviraston tekemään tilauksia hankkeen suunnittelua ja toteutusta varten kilpailuttamiltaan tai muuten Väyläviraston hankintaohjeistuksen mukaisesti hankkimiltaan tahoilta.

Rantaradanbaanan linjaukset ja suunnittelun lähtökohdat perustuvat Liikenneviraston laatimaan, 9.10.2015 hyväksyttävyn ratasuunnitelmaan "Espoon kaupunkirata välillä Leppävaara-Kauklahti".

<https://vayla.fi/documents/25230764/35412616/Ratasuunnitelma+A3+Raportti.pdf/Of2fe7fa-9da8-4bcd-b51f-0710fa0ee28a/Ratasuunnitelma+A3+Raportti.pdf?t=1442493544086>

Ratasuunnitelman lähtökohdissa kerrotaan, että *Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelman ohessa laadittiin myös esisuunnitelma radan suuntaisesta yhtenäisestä kevyen liikenteen laatuikäytävästä välille Leppävaara–Espoon keskus*. Laatuikäytävä, sittemmin baana, sijoittuu pääosin rata-alueelle raiteiden välittömään läheisyyteen, sillä rata ja baana perustetaan yhteisin rakentein ja baana toimii myös radan tarvitsemana huoltotienä. Yhteisten rakenteiden hyödyntäminen on luonnollisesti kokonaisuuden kannalta kustannustehokasta.

Ratasuunnitelmassa todetaan myös, että *laatuikäytävällä pyritään pyöräilyn kannalta laadukkaaseen ja mukavaan liikkumiseen, siksi laatuikäytävä on suunniteltu mahdollisimman loivaksi ja häiriöttömäksi. Nykyisten ja uusien eritasojen kohdilla laatuikäytävä sijoittuu radan tasoon joko levennetyllä ratasillalla tai omalla erillisellä sillalla. Näin voidaan välttää risteämistä alikulkujen suulla*. Erikseen mainitaan myös Bredanportin alikulkusillan ratkaisusta, että *Kaupunkiradan pohjoispuolelle rakennetaan uusi kevyen liikenteen silta, jota pitkin radan suuntainen raitti ylittää Bredantien*.

Ratasuunnitelmaa on käsitelty vuonna 2015 Kauniaisten yhdyskuntalautakunnassa, kaupunginhallituksessa ja kaupunginvaltuustossa. Kokouksessaan 23.11.2015 § 240 KH merkitsi tiedoksi Espoon kaupunkirata välillä Leppävaara-Kauklahti ratasuunnitelman hyväksymispäätöksen.

Ratahankkeen ja siihen kytkeytyvän baanan suunnittelu on jatkunut hyväksytyyn ratasuunnitelman ja sen lähtökohtien pohjalta.

#### Toteutussuunnitteluvaihe

Baanan tarkentuneessa toteutussuunnittelussa noudatetaan vuoden 2015 ratasuunnitelman suunnitteluratkaisujen päälinjausta, jossa lähtökohtana on ollut sijoittaa baana kulkemaan radanvarrtta myötäillen, pääasiassa rata-alueelle, aiemmin mainituista teknisistä, taloudellisista ja toiminnallisista syistä. Edelleen Baanan toteutussuunnittelua on ohjannut ratasuunnitelmaan perustuva baanan yleissuunnitelma, joka on ollut nähtävillä ja kommentoitavana syksyllä 2022 otakantaa.fi -palvelussa ja kaupungin omissa kanavissa. Valtuuston tekemä lisämäärärahopäätös 25.4.2022 § 19 on myös ohjannut baanan suunnittelua ja toteutuneita suunnitteluratkaisuja.

Baanan sijoittumista ja suunnittelun tarpeita on lisäksi ohjannut pyöräilyn laatuikäytävän suunnitteluohjeistus, jossa mm. todetaan, että saman luokituksen mukaisilla reiteillä tulee olla yhdenmukaiset standardit. Huomionarvoista tässä on se, että baana sijoittuu kahden kaupungin alueelle muodostaen laatutasoltaan ja toiminnallisuudeltaan yhtenäisen ja sujuvan reitin Leppävaarasta Espoon keskukseen. Tarkentuneessa suunnittelussa on kuitenkin muokattu baanaa Kauniaisten ympäristöön sopivaksi ja kustannuksiltaan edullisemmaksi mm. kaventamalla sen kokonaisleveyttä.

Hyväksytyyn ratasuunnitelman mukaisesti Bredanportti 5 tontin kohdalla baanan sijainti on osoitettu rata-alueelle, raiteiden ja tontin väliselle alueelle. Bredanportin kohdalla pyöräilylle osoitetaan eritasoratkaisu, ylikulkukäytävä eli silta. Ratkaisu noudattaa Väylän voimassa olevaa pyöräilyn suunnitteluohjetta, jossa määritellään lähtökohdat pyöräilyn laatuikäytävälle, liikenneturvallisuudelle ja

sujuvuudelle. Bredanportin ylikulkukäytävän eritasoratkaisu luo pituuskaltevuudeltaan tasaisen sujuvan reitin, joka ei risteä alla menevän Bredanportin kadun liikenteen kanssa. Mikäli pyöräily ohjattaisiin Bredanportti 5 kiinteistön pohjoispuolelle, ei baana täyttäisi enää suunnitteluohjeen mukaista laatutasoa pituuskaltevuuden (mäkinen) ja liikenneturvallisuuden (risteävä tie) osalta. Tämä ratkaisu aiheuttaisi mittavia muutoksia Bredanportin liikennejärjestelyihin, ja lisäksi vaikuttaisi merkittävästi Espoon kaupunkiratahankkeeseen pidentäen sen aikataulua, vaikeuttaen rakennustöiden etenemistä ja lisäten hankkeen kustannuksia.

On huomattava, että baanatan toteutus sisältyy ratahankkeen alueurakoihin, jotka on kilpailutettu jo viime vuoden puolella ja joiden rakentaminen on käynnissä.

Baanatan yksityiskohtaiset rakennussuunnitelmat on tuotu kaupungin investointihankkeiden toteutusohjeiden mukaisesti hyväksyttäväksi yhdyskuntavaliokuntaan. Tämä on ollut mahdollista vasta tässä vaiheessa, kun baanatan suunnitelmien taitorakenteille on saatu lopulliset hyväksynnät hankkeen ulkopuolisilta asiantuntijoilta. Taitorakenteita ovat kaikki sellaiset rakenteet, joiden rakentamiseksi on laadittava lujuuslaskelmiin perustuvat suunnitelmat ja joiden rakenteellinen vaurioituminen suunnittelu- tai rakennusvirheen seurauksena saattaa aiheuttaa vaaraa ihmisille tai liikennejärjestelmälle ja merkittäviä korjauskustannuksia rakenteelle tai sen välittömälle ympäristölle. Suunnitelmat ovat nyt siis tulleet tarkistetuiksi ja hyväksytyiksi myös tältä kannalta. Toteutussuunnitelmien hyväksymiselle on myös käytännön tarve, sillä se mahdollistaa jatkossa tarvittavien yhteistyö-, rakenteiden sijoitus- ym. sopimusten laatimisen viranhaltijavaltuuksin ja helpottaa hankkeen sujuvuutta.

#### Johtopäätös ja esitys kaupunginhallitukselle

Edellä selostetun perusteella esitetään, että oikaisuvaatimuksen mukainen vaade, että baanatan kulku pitää käsitellä uudelleen ja muuttaa päätöstä siten, että baana kulkisi taloyhtiöiden (As Oy Kauniaisten Bredanlaakso ja Bredankallio) pohjoispuolelta ei ole hankkeen lähtökohtien mukainen eikä realistinen teknisistä, taloudellisista ja toiminnallisista syistä. Mikäli pyöräily ohjattaisiin Bredanportti 5 kiinteistön pohjoispuolelle, ei baana täyttäisi enää suunnitteluohjeen mukaista laatutasoa pituuskaltevuuden (mäkinen) ja liikenneturvallisuuden (risteävä tie) osalta. Tämä ratkaisu aiheuttaisi mittavia muutoksia Bredanportin liikennejärjestelyihin, ja lisäksi vaikuttaisi merkittävästi Espoon kaupunkiratahankkeeseen pidentäen sen aikataulua, vaikeuttaen rakennustöiden etenemistä ja lisäten hankkeen kustannuksia.

Todettakoon lopuksi että kuntatekniikka on käynyt taloyhtiöiden kanssa keskusteluja pysyvien rakenteiden sijoittamisesta tontille. Tämä ratkaisu edellyttäisi sijoitussopimusta, joka käsittäisi noin 30m<sup>2</sup> alueen tontin puolelta. Kuntatekniikassa selvitetään myös tukimuurin ja sillan vaihtoehtoisia suunnitelmaratkaisuja, joissa pysyviä rakenteita ei sijoiteta tontin puolelle. Nämä suunnitelmaratkaisut eivät vaikuta Baanatan näkyvään ja toiminnalliseen osaan. Tavoitteena on löytää kaikkia osapuolia tyydyttävä ratkaisu. Mikäli päädytään suunnitelmaratkaisuun, jossa pysyviä rakenteita ei sijoiteta tontin puolelle, tarvitaan taloyhtiöltä kuitenkin väliaikainen työluva tontin puolelle sijaitsevan, noin 93m<sup>2</sup> suuruisen alueen käyttöön rakentamisen mahdollistamiseksi. Työluvan päättyessä työluva-alue ennallistetaan.

Yhdyskuntatoimen johtajan sijainen Minna Penttinen:

Yhdyskuntavaliokunta päättää esitystekstistä ilmenevin perustein esittää KH:lle, että se hylkäisi As Oy Kauniaisten Bredanlaakson oikaisuvaatimuksen koskien yhdyskuntavaliokunnan päätöstä 18.6.2024 § 55 (Rantaradanbaana rakennussuunnitelmien hyväksyntä).

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Tämä pykälä tarkastettiin kokouksessa välittömästi.

Oheismateriaali:

Oikaisuvaatimus

Jakelu:

Kaupunginhallitus  
As Oy Kauniaisten Bredanlaakso