



12.7.2024

ASIA	Poikkeaminen luonnonsuojelulain 78 §:n 2 momentin mukaisesta liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämistä ja heikentämistä koskevasta kiellosta
HAKIJA	Espoon kaupunki, kaupunkisuunnittelukeskus
VIREILLETULO	28.2.2024
HAKEMUS	Espoon kaupungin kaupunkisuunnittelukeskus hakee luonnonsuojelulain (9/2023) 83 §:n mukaista lupaa saada poiketa lain 78 §:ssä tarkoitetusta liito-oravan suojelusta Kerassa, Karapellontien varrella. Lupaa haetaan Karapellontien varressa olevan ydinalueen kahden liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikan hävittämiseksi ja saman ydinalueen kahden säilyvän lisääntymis- tai levähdyspaikan heikentämiseksi.

Hankkeen yleiskuvaus

Lupaa haetaan hävitettävien lisääntymis- tai levähdyspaikkojen puiden kaatamiseksi luvan voimaantulon jälkeen sekä säilyvien lisääntymis- tai levähdyspaikkojen ekologisen toiminnallisuuden heikentämiseksi. Tämän lisäksi Karakorven alueen elinympäristön laatu ja liito-oravien kulkuyhteyden laatu idässä oleville läheisille elinympäristöille heikkenee. Säilyvän elinympäristön ja kulkuyhteyksien ekologinen toiminnallisuus säilyy. Lupa on tarpeen Karapellon (130516) sekä Karamalminrinteen (130517) asemakaavan muutosten mahdollistamiseksi.

Keran alueella on voimassa Keran osayleiskaava (lainvoimainen 2018). Osayleiskaavan mukaisesti Kerasta kehitetään 14 000 asukkaan uusi paikalliskeskus, joka rakennetaan olemassa olevan juna-aseman ympärille. Kera muuttuu vanhasta teollisuus- ja logistiikka-alueesta tiiviiksi joukkoliikenteeseen tukeutuvaksi sekä kävely- ja pyöräilypainotteiseksi kaupunkikeskukseksi. Keran osayleiskaava-alueen rakentaminen tukee Helsingin seudun aluerakenteen tasapainoista kehittämistä, yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja kestävien kulkumuotojen edistämistä. Osayleiskaavan pohjalta on laadittu alueelle asemakaavamuutoksia, joista lainvoiman ovat saaneet Keran sekä Karapellonlaidan asemakaavat. Vireillä olevia kaavamuutoksia ovat radan pohjoispuolella sijaitsevat Karapellon sekä Karamalminrinteen kaavamuutokset.

Osayleiskaavassa on osoitettu Keran alueen läpi kulkeva pikaraitiotie. Pikaraitiotietä on suunniteltu Matinkylästä Suurpellon ja Keran kautta

Leppävaaraan. Leppävaarasta pikaraitiotien linjausta on mahdollista jatkaa Myyrmäkeen. Pikaraitiotien ja junaradan risteyskohdasta muodostuu Keran alueelle raideliikenteen solmukohta. Pikaraitiotie on pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmää parantava hanke. Karamalminrinteen ja Karapellon asemakaavamuutoksilla mahdollistetaan pikaraitiotien linjaus Keran alueella junaradan pohjoispuolella.

Keran alueen maankäytön kehittymisen myötä alueen katujärjestelyitä on parannettava, jotta alueella liikkuminen on turvallista. Parannettavat katujärjestelyt ja pikaraitiotie edellyttävät Karapellontien katualueen leventämistä pohjoispuoliselle Karakorveksi nimetylle metsäalueelle. Metsäalueelle on rajattu kaksi liito-oravan ydinaluetta sekä niitä ympäröivää liito-oravan elinaluetta. Liito-orava ydinaluerajauksista eteläisempi ydinalue ulottuu tälle Karapellontien kadun leventämistä varten tarvittavalle alueelle. Suunnitellun Karapellontien leveämmän katualueen alle jäisi noin kolmasosa kyseisestä ydinalueesta sekä kaksi liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkaa. Säilyvällä ydinalueosalla säilyisi kaksi lisääntymis- tai levähdyspaikkaa, joiden ekologinen laatu kuitenkin heikentyisi rakentamisen myötä. Poikkeuslupaa liito-oravan suojelusta haetaan tämän ydinalueen kahden lisääntymis- tai levähdyspaikan hävittämiseksi ja kahden säilyvän lisääntymis- tai levähdyspaikan heikentämiseksi.

Hankkeen erittäin tärkeän yleisen edun mukaisuus

Liito-oravan suojelusta poikkeamiselle on hakemuksen kohteessa luonnonsuojelulain mukainen erittäin tärkeä yleisen edun kannalta pakottava syy. Karamalminrinteen ja Karapellon asemakaavamuutosten mahdollistamaa maankäyttöä sekä pikaraitiotietä ovat yleisen edun kannalta erittäin tärkeitä hankkeita, joiden avulla voidaan edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta tiivistämällä nykyistä kaupunkirakennetta hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle ja parantaa pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmää sekä mahdollistaen raideliikenteen solmukohdan.

Espoo on ollut pitkään yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kaupungin väestön ennustetaan kasvavan myös tulevaisuudessa voimakkaasti. Keran juna-asema ympäristöineen onkin erittäin merkittävä täydennysrakentamiskohde keskellä pääkaupunkiseudun tiivistä taajamarakennetta. Keran alueelle sijoittuu sekä asuin- että työpaikka-alueita.

Keran alueen asemakaavoitus luo edellytykset kehittää nykyisestä teollisuus- ja logistiikka-alueesta 14 000 asukkaan paikalliskeskus, joka tukeutuu vahvasti raideliikenteeseen. Alueen laajuuden vuoksi Keraa on asemakaavoitettu useassa osassa. Radan eteläpuolella Keran asemakaavanmuutos on jo vahvistunut ja toteutus alkamassa.

Karapellon asemakaavamuutos on maankäytösopimusneuvotteluissa ja etenemässä sen jälkeen hyväksymiskäsittelyyn. Pohjoisin osa-alue, Karamalminrinteen asemakaavanmuutos on ollut ehdotuksena nähtävillä syksyllä 2023.

Keran asemanseudun rakentaminen tukee valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Keran alueen kehittäminen perustuu alueen edulliseen sijaintiin kaupunkirakenteessa sekä Espoon kaupunkiradan ja suunnitellun Matinkylä-Leppävaara-yhteysväylillä kulkevan pikaraitiotien mahdollistamiin erinomaisiin joukkoliikenneyhteyksiin. Keran aseman sekä sitä ympäröivän alueen rakentaminen on myös Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksen 2020-31 (MAL-sopimus) mukaista yhdyskuntarakenteen vahvistamista raideliikenteeseen tukeutuvalla vyöhykkeellä. Myös uuden MAL 2023 suunnitelman mukaan tiivistämistä nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja kestävään liikennejärjestelmään tukeutuen jatketaan ja merkittävin osa kasvusta ohjataan joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille, erityisesti raideliikenteeseen, asemiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin tukeutuen. Suunnitelman mukaan jo tehdyt tai rakenteilla olevat investoinnit seudulla hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti.

Maankäytöllisillä ratkaisulla vaikutetaan ympäristöön hyvin pitkällä aikavälillä. Maankäytön muuttuminen ja kehittyminen vaatii kuitenkin liikennejärjestelyiden muuttamista ja parantamista myös lyhyellä aikavälillä. Tavoitteena oleva kestävä yhdyskuntarekonne vaatii Karapellontien katujärjestelyiden parantamista. Lyhyellä aikavälillä tulee parantaa liittymäjärjestelyitä (mm. vasemmalle kääntymiskaistat), täydentää jalankulku- ja pyörätieverkkoa sekä suojatiejärjestelyiden (Karapellontieltä puuttuu toiselta puolelta jalankulku- ja pyörätie) ja varmistaa joukkoliikenteen runkoyhteyden edellytykset (ennen pikaraitiotien toteutusta runkobussiyhteys). Muutokset ovat tarpeen alueen liikenneturvallisuuden, liikenteen toimivuuden sekä kestävien liikkumismuotojen edistämisen takia.

Nykyisen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja kehittäminen tällä sijainnilla raideliikenteeseen tukeutuen edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta ja sitä voidaan pitää yleisen edun kannalta erittäin merkittävänä.

Raideliikenteen solmukohta

Pikaraitiotie tukee maankäytön tiivistämistä, alueiden kehittämistä ja vetovoimaa. Pikaraitiotie parantaa joukkoliikenteen luotettavuutta ja palvelutasoa, jotka edesauttavat joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvamista yksityisautoiluun nähden. Keran osayleiskaavassa osoitettu pikaraitiotie on suunniteltu Matinkylästä Suurpellon ja Keran kautta Leppävaaraan. Pikaraitiotien toteuttaminen yhdistää metron rantarataan sekä täydentää raideliikenteen verkostokaupunkia ja tukee maankäytön saavutettavuutta joukkoliikenteellä.

Päätöstä pikaraitiotien toteuttamisesta ei vielä ole. MAL 2023 suunnitelmassa pikaraitiotie Matinkylästä Leppävaaran on esitetty kuuluvan vuoden 2040 joukkoliikenteen runkoverkkoon, joka toimii joukkoliikennejärjestelmän selkärankana. Pikaraitiotielinjausta tutkitaan myös osana vireillä olevaa koko Espoon kattavaa yleiskaavaa. Leppävaarasta pikaraitiotien linjausta on mahdollista myöhemmin jatkaa Myyrmäkeen. Matkustajamäärä pikaraitiotiellä (Matinkylä-Leppävaaran-Myyrämäki) on ennusteen mukaan noin 50 000–60 000 matkustajaa vuorokaudessa. Matkustajamäärä Keran eteläpuolella on iltahuipputuntina noin 2 500 matkustajaa ja Keran pohjoispuolella noin 2 000 matkustajaa. Espoon kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Kauklahteen on suunnitteilla ja rakentamisen aloitus valmisteilla.

Kaupunkiradan idea on siinä, että se kulkee Rantaradan ratakäytävässä, mutta omilla raiteilla. Kaupunkiradan uudet raiteet parantavat sekä kaukoliikenteen että lähiliikenteen täsmällisyyttä ja sujuvuutta osana pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmää. Toteutuskynnyksen täyttymiseen on olennaisesti vaikuttanut sekä Keran että Kauklahteen tuleva väestökehitys ja tämän mahdollistavat asemakaavat. Tavoitteena on, että kaupunkiradan rakennustyöt valmistuisivat vuonna 2028. Kaupunkiradan ja Matinkylä-Leppävaara-pikaraitiotien myötä Keran aseman ympärille muodostuu raideliikenteen solmukohta, josta on hyvät yhteydet sekä asumiseen että myös julkisiin ja kaupallisiin palveluihin.

Keran asemalaitureilta toteutetaan esteetön yhteys Kerantunnelissa (radan alitus) olevalle joukkoliikennepysäkille, joka toimii ensimmäisessä vaiheessa bussipysäkinä ja myöhemmässä vaiheessa myös pikaraitiotiepysäkinä. Asemasta ja Kerantunnelissa olevasta pysäkestä muodostuu tärkeä vaihtopaikka junasta pikaraitiotiehen. Raideliikenteen solmukohtaan toteutetaan kattavasti liityntäpysäköintiä sekä pyörille että autoille, mikä tukee kestäviä matkaketjuja. Pikaraitiotie sekä Keran aseman yhteyteen muodostuva raideliikenteen solmukohta ovat yleisen edun kannalta erittäin merkittäviä, parantaen pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmää ja edistäen kestävien kulkumuotojen käyttöä.

Muun tyydyttävän ratkaisun puuttuminen

Poikkeamisluvan myöntämisen edellytyksenä on, että muuta tyydyttävää ratkaisua ei ole löydettävissä. Karamalminrinteen ja Karapellon kaavamuutosten maankäytön mahdollistamiseksi Karapellontien katujärjestelyjen parannus on välttämätön. Katujärjestelyjen parantaminen ei ole mahdollista ilman Karapellontien katualueen leventämistä. Myöskään pikaraitiotien ja juna-aseman muodostamaa raideliikenteen solmukohtaa ei ole Kerassa tavoitteiden mukaisesti mahdollista toteuttaa, ellei Karapellontien katualuetta levennetä. Muuta tyydyttävää ratkaisua katujärjestelyiden parantamiselle sekä raideliikenteen solmukohdan mahdollistamiselle ei ole.

Pikaraitiotien linjaus

Pikaraitiotie linjaus Matinkylästä Leppävaaraan perustuu aikaisempiin suunnitelmiin, Espoon eteläosien yleiskaavaan ja Keran osayleiskaavaan. Pikaraitiotien on suunniteltu kulkevan Keran alueella Kutojantien, Karapellontien, Karakaaren ja Karaportin kautta. Pikaraitiotielinjaus voidaan toteuttaa radan ali Kerantunnelin kautta. Kerantunneliin voidaan toteuttaa pysäkki, jolta on esteetön vaihtoyhteys asemalaiturille. Kerantunnelin pysäkki on Keran keskustan toimintojen kannalta keskeisellä paikalla ja se on hyvin saavutettavissa. Myös raitiotielinjan muut pysäkit voidaan toteuttaa maankäytön painopisteisiin Karamalminrinteen ja Kutojantien alueilla. Näin ollen linjauksen sijainti tukee maankäytön kehittämistä ja yhdyskuntarakennetta.

Pikaraitiotien matkustajamäärän kannattavuuden osalta on tärkeää, että sen keskinopeus saadaan tarpeeksi suureksi, jotta pikaraitiotie on tarpeeksi houkutteleva. Keskinopeuteen voidaan vaikuttaa muun muassa sillä, että pikaraitiotie kulkee mahdollisimman paljon omalla uralla ja kaarteet ovat tarpeeksi loivia. Tämä on ollut linjauksen suunnittelun lähtökohta asemakaava-alueilla.

Pikaraitiotien linjaukselle on selvitetty vaihtoehtoisia linjauksia Keran alueella. Vaihtoehtoiset linjaukset on esitetty alla ja tarkemmin hakemuksen liitteessä 4.

Linjaus Lansansillan kautta

Tässä vaihtoehdossa pikaraitiotielinjaus kulkisi Lansansillan kautta (Karamalmintie-Karaniityntie). Tämä linjaus ei ole alueen suunnittelutavoitteiden mukainen, koska se kulkee Keran alueen itäreunassa ja jää kauaksi Keran keskustasta. Lisäksi vaihtoyhteys asemalle muodostuu pitkäksi ja siitä ei välttämättä saada täysin esteettömäksi. Linjaus ei tue Kutojantien eikä Karamalminrinteen asuin- ja työpaikka-alueen maankäytön kehittämistä. Linjan pysäkit eivät ole maankäytön painopistealueiden saavutettavissa. Karaniityntien eteläpäässä on myös liito-oravan ydinalueita, joten pikaraitiotie kulkisi Karaniityntiellä sekaliikenteellä autojen kanssa. Tämä vaikuttaisi matkanopeuteen ja sitä kautta matkustajamääriin. Lisäksi pikaraitiotieliikenteen häiriöherkkyys kasvaisi. Alueella olisi mahdollisesti myös tarve poikkeusluvalle liito-oravan suojelusta. Tämä pikaraitiotielinjaus ei tue yhtä hyvin kestävien kulkumuotojen käyttöä. Karaniityntien sijaan linjaus voitaisiin kierrättää myös Karamalminrinteen kautta, mutta kierto kasvattaisi kokonaismatka-aikaa, mikä heikentäisi taas matkustajakysyntää. Lisäksi linjaukselle muodostuisi tiukkoja mutkia, jotka hidastavat nopeutta. Tiukoissa mutkissa esiintyy myös usein kaarrekirskuntaa.

Linjaus Kehä II kautta

Tässä vaihtoehdossa pikaraitiotielinjaus tulisi Kerantunnelista ja jatkaisi Kehä II:n varteen ja siitä Turuntielle. Tässä vaihtoehdossa pikaraitiotien kulku nopeutuisi, mutta tämä linjausvaihtoehto ei palvele maankäyttöä. Pikaraitiotie jää syrjään Karamalminrinteen asuin- ja työpaikka-alueesta ja pysäkin saavutettavuus on heikko. Lisäksi Kehä II:n metsäisellä reuna-alueella on luontoarvoja, kuten uhanalaisia luontotyyppisiä, liito-oravan elinympäristöjä sekä ekologisia yhteyksiä.

Linjaus radan yli

Tässä vaihtoehdossa pikaraitiotielinjaus kulkisi Keran keskustan läpi ylittäen Rantaradan sillalla. Rantaradan ja pikaraitiotiesillan väliin pitää jäädä seitsemän metrin vapaa tila, joten pikaraitiotielinjakuksen nousu sillalle vaatisi hyvin pitkän luiskan niin radan etelä- kuin pohjoispuolellekin, mikä ei ole mahdollista tiiviin keskustan korttelirakenteen kannalta. Linjaus muodostaisi estevaikutuksen alueelle itä-länsisuunnassa ja heikentäisi keskustan jalankulkupainotteisen alueen toimivuutta. Tarkastelujen pohjalta Keran alueelle suunnitellulle Kutojantien, Karapellontien, Karakaaren ja Karaportin kautta kulkevalle pikaraitiotielinjakukselle ei ole muuta tyydyttävää ratkaisua.

Karapellontien katualueen järjestelyt

Keran ja Karamalmin alueen autoliikenneverkon rungon muodostavat Kutojantie, Karapellontien, Karamalmintien, Karaniityntien ja Karakaari ja Karaportti. Radan pohjoispuolisten alueiden maankäytön tuottama autoliikenne kulkee paljon Karapellontien kautta. Karapellontie syöttää liikennettä Kehä II:lle, Keran pohjoispuoliseen keskustaan (asuminen, liityntäpysäköinti, kaupalliset palvelut) ja Karamalminrinteen alueelle (asumista ja työpaikkoja).

Karapellontie on toiminut teollisuus- ja työpaikka-alueen kokoojakatuna, jossa ei ole liittymissä ollut tarvetta kääntymiskaistoille. Lisäksi Karapellontien varrella on ollut vain ajoradan eteläpuolella yhdistetty jalankulku- ja pyörätie. Maankäytön kehittämisen myötä Karapellontien poikkileikkauksen mitoitus on tarve muuttaa, jotta auto- sekä joukkoliikenteen toimivuus saadaan varmistettua ja jalankulku- ja pyöräily-yhteydet parannettua. Parannetun Karapellontien poikkileikkauksen mitoituksessa on huomioitu jalankulku- ja pyörätiet kadun molemmille reunoille, suojatiesarekkeet, varaus pikaraitiotie omalle uralle, bussipysäkit, ajorata ja kääntymiskaistat sekä tarvittavat välialueet. Maankäytön kehittämisen myötä parannettu Karapellontie poikkileikkaus tarvitsee enemmän tilaa kuin nykyinen toteutettu katu tarvitsee. Parannettu katu ei mahdu nykyiselle katualueelle, joten katualueetta joudutaan leventämään sekä pohjoiseen että etelään. Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat sijaitsevat Karapellontien pohjoispuolella.

Karapellontien katualueen poikkileikkaukselle ja leventämisen suunnalle on selvitetty vaihtoehtoisia ratkaisuja. Vaihtoehtoiset ratkaisut on esitetty tarkemmin alla ja hakemuksen liitteessä 4.

Katualue ilman pikaraitiotietä

Tässä vaihtoehdossa on tutkittu ratkaisua, jossa pikaraitiotietä ei ole. Vaihtoehdossa on varauduttu katujärjestelyiden parantamiselle, kuten kääntymiskaistoille ja jalankulku- ja pyörätiejärjestelyille. Joukkoliikenteen runkoyhteys on järjestetty runkobussilla. Ilman pikaraitiotietäkin katualue edellyttäisi poikkeamisluvan liito-oravan suojelusta. Lisäksi Keran alueen suunnittelu perustuu raitiotieyhteyteen ja sen pysyvyyteen. Joukkoliikenteen runkoyhteys voi ensivaiheena toimia bussiyhteytenä, mutta lopputilanteessa bussiyhteys ei riitä alueelle tarvittavan joukkoliikenteen palvelutason tarpeisiin. Pikaraitiotielle ei ole muuta tyydyttävää joukkoliikennetarkaisua Keran alueella ja siihen on varauduttava Karamalminrinteen ja Karapellon asemakaavoissa sekä Karapellontien katualueen tilavarauksessa.

Katualueen kaventaminen

Tässä vaihtoehdossa on tutkittu parannetun Karapellontien katualueen kaventamista. Suunnitellun maankäytön liikennejärjestelyiden vaatimaa tilaa ei juuri voida kaventaa esitetystä. Kaventaminen edellyttäisi pikaraitiotien kulkeminen sekaliikenteellä autojen kanssa, mikä toisi mukanaan auto- ja pikaraitiotieliikenteen osalta sujuvuus- ja toimivuushaasteita. Pikaraitiotie olisi häiriöherkempi. Nämä haasteet vaikuttaisivat heikentävästi kokonaismatka-aikaan ja matkanopeuteen, mikä vaikuttaisi matkustajakysyntään. Katualueen kaventaminen heikentäisi myös jalankulun ja pyöräilyn ratkaisuja sekä liikenneturvallisuutta. Tässäkin vaihtoehdossa katualue edellyttäisi poikkeamisluvan liito-oravan suojelusta. Tämä vaihtoehto heikentää liikaa pikaraitiotien toimivuutta, mikä vaikuttaa pikaraitiotien kannattavuuteen, joten tämä ratkaisu ei ole tyydyttävä.

Katualueen siirto tai leventäminen etelän suuntaan

On tutkittu vaihtoehto, jossa parannetun Karapellontien katualuetta siirrettäisiin etelämmäksi, jotta liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikat säilyisivät. Karapellontiehen rajoittuvien Karapellon kaavan mukaisten korttelien 54020 ja 54026 rakentaminen mahdollistaa n. 150 metrin jalankuetaisyydelle juna-asemasta asuinrakentamisen rakennusoikeutta noin 26 000 k-m², eli noin 520 uuden asukkaan korttelien rakentumisen. Jos Karapellontien linjaus siirretään etelämmäksi kortteleiden rakentuminen ei onnistu suunnitellussa laajuudessa ja asuinrakentamisen rakennusoikeus pienenee merkittävästi. Karapellontien eteläpuolella on myös olemassa olevia säilytettäviä rakennuksia, joita olisi tarve purkaa. Karapellon kaavassa kadun eteläpuolella oleva vuonna 1920 valmistunut Keran tehdasrakennus on esitetty suojeltavaksi. Rakennus on suositeltu

säilyttäväksi kulttuuri- ja rakennushistoriallisista syistä. Vanha tehdasrakennus, jonka mukaan koko alue on saanut nimensä, tuo arvokasta historiallista kerroksellisuutta uudelle asuinalueelle. Lisäksi viereisessä korttelissa 54024 on olemassa oleva ja säilyvä toimistorakennus, joka jäisi katualueen alle. Tässä vaihtoehdossa myös liittymäjärjestelyt voisi olla haastava saada toimiviksi aika lyhyen liittymävälin takia.

Tämä vaihtoehto vähentäisi asuinrakentamisen määrää juna-aseman läheisyydessä, edellyttäisi olevien ja suojeluarvoisten rakennusten purkamista sekä haasteita liittymäjärjestelyissä, joten tämä ratkaisu ei ole tyydyttävä.

Vaihtoehtoisten ratkaisujen tarkastelujen pohjalta suunnitellulle Karapellontien parannetulle poikkileikkaukselle ja katualueen järjestelyille ei ole muuta tyydyttävää ratkaisua. Liito-oravan lisääntymistä tai levähdyspaikkojen säilyminen olisi lisäksi mahdollista vain Karapellontien nykyisillä katujärjestelyillä, jotka eivät ole riittävät ja toimivat kehittyvälle maankäytölle.

Poikkeaminen ei aiheuta haittaa liito-oravan suotuisan suojelutason säilyttämiselle

Keran alueella on nykyisellään useita liito-oravan ydin- ja elinalueita sekä näitä toisiinsa yhdistäviä puustoisia liito-oravan kulkuyhteyksiä. Lisäksi alueelta löytyy liito-oravalle soveltuvia alueita, joilta ei vielä ole havaintoja liito-oravasta. Karakorven metsäalue Karapellontien pohjoispuolella on Keran alueen elinympäristöistä laajin yhtenäinen metsäalue.

Karakorven elinympäristö

Karapellontien pohjoispuolista Karakorven liito-oravien elinympäristöä on selvitetty useana vuotena. Alueella on jo vuonna 2014 tehty havaintoja liito-oravasta ja metsäalueelle on silloin rajattu laaja papanahavaintoihin perustuva ydinalue. Papanahavaintojen määrä on vaihdellut eri vuosina yksittäisistä havainnoista runsaasti papanamääriin ympäri aluetta. Liitteeseen 2 on koostettu eri vuosien liito-oravaselvitysten havainnot. Vuonna 2023 alue selvitettiin tarkemmin liito-oravalle soveltuvien potentiaalisten pesäpuiden paikantamiseksi (Luontotieto Keiron, 2023). Selvityksen yhteydessä kartoitettiin ja tarkastettiin alueen kolopuut ja risupesät sekä rajattiin liito-orava lisääntymis- ja levähdyspaikat. Lisäksi oleelliset puut tarkemmitattiin. Laaja ydinaluerajaus muokattiin ja jaettiin selvityksen tuloksien pohjalta kahteen pienempään ydinalueeseen. Vuonna 2023 tehtyjen havaintojen, uusien ydinaluerajauksien ja lisääntymis- ja levähdyspaikkarajauksen myötä tarve liito-oravan suojelua koskevalle poikkeusluvalle kävi ilmi.

Karakorven kaksi liito-oravan ydinalueeksi rajattua metsänosaa sijaitsevat samalla yhtenäisellä metsäalueella. Pohjoisempi ydinalueista on kuusivaltaista sekametsää ja kooltaan n. 1,4 ha. Eteläisempi ydinalue

on kooltaan n. 1,0 ha ja koostuu korvesta sekä kangasmetsästä, jossa kasvaa kerroksellista sekametsää. Ydinalueita yhdistää ja ympäröi laaja n. 4,2 ha elinalue, joka jatkuu myös nykyisen Karakorventien itäpuolelle. Elinympäristöä täydentävät vielä pohjoisen suuntaan samaan metsäalueeseen kuuluvat liito-oravalle soveltuvat metsän osat (yhteensä n. 2,7 ha), jossa ei kuitenkaan ole tehty havaintoja liito-oravasta.

Pohjoisemman ydinalueen itälaidalla sijaitsee Karakorven alueen ainut varmasti pesäpuuksi tunnistettu puu. Puu on keskikokoinen kolohaapa, jossa on yhteensä viisi koloa 6-11 metrin korkeudessa. Koloista kaksi todettiin varmasti olevan liito-oravan käytössä kesällä 2023. Pesäpuu ja sitä suojaava puusto on rajattu liito-oravan lisääntymispaikaksi. Karakorven alueen suurin papanamäärä löytyi pohjoisemman ydinalueen suuren kuusen alta. Kuusessa ei kuitenkaan havaittu koloja eikä risupesiä. Kuusen ympärille on rajattu liito-oravan levähdyspaikka runsaiden papanahavaintojen johdosta. Runsas papanamäärä viittaa siihen, että liito-orava on viettänyt kuusessa paljon aikaa. Karakorven muut kuusi pesäpuiksi varovaisuusperiaatteen ja Uudenmaan ELY-keskuksen ohjeistuksien mukaan tulkittavaa kolopuuta (liito-oravalle soveltuva kolopuu ydinaluerajauksen sisällä) sijaitsevat eteläisellä ydinalueella. Kolmen kolopuun rypäs sekä näiden läheisyydessä oleva tyhjä risupesä on Karapellontien laidassa rajattu levähdyspaikaksi. Lisäksi kahden yksittäisen kolopuun ympärille on rajattu levähdyspaikat. Myös eteläisellä ydinalueella suuren kuusen alta havaittiin runsaita määriä papanoita. Kuusesta ei kuitenkaan havaittu risupesiä tai koloja. Kuusen vieressä on kolollinen koivupötkkelö. Koivupötkkelön koloa ei ollut turvallisuussyistä mahdollista tarkastaa. Kuusi ja kolollinen koivupötkkelö sekä niiden yhteydessä oleva suojuvuusto on rajattu levähdyspaikaksi.

Karapellontien katualueen leventämisen myötä n. 0,3 ha eteläisemmästä ydinalueesta häviäisi. Tällä alueella sijaitsee kaksi hävitettävää levähdyspaikkaa; Karapellontien laidassa oleva monen puun muodostama n. 0,07 ha levähdyspaikka sekä yksittäinen levähdyspaikaksi rajattu kolopuu (n. 0,01 ha). Pienentyneellä n. 0,7 ha eteläisellä ydinalueella säilyisi kaksi levähdyspaikkaa. Pohjoisempi ydinalue säilyy kokonaisuudessaan, kuten myös tämän lisääntymis- tai levähdyspaikat. Yhteensä ydinaluetta säilyisi n. 2,1 ha Karakorven alueella. Karamalminrinteen kaavan rakentamisen myötä Karakorven liito-oravien elinalue pienenisi n. 1,3 ha ja elinaluetta säilyisi yhteensä n. 2,9 ha. Alueet on esitetty kartalla hakemuksen liitteessä 1.

Maankäytön muutoksilla voi olla heikentäviä vaikutuksia myös Karakorven metsäalueen säilyville liito-oravan elinympäristöille. Karakorven läpi on tarve linjata ulkoilureitti Karamalminrinteen uudesta puistoalueesta Kehä II ylikulkusillalle. Vaikka ulkoilureitillä ensisijaisesti pyritään ohjaamaan ja hallitsemaan alueelle kohdistuvaa virkistyskäyttöpainetta, sen läheisyydessä voi olla tarve kaataa huonokuntoisia puita turvallisuussyistä. Reitin rakentamisen voi myös aiheuttaa muutoksia vesitasapainoon, vaikka nämä pyritään

minimoimaan johtamalla pintavesiä tasaisesti reitistä poikittain alapuoliselle alueelle. Myös kortteli- ja katualueiden rakentaminen saattaa aiheuttaa säilyvän elinalueen puustoa heikentäviä elinolosuhdemuutoksia reunavaikutuksen ja vesitasapainon muutoksien takia. Reunavaikutuksen lieventäminen ja vesitasapainon säilyttäminen pyritään kaavaratkaisussa huomioimaan. Karakorven lounaisosaan on lisäksi tarve johtaa hulevesiverkoston ylivuoto tulvatilanteissa hulevesiverkoston kapasiteettihaasteiden vuoksi. Vesi on ajoittain arvioitu leviävän n. 0,14 hehtaarin alueelle lounaisinta elin- ja ydinaluetta. Kyseinen kohta on luontaisesti alava, mutta ajoittainen alueelle johdettava vesimäärä saattaa vaikuttaa kyseisen kohdan puiden elinvoimaisuuteen. Säilyvälle metsäalueelle kohdistuvat tarpeet on esitetty hakemuksen liitteessä 2.

Karakorven elinympäristön kulkuyhteydet ympäröiviin alueisiin

Karakorven elinympäristö yhdistyy Karapellontien puustoista reuna-alueita myöten itään Keran alueen muihin elinympäristöihin. Kulkuyhteyttä poikittain kulkevat Karakorventie ja Karaniityntie eivät nykytilanteessa muodosta esteitä liito-oravan liikkumiselle. Itään kulkuyhteys jatkuu Keran alueelta Kilon suuntaan. Lännen suuntaan Karakorven metsäaluetta reunustaa Kilonväylä. Tien muodostama avoin alue on n. 30–35 m leveä, mutta laserkeilausaineistojen pohjalta tehdyissä tarkasteluissa (Gispo, 2015) tiealueen ylitys on todettu monesta kohdasta mahdolliseksi liito-oravalle. Kilonväylän länsipuolelta on myös runsaasti havaintoja liito-oravasta sekä useampi ydinalue. Täältä kulkuyhteydet jatkuvat Kauniaisten kaupungin puolelle.

Pohjoiseen päin Karakorven elinympäristö yhdistyy Viherlaakson ja Karakallion elinympäristöihin. Etelän suuntaan ei ole suoraa kulkuyhteyttä sillä Karapellon nykyisellä teollisuusalueella on niukasti puustoa. Lisäksi rantarata muodostaa liito-oraville esteen etelässä. Myös radan eteläpuolella on kuitenkin liito-oravan elinympäristöjä. Lähimpinä Kutojan alueella sijaitsevat ydinalueet.

Karapellontien leventäminen ei suoraan vaikuta Karakorven alueen liito-oravien kulkuyhteyksiin. Karamalminrinteen kaava-alueen sekä uuden Karakaaren katualueen ja muuttuvien risteysjärjestelyjen johdosta Karapellontien laittaa idän suuntaan kulkeva liito-oravien kulkuyhteys kuitenkin kapenee ja poikittaiset kadunylitykset levenevät. Karamalminrinteen kaavassa kulkuyhteyden toimivuus turvataan kaavamerkinnoin ja -määräyksin. Karakaaren katualueen ylitys, joka on katunylityksistä levein, on tutkittu ja todettu reunapuuston korkeuden ja katualueen leveyden suhteen olevan liito-oravalle mahdollinen ylittää (ks. liite 2).

Suotuisan suojelutason säilyminen

Karakorven alueella säilyy liito-oravalle soveltuvaa elinympäristöä ja kulkuyhteyksiä laajempaan liito-oravaverkostoon. Karapellontien kadun

leventämisen ja Karamalminrinteen kaavaehdotuksen mukaisen rakentamisen jälkeen Karakorven alueella säilyy neljä tunnistettua lisääntymis- tai levähdyspaikkaa, n. 2,1 ha liito-oravan ydinaluetta, n. 2,9 ha liito-oravan elinaluetta sekä lisäksi n. 2,7 ha liito-oravalle soveltuvaa aluetta. Asentamalla liito-oravapönttöjä Karakorven säilyvälle metsäalueelle voidaan alueelle luoda liito-oravalle uusia potentiaalisia lisääntymis- tai levähdyspaikkoja hävitettävien lisääntymis- tai levähdyspaikkojen tilalle. Liito-oravien kulkuyhteydet Karakorven metsäalueelta ympäröiviin elinympäristöihin säilyvät kaikkiin kolmeen nykyisiin suuntiin. Karapellontietä reunustava itään johtava kulkuyhteys heikkenee maankäyttömuutoksien takia. Asemakaavamuutosten yhteydessä varmistetaan, että tämä kulkuyhteys säilyy toimivana.

Liito-oravan suojelutaso säilyy Keran alueella suotuisana Karakorven kahden liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämisestä, elinalueen pienentämisestä ja itäsuuntaisen yhteyden heikkenemisestä huolimatta.

Yhteenveto

Poikkeamislupaa liito-oravan suojelusta haetaan Karapellontien varrella kahden liito-oravien lisääntymis- tai levähdyspaikan hävittämiselle ja kahden lisääntymis- tai levähdyspaikan heikentämiselle oheisen liitteen 1 mukaisesti. Poikkeamisen myöntäminen edellyttää, ettei sille ole muuta tyydyttävää ratkaisua ja että poikkeaminen on tarpeen erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottavista syistä, mukaan lukien sosiaaliset ja taloudelliset syyt, eikä siitä ole haittaa lajin suotuisan suojelutason säilyttämiselle tai sen saavuttamiselle.

Poikkeamiselle on erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottava syy, koska Keran alueella täydennysrakentaminen juna-aseman ja pitkällä aikavälillä raideliikenteen solmukohdan välittömään läheisyyteen edistää kestäväen yhdyskuntarakenteen tavoitteita ja ratkaisulla voidaan vastata pääkaupunkiseudun joukkoliikenne- ja asuntotarpeeseen. Maankäytöllisillä ratkaisuilla vaikutetaan ympäristöön hyvin pitkällä aikavälillä. Pikaraitiotiellä on lisäksi merkittävä vaikutus Keran alueen rakentamiseen kestävästi parantamalla joukkoliikenteen palvelutasoa ja edistämällä muita kestäviä liikkumismuotoja.

Muuta tyydyttävää ratkaisua katujärjestelyjen parantamiseksi ja joukkoliikenteen runkoyhteyden mahdollistamiseksi ei ole. Katujärjestelyjen parantamisen vaatimaa katualueen tilaa ei ole mahdollista kaventaa tai kadun linjausta muokata siten, että liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikat voisivat säilyä. Myöskään pikaraitiotien ja juna-aseman muodostaman raideliikenteen solmukohdan ja sitä ympäröivän toimivan ja tarkoituksenmukaisen kaupunkirakenteen toteuttaminen ei ole Kerassa mahdollista tavoitteiden mukaisesti, ilman esitettyä Karapellontien katualueen leventämistä.

Liito-oravan suotuisa suojelutaso ei vaarannu, koska alueella säilyy riittävästi liito-oravalle soveltuvaa elinympäristöä ja liito-oravalle tärkeät kulkuyhteydet turvataan.

ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUKSEN RATKAISU

Uudenmaan ELY-keskus myöntää Espoon kaupungin kaupunkisuunnittelukeskukselle luvan poiketa luonnonsuojelulain 78 §:n 2 momentin mukaisesta liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja koskevasta hävittämis- ja heikentämiskiellosta hakemuksen mukaisesti seuraavin ehdoin:

1. Hakija veloitetaan asentamaan Karakorven eteläiselle ydinalueelle neljä liito-oravapönttöä.
 2. Hakijan on huolehdittava, että alueen kaavoituksessa turvataan liito-oravan ekologiset yhteystarpeet Karakorven alueelta itään säilyttämällä suojaviheralueilla latvusyhteys myös rakennusaikana ja istuttamalla kulkuyhteyden varrelle uusia puita.
 3. Hakijan on huolehdittava, että alueen kaavoituksessa huomioidaan reunavaikutuksen lieventäminen ja vesitasapainon säilyttäminen Karakorven alueella.
 4. Hakemuksen mukainen ulkoilureitti tulee suunnitella ja rakentaa tavalla, joka ei aiheuta heikennystä liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikoille.
 5. Karakorven säilyvä puusto tulee suojata asianmukaisesti ennen hakemuksen mukaisiin toimenpiteisiin ryhtymistä.
 6. Hakijan on seurattava Karakorven alueen liito-oravakannan tilaa vuosittain 5 vuotta rakentamistoimien aloittamisesta alkaen ELY-keskuksen erikseen hyväksymän seurantaohjelman mukaisesti. Raportti seurannan tuloksista on toimitettava vuosittain 31.12. mennessä ELY-keskukselle.
 7. Puita ei saa kaataa liito-oravan lisääntymisaikana 1.4.–31.7.
 8. Lupa ei oikeuta liito-oravayksilöiden tahalliseen häirintään tai tappamiseen.
 9. Lupa on voimassa 5 vuotta päätöksen lainvoimaiseksi tulosta alkaen.
- Lupa voidaan peruuttaa osittain tai kokonaan, mikäli sen ehtoja ei noudateta.

Perustelut

Liito-orava on luonnonsuojelulain 78 §:n 1 momentissa tarkoitettu Euroopan unionin tiukkaa suojelua edellyttävä eläinlaji, jonka yksilöiden lisääntymis- tai levähdyspaikkojen hävittäminen tai heikentäminen on luonnonsuojelulain 78 §:n 2 momentin mukaan kielletty. Liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkoja ovat sen pesintään, päivän viettoon, levähtämiseen, suojautumiseen tai ravinnon varastointiin käytettävät puut, pöntöt tai rakennusten osat. Lisääntymis- tai levähdyspaikan käsitteeseen luetaan myös lisääntymis- tai levähdyspaikan välittömässä läheisyydessä olevat suojaa ja ravintoa tarjoavat puut.

Espoon kaupunki hakee lupaa poiketa liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämis- ja heikentämiskiellosta Karapellontien pohjoispuolella sijaitsevalla Karakorven alueella. Lupaa haetaan kahden lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämiseen Karakorven eteläpuolella sijaitsevalla ydinalueella. Karapellontiehen rajautuva lisääntymis- ja levähdyspaikka kattaa 0,07 hehtaaria ja sisältää kolme kolopuuta, yhden risupesäpuun sekä kaksi papanapuuta. Ydinalueen itäpuolella sijaitseva lisääntymis- ja levähdyspaikka kattaa 0,01 hehtaaria ja sisältää yhden kolopuun.

Lisäksi Espoon kaupunki hakee lupaa kahden Karakorven eteläisellä ydinalueella säilyvän lisääntymis- ja levähdyspaikan ekologisen toiminnallisuuden heikentämiseen. Ydinalueella säilyvien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologista toiminnallisuutta heikentävät ydinalueen pieneneminen ja itäsuuntaisen kulkuyhteyden heikentyminen.

Luonnonsuojelulain 83 §:n 1 momentin mukaan ELY-keskus voi myöntää luvan poiketa saman lain 78 §:n kiellosta, jos siitä ei ole haittaa eliölajin suotuisan suojelutason säilyttämiseksi tai sen saavuttamiseksi. Luonnonsuojelulain 83 §:n 3 momentin mukaan poikkeamisen edellytyksenä on 1 momentissa säädetyn lisäksi, ettei sille ole muuta tyydyttävää ratkaisua, ja että poikkeus on tarpeen 1) luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelemiseksi tai luontotyyppien säilyttämiseksi; 2) erityisen merkittävien vahinkojen ehkäisemiseksi, jotka koskevat viljelmiä, karjankasvatusta, metsiä, kalataloutta tai vesistöjä taikka muuta omaisuutta; 3) kansanterveyttä tai yleistä turvallisuutta koskevista taikka muista erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottavista syistä, mukaan lukien sosiaaliset ja taloudelliset syyt, sekä jos poikkeamisesta on ensisijaisen merkittävää hyötyä ympäristölle; 4) näiden eliölajien tutkimus- ja koulutus-, uudelleensijoittamis- tai uudelleenistuttamistarkoituksessa taikka näiden tarkoitusten kannalta tarvittavien lisääntymistoimenpiteiden vuoksi, mukaan lukien kasvien keinotekoinen lisääminen.

Suotuisa suojelutaso

Poikkeamisen ensimmäinen edellytys luonnonsuojelulain 83 §:n mukaan on, että siitä ei ole haittaa eliölajin suotuisan suojelutason säilyttämiseksi

tai sen saavuttamiselle. Luonnonsuojelulain 3 §:n mukaan eliölajin suotuisalla suojelutasolla tarkoitetaan sitä, että laji pystyy pitkällä aikavälillä säilymään elinvoimaisena luontaisissa elinympäristöissään.

Liito-oravan elinvoimaisuudelle tärkeää on lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sekä näitä ympäröivien ravinto- ja suojapuiden säilymisen lisäksi se, että yksilöt pystyvät liikkumaan alueelta toiselle ravinnonhaussa ja lisääntymisaikana. Koska liito-oravan asuttamat metsäalueet sijaitsevat toisistaan hajallaan muodostaen elinympäristöverkoston, suotuisan suojelutason säilyttämisen edellytyksenä on kulkuyhteyksien säilyminen elinalueiden välillä. Yhteyksien merkitys korostuu, jos elinpiirit vähenevät tai niitä pienennetään.

Lajin paikallisen kannan tila voi olla erilainen kuin suojelun taso laajemmalla alueella. Siksi suojelun taso olisi komission tiedonannon mukaan tunnettava ja arvioitava kaikilla tasoilla asianmukaisesti. Poikkeusta suojelusta ei voida myöntää, jos sillä on millä tahansa tasolla haitallinen vaikutus lajin suojelun tasoon tai suotuisan suojelun tason saavuttamiseen. Arvioinnissa on myös huomioitava lajia koskevien muiden poikkeamisten kumulatiivinen vaikutus.

Liito-orava on uusimman uhanalaisuusluokituksen mukaan Suomessa vaarantunut (VU) ja luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu laji. Sen kanta on pienentynyt 1900-luvun puolivälistä lähtien. Vuosien 2006 ja 2015 välillä kannan arvioidaan taantuneen noin 23 %. Merkittävin syy liito-oravan uhanalaisuuteen on metsätalous. Laji suosii vanhoja, kuusivaltaisia sekametsiä ja kärsii kolopuiden, erityisesti vanhojen haapojen, vähenemisestä. Tuoreimman, vuosia 2013–2018 koskevan luontodirektiivin toimeenpanoon liittyvän arvioinnin mukaan liito-oravan suojelutaso Suomessa on levinneisyyden osalta suotuisa mutta muiden arviointikriteerien (populaation tila, elinympäristön tila ja suojelutason odotettavissa oleva kehitys) osalta ”epäsuotuisa riittämätön”. Suotuisan suojelutason kokonaisarvio on niin ikään ”epäsuotuisa riittämätön” ja kehityssuunta heikkenevä. Valtakunnallisella tasolla havaitusta kannan heikkenevästä kehityssuunnasta huolimatta pääkaupunkiseudulla laji on 2000-luvulla levinnyt ja runsastunut nopeasti. Vaikka lajin suojelutaso Suomessa ei ole suotuisa, se ei lähtökohtaisesti estä poikkeamisen myöntämistä (esim. KHO 2003:98).

Karakorven alueella on vuosina 2014, 2017 sekä 2021-2023 tehdyissä selvityksissä saatu havaintoja liito-oravasta. Vuonna 2014 koko alue määriteltiin liito-oravan elinalueeksi ja alueen keskiosiin rajattiin 14 papanapuun muodostama ydinalue. Vuonna 2017 alueelle rajattiin kaksi ydinaluetta, joista pohjoisemmalla alueella sijaitti viisi papanapuuta ja eteläisemmällä alueella kaksi papanapuuta sekä yksi mahdollinen pesäpuu. Lisäksi elinalueelta löydettiin tuolloin kaksi muuta papanapuuta rajattujen ydinalueiden ulkopuolelta.

Vuonna 2021 lähes koko Karakorven alue määriteltiin jälleen liito-oravan elinalueeksi. Elinalueen keskiosiin rajattiin tuolloin neljän papanapuun muodostama ydinalue. Ydinalueen ulkopuolelta löydettiin lisäksi kolme muuta papanapuuta. Vuoden 2022 selvityksessä pitäydyttiin vuoden 2021 elin- sekä ydinaluerajauksissa, vaikka Karakorven alueelta löydettiin tuolloin vain neljä ydinalueen ulkopuolella sijainnutta papanapuuta.

Vuoden 2023 keväällä alueella suoritettiin aikaisempia vuosia kattavampi selvitys, jonka perusteella lähes koko Karakorven alue määriteltiin liito-oravan elinalueeksi ja alueelle rajattiin kolme erillistä ydinaluetta. Karakorven alueelta löydettiin tuolloin 39 papanapuuta, seitsemän kolopuuta, sekä yksi risupesäpuu. Syksyllä 2023 osa keväällä havaituista kolopuista tarkistettiin kiipeämällä ja ydinaluerajauksia tarkennettiin muodostamalla keväällä rajatuista kolmesta ydinalueesta kaksi suurempaa ydinaluetta. Neljä kolopuuta varmistettiin kiipeämällä liito-oravalle soveltuviksi ja yhdessä näistä puista havaittiin liito-oravan pesintä.

Suurin osa Karakorven vuoden 2023 liito-oravahavainnoista tehtiin pohjoiselta ydinalueelta, josta löydettiin 22 papanapuuta, yksi liito-oravan levähtämispaikaksi arvioitu kuusi sekä yksi kiipeämällä varmistettu liito-oravan käytössä ollut pesäpuu. Eteläiseltä ydinalueelta löydettiin sen sijaan seitsemän papanapuuta, yksi risupesäpuu ja kuusi kolopuuta, joista kolme varmistettiin kiipeämällä liito-oravalle soveltuviksi. Eteläisellä ydinalueella sijaitsevista kolopuista kolmea koivua ei voitu tarkistaa kiipeämällä niiden lahonneisuuden takia, mutta ne arvioitiin maantasolta katsoen mahdollisesti liito-oravalle soveltuviksi pesäpuiksi. Koivujen kuitenkin arvioitiin kaatuvan muutaman vuoden sisällä luonnollisesti.

Karakorven elinalue on vain yksi Karamalmin ja Keran lähialueilla selvitetystä liito-oravan elinalueista. Muita elinalueita sijaitsee hankealueesta katsottuna idässä Karapellontien molemmin puolin, etelässä Keran alueella, lännessä Kilonväylän toisella puolella sekä pohjoisessa, Turuntien toisella puolella. Liito-oravalla on Karakorven alueelta kulkuyhteys kaikille edellä mainituille lähialueille ja niiden kautta myös laajemmin muille Espoon elinalueille. Lisäksi Karakorven alueen pohjoispuolella sijaitsee yhtenäistä metsäaluetta, josta ei toistaiseksi ole tehty liito-oravahavainnoja. Viime vuosina tehtyjen useiden liito-oravakartoitusten ja kokonais selvitysten perusteella liito-oravan kanta on elinvoimainen ja kasvussa koko pääkaupunkisudulla.

Paikallinen taso

Hakemuksen mukaiset toimenpiteet hävittäisivät Karakorven eteläiseltä ydinalueelta kaksi liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkaa sekä näitä ympäröivää metsää. Ydinalueelle jäisi toimenpiteiden jälkeen kaksi

muuta lisääntymis- ja levähdyspaikkaa. Ydinalue on noin hehtaarin kokoinen ja hakemuksen mukaisten toimenpiteiden myötä siitä häviäisi hieman alle kolmasosa. Ydinalueella kasvaa kerroksellista sekametsää, koostuen kangasmetsästä sekä lehtolaikuista, joten alue soveltuu liito-oravan elinympäristöksi myös rajattujen lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ulkopuolella.

Yhteensä Karakorven alueella säilyy toimenpiteiden jälkeen noin 2,1 hehtaaria liito-oravan ydinaluetta ja noin 2,9 hehtaaria liito-oravan elinaluetta. Lisäksi Karakorven alueesta pohjoisen suuntaan sijaitsee noin 2,7 hehtaaria liito-oravalle soveltuvaa metsäaluetta, jossa ei toistaiseksi ole tehty liito-oravahavaintoja. Karakorven lähialueille Espoossa ei ole myönnetty liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkojen suojelua koskevia poikkeuksia, joiden kumulatiiviset vaikutukset tulisi ottaa huomioon Karakorven elinalueen toiminnallisuutta arvioitaessa.

Ydinalueen länsipuolelta, Karapellontien varresta hävitettävä lisääntymis- ja levähdyspaikka muodostuu kolmesta kolopuusta, kahdesta papanapuusta ja yhdestä risupesällisestä kuusesta. Kolopuut on kiivetty vuonna 2023 ja todettu liito-oravalle soveltuviksi. Kolot eivät kuitenkaan olleet kiipeämishetkellä käytössä eikä puiden juurilta löytynyt papanoita. Kolopuiden läheisyydessä sijaitsevien kahden puun juurilta sen sijaan löydettiin papanoita. Kolopuiden läheisyydessä sijaitsevasta risupesästä löydettiin myös liito-oravan häntäkarva. Samalta alueelta on tehty papanahavainto vuonna 2022. Kolme kolohaapaa sekä suojakuusi tekevät alueesta hyvin soveltuvan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikaksi.

Toinen hävitettävä lisääntymis- ja levähdyspaikka sijaitsee Karapellontien varressa ydinalueen itäpuolella ja muodostuu yhdestä kolollisesta koivusta, jonka alta ei vuonna 2023 löydetty papanoita. Puun lähiympäristöstä on kuitenkin löytynyt papanoita vuosina 2017 ja 2023. Koloa ei voitu kiipeämällä tarkistaa puun huonokuntoisuuden takia, mutta kolon arvioitiin olevan käyttökelpoinen. Koivun on lahonneisuutensa takia kuitenkin arvioitu luontaisesti kaatuvan muutaman vuoden sisällä. Koivun lahonneisuus tekee siitä heikosti soveltuvan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikaksi pidemmällä aikavälillä.

Eteläisellä ydinalueella säilyvistä lisääntymis- ja levähdyspaikoista läntisempi muodostuu kolollisesta koivusta, kahdesta papanapuusta sekä järeästä kuusesta, jonka alta löytyi runsaasti papanoita vuonna 2023. Samalta alueelta on löytynyt papanoita myös vuosina 2014 ja 2017. Kuusessa ei vuonna 2023 havaittu risupesää, mutta papanoiden määrän perusteella se luokiteltiin mahdolliseksi pesäpuuksi. Kolokoivua ei voitu kiipeämällä tarkistaa puun huonokuntoisuuden takia, mutta kolon arvioitiin maan tasalta olevan liito-oravalle soveltuva. Koivun on kuitenkin arvioitu kaatuvan luonnollisesti muutaman vuoden kuluessa. Kolokoivu ja

suojakuusi tekevät alueesta soveltuvan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikaksi, mutta koivun lahonneisuus saattaa johtaa soveltuvuuden heikkenemiseen pidemmällä aikavälillä.

Ydinalueella säilyvistä lisääntymis- ja levähdyspaikoista itäisempi muodostuu yhdestä mahdollisesti liito-oravalle soveltuvasta kolokoivusta, jonka on kuitenkin arvioitu kaatuvan luonnostaan lähitulevaisuudessa. Puun luota ei vuonna 2023 löydetty papanoita, eikä sitä voitu lahonneisuuden takia kiipeämällä tarkistaa. Puun ympäristöstä on löytynyt papanoita vuosina 2021 ja 2022. Koivun lahonneisuus tekee siitä heikosti soveltuvan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikaksi pidemmällä aikavälillä.

Hakemuksen mukaisten toimenpiteiden jälkeen ydinalueella säilyy näin ollen kaksi tunnistettua lisääntymis- ja levähdyspaikkaa sekä noin 0,6 hehtaaria liito-oravalle soveltuvaa metsää, joten kahden lisääntymis- ja levähdyspaikan sekä niitä ympäröivän metsän hävittäminen ei johda ydinalueen ekologisen toiminnallisuuden häviämiseen. Ydinalueella säilyvät kolokoivut eivät lahonneisuutensa takia ole laadultaan yhtä hyvin liito-oravalle soveltuvia lisääntymis- ja levähdyspaikkoja, kuin Karapellontien varresta hävitettävä kolmesta kolohaavasta sekä suojakuusesta koostuva alue. Kaupunkiympäristössä liito-orava kuitenkin hyödyntää myös sille heikommin soveltuvia lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Lisäksi ydinalueen pohjoispuolelta tehdyt papanahavainnot osoittavat liito-oravan käyttävän aluetta elinympäristönään.

Sen lisäksi, että hakemuksen mukaiset toimenpiteet hävittävät ydinalueelta kaksi lisääntymis- ja levähdyspaikkaa, toimenpiteet myös heikentävät säilyviä lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Heikennystä aiheuttaa ydinalueen pinta-alan pientyminen ja itäsuuntaisen ekologisen yhteyden heikkeneminen. Toimenpiteiden jälkeen ydinalueen koko pienenee kolmanneksella noin 0,6 hehtaariin. Naaraiden elinpiirien ydinosien, joilla yksilö viettää suurimman osan aikaansa, on todettu olevan keskimäärin 0,9 ha (vaihteluväli 0,04–2,5 ha), joten eteläinen ydinalue ei merkittävästi eroaisi keskimääräisen ydinalueen koosta hakemuksen mukaisten toimenpiteiden jälkeen. Karakorven elinalueen pientäminen voi myös aiheuttaa ydinaluetta mahdollisesti heikentävän reunavaikutuksen metsäalueen rajan muuttuessa. Ydinalueen säilyvät lisääntymis- ja levähdyspaikat sijaitsevat kuitenkin Karakorven elinalueen keskiosissa, joten mahdollisella reunavaikutuksella ei arvioida olevan lisääntymis- tai levähdyspaikkoja heikentävää vaikutusta. Karamalminrinteen asemakaavamutoksessa reunavaikutuksen haittoja on todettu voitavan lieventää uutta metsänreunaa valmentavilla metsänhoidollisilla toimenpiteillä.

Liito-oravan paikallisen populaation pitkän aikavälin elinvoimaisuudelle on olennaista, että Karakorven alueella säilyy hakemuksen mukaisten

toimenpiteiden jälkeen useampia potentiaalisia kolopuita, sillä liito-oravan ekologiaan kuuluu, että naaras käyttää useampaa pesäpaikkaa. Karakorven alueella säilyvien kolmen tunnistetun kolopuun lisäksi alueelle tulee tämän lupapäätöksen mukaisesti asentaa liito-oravan pesintään soveltuvia pönttöjä korvaamaan hävitettäviä kolopuita. Lisäksi alueella säilyy kaksi kuusta, joita liito-orava todistetusti käyttää levähdyspaikkoinaan ja joissa mahdollisesti voi myös sijaita risupesä. Karakorven elinalueen toiminnallisuutta tukee myös pohjoinen ydinalue, johon hakemuksen mukaiset toimenpiteet eivät olennaisesti vaikuta. Pohjoisen ydinalueen merkitys liito-oravan paikallisen populaation elinvoimaisuudelle on merkittävä, sillä suurin osa Karakorven alueen liito-oravahavainnoista vuonna 2023 tehtiin pohjoiselta ydinalueelta, josta tuolloin myös löydettiin liito-oravan varmistettu pesintä.

Karakorven liito-oravapopulaation elinvoimaisuutta tukee myös se, että alueen pohjoispuolella, Kehä II varrella sijaitsee yhtenäinen 2,7 hehtaarin kokoinen metsäalue, jossa ei toistaiseksi ole tehty liito-oravahavainnoita. Lähellä sijaitseva toistaiseksi asuttamaton, mutta liito-oravalle soveltuva elinympäristö on olennainen Karakorven alueella syntyvien poikasten dispersaalille ja paikallisen populaation elinvoimaisuudelle tulevaisuudessa.

Hakemuksen mukaiset toimenpiteet kaventaisivat Karakorven elinalueen itäsuuntaista kulkuyhteyttä ja leventäisivät sen vaatimaa poikittaista Karakorventien ylitystä. Karakorventien ylitysmatka on tällä hetkellä noin 15 metriä ja hakemuksen mukaiset toimenpiteet leventäisivät matkaa 42 metriin. Hakemusta varten laaditun liitolukuselvityksen perusteella ylityksen pitäisi silti olla liito-oravalle mahdollinen. Lisäksi yhteys kaventuu Karakorventien länsipuolella nykyisestä noin 200 metristä noin 30 metriin. Kulkuyhteys kaventuu myös Karakorventien itäpuolella nykyisestä noin 100 metristä noin 30 metriin.

Toimivan kulkuyhteyden leveydeksi arvioidaan riittävän 30 metriä edellyttäen, että yhteys koostuu useammista satunnaisesti jakautuneista puista yksittäisen puurivin sijasta. Tässä tapauksessa jäljelle jäävä 30 metriä leveä vyöhyke Karakorventien molemmin puolin on jäämässä puustoiseksi. Hakemuksen mukaan puiden korkeus yhteyskohdassa on nykyisellään vähintään 20 metriä Karakorventien molemmin puolin ja yhteyttä on tarkoitus tulevaisuudessa vahvistaa katualueen reunaan istutettavilla puilla. Karakorventien länsipuolella Karakorven metsäalue on Karamalminrinteen asemakaavaehdotuksessa osoitettu lähivirkistysalueeksi, jossa sijaitsevat liito-oravan ydinalueet on merkitty erityisesti suojeltaviksi alueiksi. Karakorventien itäpuoleinen alue on merkitty asemakaavaehdotukseen suojaviheralueeksi, jonka puustoa tullaan hoitamaan ja uudistamaan siten, että latvusyhteys säilyy. Itäsuuntainen ekologinen yhteys on lisäksi huomioitu kaavamerkinnällä eko-1 liito-oravalle tärkeänä lisääntymis- ja levähdyspaikkojen välisenä yhteystarpeena.

Edellä esitetyn perusteella Karakorven elinalueelta itään päin suuntautuva ekologinen yhteys tulee hakemuksen mukaisten toimenpiteiden seurauksena heikentymään, mutta ei häviämään. Kulkuyhteyden heikentymisellä ei ole merkittävää heikentävää vaikutusta Karakorven elinalueen toiminnallisuudelle, koska alueelta länteen ja pohjoiseen suuntautuvat kulkuyhteydet tulevat säilymään ennallaan. Espoosta ja Helsingistä kertyneiden inventointitietojen perusteella liito-oravan elinalueiden toiminnallisuudelle olennaista on kulkuyhteyksien säilyminen ainakin kahteen suuntaan. Radioseurannassa liito-oravien on myös havaittu käyttävän heikkolaatuisempia yhteyksiä. Karakorven elinalueen toiminnallisuuden kannalta tärkeintä on kulkuyhteyden säilyminen pohjoisen yhtenäisille metsäalueille.

Hakemuksen mukaan eteläisen ydinalueen jäljelle jääville lisääntymis- ja levähdyspaikoille voi aiheutua heikennystä myös Karakorven lounaisosaan suunnitellusta hulevesiverkoston ylivuodon johtamisesta tulvatilanteissa. Elinalueen lounaisosaan ja osittain eteläiselle ydinalueelle johdettaisiin vettä maksimissaan 14,4 m³/10 min. Hakemuksessa on myös tuotu esiin, että Karakorven ydinalueiden väliin rakennettava ulkoilureitti sekä kortteli- ja katualueiden rakentaminen lähialueella saattaa vaikuttaa Karakorven elinalueen vesitasapainoon. Hakemuksen mukaan ulkoilureitin vaikutus alueen vesitasapainoon pyritään minimoimaan johtamalla pintavesiä tasaisesti reitistä poikittain alapuoliselle alueelle. Vesitasapainon säilyttäminen on lisäksi otettu huomioon Karamalminrinteen asemakaavamuutoksessa.

Karakorven elinalueen puusto on enimmäkseen kangasmetsää, jossa on pienialaisia lehtolaikkuja. Kangasmetsä ei ole herkkä ylivuodon alueelle johtamisesta aiheutuvan seisovan vesimassan vaikutukselle tai vesitasapainon vaihtelulle. Kun otetaan lisäksi huomioon, että ylivuodon johtaminen alueelle on ajoittaista ja kohdistuu vain hyvin rajatulle alueelle, ja että vesitasapainon muutosten arvioidaan olevan maltillisia, ei edellä mainituista toimenpiteistä katsota aiheutuvan sellaista heikentävää vaikutusta, joka edellyttäisi poikkeusta liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkojen hävittämisen- tai heikentämiskiellostä.

Ydinalueiden väliin sijoitettavan ulkoilureitin rakentaminen ja ylläpito saattaa hakemuksen mukaan turvallisuussyistä edellyttää huonokuntoisten puiden kaatamista reitin läheisyydessä. ELY-keskus katsoo, että puita voidaan tarvittaessa kaataa ydinalueiden ulkopuolelta aiheuttamatta heikennystä lisääntymis- tai levähdyspaikoille. Hakemus ei sisällä tarkempia tietoja rakennettavan ulkoilureitin ominaisuuksista, mutta ulkoilureitti tulee suunnitella ja rakentaa niin, ettei siitä aiheudu heikennystä liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikoille.

Edellä todetun perusteella kahden lisääntymis- ja levähdyspaikan sekä niitä ympäröivän metsäalueen hävittäminen Karakorven eteläiseltä

ydinalueelta ei tule hävittämään ydinalueen ekologista toiminnallisuutta liito-oravan elinalueena. Eteläisen ydinalueen ekologinen toiminnallisuus säilyy siitä huolimatta, että hakemuksen mukaiset toimenpiteet heikentävät ydinalueella säilyviä lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Pohjoiselle ydinalueelle ei arvioida aiheutuvan hakemuksen mukaisista toimenpiteistä olennaisia vaikutuksia. Näin ollen Karakorven molemmat ydinalueet pysyvät liito-oravalle elinkelpoisina, eivätkä hakemuksen mukaiset toimenpiteet vaikuta liito-oravan suojelutasoon paikallisesti Karakorven alueella.

Alueellinen ja valtakunnallinen taso

Liito-oravan levinneisyyden painopiste Suomessa on maan eteläosassa. Uudellamaalla esiintymisen painopistealueita ovat maakunnan länsiosa ja varsinkin pääkaupunkiseutu, jossa liito-oravakanta on Etelä-Suomen tiheimpiä. Hakemuksen mukaiset toimenpiteet sijoittuvat näin ollen alueelle, jossa liito-orava on melko yleinen laji. Suojelusta poikkeamisella ei tässä tapauksessa ole suoraa vaikutusta liito-oravan alueelliseen tai valtakunnalliseen populaatioon, sillä lupaa ei ole haettu liito-oravayksilöiden tappamiseen tai häirintään.

Hakemuksen mukaisilla toimenpiteillä voisi olla liito-oravan laajempaan elinympäristöverkoston kohdistuvia vaikutuksia siinä tapauksessa, jos Karakorven alueen ekologinen toiminnallisuus liito-oravan elinalueena häviäisi tai heikentyisi merkittävästi. Laajoja alueellisia vaikutuksia voisi olla myös sillä, jos toimenpiteet hävittäisivät tai merkittävästi heikentäisivät liito-oravan tärkeitä kulkuyhteyksiä alueella. Tässä tapauksessa Karakorven elinalueen ekologinen toiminnallisuus ei kuitenkaan häviä tai heikenny merkittävästi, sillä alueella säilyy neljä lisääntymis- ja levähdyspaikkaa sekä noin 2,1 hehtaaria liito-oravan ydinaluetta ja 2,9 hehtaaria liito-oravan elinaluetta. Alueen kulkuyhteyksistä kaksi säilyy ennallaan ja yksi heikentyy, mutta säilyy toiminnallisena. Liito-oravan laajemman elinympäristöverkoston toiminnallisuuden kannalta tärkein, pohjoiseen suuntautuva ekologinen yhteys säilyy ennallaan. Hakemuksen mukaisilla toimenpiteillä ei näin ollen arvioida olevan vaikutusta liito-oravan suojelutasoon alueellisesti tai valtakunnallisesti.

Johtopäätös

Edellä esitetyn perusteella hakemuksen mukaisella poikkeamisella ei ole merkittävää vaikutusta liito-oravan elin- tai liikkumismahdollisuuksiin tai yksilöiden kokonaismäärään paikallisesti, alueellisesti tai valtakunnallisesti, eikä poikkeamisesta näin ollen aiheudu haittaa liito-oravan suojelutasolle sen luontaisella levinneisyysalueella.

Poikkeamisen tarpeellisuus

Luonnonsuojelulain 83 §:n 3 momentin 3 kohdan poikkeamisperusteena mainitaan erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottavat syyt, mukaan lukien sosiaaliset ja taloudelliset syyt. Euroopan komission 12.10.2021 päivätyssä tiedonannossa (Ohjeasiakirja luontodirektiivin mukaisesta yhteisön tärkeinä pitämien eläinlajien tiukasta suojelusta, C(2021) 7301) on todettu, että useimmissa tapauksissa luontodirektiivin 16 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettu yleinen etu voi olla erittäin tärkeä vain, jos se on pitkäaikainen. Hakija on esittänyt, että hakemuksen mukaisille toimenpiteille Karakorven alueella on yleisen edun kannalta pakottava syy, josta aiheutuva hyöty on pitkäaikainen.

Keran alueen läpi kulkeva pikaraitiotie on osa alueen voimassa olevaa osayleiskaavaa. Pikaraitiotien linjaus Keran alueella junaradan pohjoispuolella on tarkoitus mahdollistaa Karamalminrinteen ja Karapellon asemakaavamuutoksilla, joiden toteuttamiseksi Espoon kaupunki on hakenut poikkeusta liito-oravan suojelusta. Espoon kaupungin mukaan Karamalminrinteen ja Karapellon asemakaavamuutosten mahdollistamaa maankäyttöä sekä pikaraitiotietä tulee pitää yleisen edun kannalta erittäin tärkeinä hankkeina, joiden avulla edistetään kestävästä yhdyskuntarakennetta tiivistämällä nykyistä kaupunkirakennetta hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Hakemuksen mukaisesti toteutettuna pikaraitiotielinjaus sekä parannettavat katujärjestelyt edellyttävät Karapellontien katualueen leventämistä osittain liito-oravan ydinalueelle.

Pikaraitiotien rakentaminen on osa Karamalminrinteen, Karapellon sekä Keran asemakaavamuutosten muodostamaa kokonaisuutta, jossa Keran alueelle on tarkoitus rakentaa 14 000 asukkaan uusi paikalliskeskus hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Asemakaavamuutosten toteuttaminen edistäisi näin ollen alueen maankäytön kehittämistä kestävästä yhdyskuntarakenteesta mukaiseksi pitkällä aikavälillä. Alueen maankäytön kehittämisen on perusteltua katsoa edellyttävän myös katujärjestelyiden lyhyen aikavälin parantamista. ELY-keskus yhtyy hakijan näkemykseen siitä, että raideliikenteen solmukohta parantaa pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmää ja edistää joukkoliikenteen käyttöä, millä voidaan myös katsoa olevan positiivisia ympäristövaikutuksia. Pikaraitiotien toteuttaminen tukee myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja MAL-sopimuksen tavoitteiden toteuttamista vahvistamalla yhdyskuntarakennetta raideliikenteeseen tukeutuvalla vyöhykkeellä.

ELY-keskus on vakiintuneesti tulkinut, että kaupunkirakennetta tiivistävä rakentaminen erityisesti hyvien raideliikenneyhteyksien varrella on sellainen erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottava syy, jonka vuoksi voi olla tarpeellista poiketa tiukasti suojeltujen lajien lisääntymis- tai levähdyspaikkojen suojelusta. Karamalminrinteen ja Karapellon asemakaavamuutosten mukaisen maankäytön sekä pikaraitiotien mahdollistamista on edellä mainittujen seikkojen perusteella pidettävä

erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottavana syynä, josta aiheutuva hyöty on pitkäaikainen. ELY-keskus näin ollen katsoo, että hakemus täyttää poikkeamisen tarpeellisuutta koskevan edellytyksen.

Muu tyydyttävä ratkaisu

Luonnonsuojelulain 83 §:n 3 momentin mukaan poikkeamisen edellytyksenä on, ettei hankkeella tavoitellun päämäärän toteuttamiseksi ole muuta tyydyttävää ratkaisua. Muun tyydyttävän ratkaisun puuttuminen tarkoittaa komission tiedonannon mukaan sitä, että ongelmaa ei voida ratkaista tavalla, johon ei liity poikkeamista. Muita ratkaisuja voivat olla esimerkiksi hankkeiden vaihtoehtoiset sijaintipaikat, erilaiset toteutusasteet tai -suunnitelmat tai vaihtoehtoiset toimet, menettelyt tai menetelmät. Muuta ratkaisua voidaan pitää tyydyttävänä paitsi silloin, kun sillä voidaan saavuttaa poikkeamisen tavoitteet yhtä hyvin, mutta myös silloin, kun poikkeamisesta aiheutuvat haitat eivät ole oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden ja kun muulla ratkaisulla puolestaan taattaisiin oikeasuhtaisuus.

Espoon kaupungin hakemuksessa on tarkasteltu vaihtoehtoisia ratkaisuja pikaraitiotien linjaukselle sekä Karapellontien katualueen järjestelyiden parantamiselle. Sillä poikkeamisen on todettu olevan tarpeellista kaupunkirakennetta tiivistävän rakentamisen mahdollistamiseksi hyvien raideliikenneyhteyksien varrelle, tulee vaihtoehtoisia ratkaisuja hakemuksen mukaisille toimenpiteille tarkastella sen kannalta, kuinka hyvin niillä voidaan saavuttaa tämä päämäärä.

Pikaraitiotien linjaus

Pikaraitiotien linjaus Matinkylästä Leppävaaraan perustuu Espoon eteläosien yleiskaavaan ja Keran osayleiskaavaan. Hakemuksessa linjaukselle on esitetty reittiä Keran alueella Kutojantien, Karapellontien, Karakaaren ja Karaportin kautta. Hakijan mukaan poikkeamisella tavoiteltu päämäärä voidaan saavuttaa vain tämän linjauksen kautta. Pikaraitiotien linjauksen vaihtoehtotarkastelussa on otettu huomioon, että linjauksen tulisi tukea Karamalminrinteen ja Karapellon asemakaavamuutosten mukaista maankäytön kehittämistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta. Tarkastelussa huomiota on kiinnitetty myös liikenneturvallisuuden varmistamiseen sekä pikaraitiotien matkustajamäärän kannattavuuteen.

Lansansillan kautta kulkevaksi linjaukseksi on hakemuksessa esitetty kahta vaihtoehtoa. Ensimmäinen vaihtoehto kulkisi Karaniityntietä pitkin. ELY-keskus yhtyy hakijan näkemykseen siitä, ettei Karaniityntien kautta esitetty linjaus tukisi Karamalminrinteen ja Karapellon asemakaavamuutosten mukaista maankäytön kehittämistä, sillä linjaus jäisi huomattavan kauas Karamalminrinteen ja Keran keskustoista. Tämä saattaisi myös vähentää pikaraitiotien matkustajamäärää. Linjaus

Karaniityntien kautta toteutettaisiin sekaliikenne ratkaisuna, mikä heikentäisi myös liikenneturvallisuutta. Karaniityntien eteläpäässä on lisäksi molemmin puolin tietä liito-oravan ydinalueet, joten linjaus saattaisi edellyttää liito-oravan suojelusta poikkeamista.

Toinen vaihtoehto Lansansillan kautta kulkeväksi linjaukseksi kulkisi Karaniityntien sijasta Karamalminrinteen keskustan läpi. Myös tämä linjaus saattaisi kuitenkin edellyttää liito-oravan suojelusta poikkeamista Karaniityntien eteläpäässä sijaitsevien ydinalueiden takia. Vaikka linjaus kulkisi Karamalminrinteen keskustan läpi, jäisi se silti kauas Keran keskustasta. Molempien Lansansillan kautta kulkevien vaihtoehtojen osalta ongelmana olisi lisäksi, että ne tukisivat raideliikenteen solmukohdan toteutumista Keran juna-aseman kohdalla heikosti. ELY-keskus näin ollen katsoo, etteivät Lansansillan kautta esitetyt vaihtoehtoiset linjaukset ole tyydyttäviä ratkaisuja poikkeamisella tavoitellun päämäärän saavuttamiseksi.

Vaihtoehtoinen linjaus Kehä II kautta ohittaisi Karamalminrinteen alueen kokonaan, eikä näin ollen tukisi Karamalminrinteen asemakaavamuutoksen mukaista maankäyttöä. Rantaradan yli esitetty linjausvaihtoehto sen sijaan ei ole teknisesti mahdollinen ratkaisu Keran alueelle suunnitellun tiiviin korttelirakenteen takia. Tiivis korttelirakenne on edellytys maankäytön kehittämiseksi Karapellon asemakaavamuutoksen mukaisesti. Linjaus myös aiheuttaisi estevaikutuksen itä-länsisuuntaiselle liikkumiselle Keran alueella. Myöskään näiden vaihtoehtojen ei voida katsoa olevan tyydyttäviä ratkaisuja.

Näin ollen pikaraitiotien linjaukselle Kutojantien, Karapellontien, Karakaaren ja Karaportin kautta ei ole olemassa sellaista vaihtoehtoista ratkaisua, joka ei vaatisi liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkojen hävittämistä tai heikentämiskiellosta poikkeamista ja jolla voitaisiin saavuttaa poikkeamisella tavoiteltu päämäärä.

Karapellontien katualueen järjestelyt

Hakemuksessa on esitetty Karapellontien poikkileikkauksen muuttamista lisäämällä kadun molemmille reunoille jalankulku- ja pyörätiet, suojatiesaarekkeet, sekä lisäämällä Karapellontielle varaus pikaraitiotien omalle uralle, bussipysäkit, ajorata, kääntymiskaistat ja tarvittavat välialueet. Poikkileikkauksen muuttaminen edellyttää katualueen leventämistä Karakorven alueella sijaitsevalle liito-oravan ydinalueelle. Hakemuksen mukaan katujärjestelyiden muuttaminen edellä mainitulla tavalla on edellytys poikkeamisella tavoitellun päämäärän saavuttamiselle.

Hakemuksessa on tarkasteltu vaihtoehtoa, jossa katualueen järjestelyitä parannetaan ilman pikaraitiotielinjausta Karapellontiellä. Katualue on

nykyisellään suunniteltu toimimaan teollisuus- ja työpaikka-alueen kokoojakatuna, joten asemakaavamuutosten toteuttamiseksi katualueen järjestelyiden muuttaminen olisi tarpeellista siinäkin tapauksessa, ettei pikaraitiotielinjaus toteutuisi. ELY-keskus yhtyy hakijan näkemykseen, ettei katualueen järjestelyiden säilymistä nykyisellään voida pitää tyydyttävänä ratkaisuna, kun otetaan huomioon Karapellon ja Karamalminrinteen asemakaavamuutoksista johtuva maankäytön kehittyminen.

Hakemukseen liitetystä suunnitelmapiiirustuksesta selviää, että katujärjestelyiden parantaminen ilman pikaraitiotielinjausta edellyttäisi silti Karakorven eteläreunaan rajautuvan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämistä. Ottaen lisäksi huomioon, etteivät raideliikenteen solmukohta tai raideliikenteeseen nojautuvan joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen Karamalminrinteen ja Keran alueilla toteudu ilman pikaraitiotielinjausta Karapellontien kautta, ei tätä vaihtoehtoa voida pitää tyydyttävänä ratkaisuna poikkeamisella tavoitellun päämäärän saavuttamiselle.

Vaihtoehtona on lisäksi tarkasteltu Karapellontien katualueen kaventamista siten, että pikaraitiotielinjaus kulkisi sekaliikenteellä autojen kanssa. Katualueen järjestelyiden parantaminen edellyttäisi tässäkin tapauksessa Karakorven eteläreunaan rajautuvan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämistä. Lisäksi pikaraitiotien kulkemisen autojen seassa on arvioitu heikentävän liikenneturvallisuuksia ja vähentävän pikaraitiotien matkustajamäärää. Tämäkään ei näin ollen ole tyydyttävä vaihtoehtoinen ratkaisu.

Kolmas vaihtoehto katualueen järjestelyiden muuttamiselle on katualueen siirtäminen tai leventäminen etelän suuntaan Keran alueelle. Tämän vaihtoehdon mukaisesti toteutettuna Karapellontien katujärjestelyiden muuttaminen ei edellyttäisi toimenpiteitä Karakorven alueella tai poikkeamista liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen suojelusta. Katualueen siirtäminen edellyttäisi kuitenkin olemassa olevan rakennuskannan, mukaan lukien suojeltavaksi esitetyn ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan tehdasrakennuksen sekä säilytettäväksi esitetyn toimistorakennuksen purkamista. Katualueen siirtäminen myös pienentäisi Keran pohjoispuolelle suunniteltua asuinrakentamista. Hakemuksen mukaan nykyinen suunniteltu rakennusoikeus mahdollistaisi alueelle noin 520 uuden asukkaan korttelien rakentamisen ja katualueen siirtäminen esitetyn vaihtoehdon mukaisesti pienentäisi tätä rakennusoikeutta merkittävästi.

Ottaen huomioon, että kyseinen vaihtoehto edellyttäisi sekä olemassa olevan rakennuskannan purkamista että rakennusoikeuden merkittävää pienentämistä Keran alueella, ei katualueen siirtämistä tai leventämistä etelän suuntaan voida pitää oikeasuhtaisena tai tyydyttävänä ratkaisuna poikkeamisella tavoitellun päämäärän saavuttamiselle.

Johtopäätös

ELY-keskus katsoo, että hakija on suorittanut asianmukaisen ja riittävän vaihtoehtotarkastelun hakemuksen mukaisille toimenpiteille. Edellä esitetyn perusteella katujärjestelyiden parantamiselle tai pikaraitiotielinjaukselle ei ole olemassa sellaista muuta tyydyttävää ratkaisua, joka ei edellyttäisi liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen suojelusta poikkeamista ja joka mahdollistaisi poikkeamisella tavoiteltujen päämäärien saavuttamisen. ELY-keskus katsoo lisäksi, että poikkeamisella tavoiteltu päämäärä on oikeassa suhteessa poikkeamisesta liito-oravalle aiheutuviin vaikutuksiin.

PÄÄTÖKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO

Luvanmukaisiin toimenpiteisiin saa ryhtyä päätöksen saavutettua lainvoiman muutoksenhakuajan jälkeen.

SOVELLETUT OIKEUSOHJEET

Luonnonsuojelulaki (9/2023) 83 §
Laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2003) 19 §

KÄSITTELYMAKSU

316 €

Maksu määräytyy valtioneuvoston elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuonna 2024 antaman asetuksen (1215/2023) mukaisesti.

PÄÄTÖKSESTÄ TIEDOTTAMINEN

Päätös sähköpostitse:
Espoon kaupunki

Tiedoksi sähköpostitse:
Ympäristöministeriön luontoympäristöosasto
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

MUUTOKSENHAKU Tähän päätökseen saa hakea muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen. Valitusosoitus on liitteenä.

ASIAN KÄSITTELIJÄT Asian on esitellyt lakimies Anniina Kaikkonen ja ratkaissut ylitarkastaja William Velmala. Päätös on hyväksytty sähköisesti. Merkintä hyväksynnästä on päätöksen viimeisellä sivulla.

Tämä asiakirja UUELY/4318/2024 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUELY/4318/2024 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Velmala William 12.07.2024 13:33

Esittelijä Kaikkonen Anniina 12.07.2024 13:30

VALITUSOSOITUS

Valitusviranomainen

Tähän päätökseen saa hakea muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta** kirjallisella valituksella.

Valitusaika

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaantipäivästä, sitä päivää lukuun ottamatta. Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, lauantai, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, jouluaatto tai juhannusaatto, valitusaika jatkuu vielä seuraavana arkipäivänä.

- Tavallisella kirjeellä toimitetussa tiedoksiannossa vastaanottajan katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä kirjeen lähettämisestä, jollei muuta näytetä. Asian katsotaan tulleen viranomaisen tietoon kuitenkin kirjeen saapumispäivänä.
- Tavallisena sähköisenä tiedoksiannona toimitetussa tiedoksiannossa asiakirja katsotaan annetun tiedoksi kolmantena päivänä viestin lähettämisestä, jollei muuta näytetä.
- Todisteellisesti toimitetussa tiedoksiannossa tiedoksisaantipäivän osoittaa tiedoksianto- tai saantitodistus. Milloin kysymyksessä on sijaistiedoksianto, päätös katsotaan tiedoksi saaduksi kolmantena päivänä tiedoksiantotodistuksen osoittamasta päivästä.
- Yleistiedoksiannossa tiedoksiannon katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä päätöstä koskevan ilmoituksen julkaisemisesta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen verkkosivulla.

Valituskirjelmän sisältö ja allekirjoittaminen

Valituskirjelmässä on ilmoitettava

- valittajan nimi ja kotikunta
- jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on joku muu henkilö, on myös tämän nimi ja kotikunta ilmoitettava
- postiosoite ja puhelinnumero ja mahdollinen sähköpostiosoite, joihin asian käsittelyä koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa
- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia päätökseen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan.

Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava muutoin kuin sähköisesti (sähköpostilla tai hallinto- ja erityistuo- mioistuinten asiointipalvelun kautta) toimitettava valituskirjelmä.

Valituskirjelmän liitteet

Valituskirjelmään on liitettävä

- elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisajankohdasta
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle
- asiamiehen valtakirja; asianajajan ja yleisen oikeusavustajan tulee esittää valtakirja ainoastaan, jos valitusviranomainen niin määrää
- toimitettaessa valituskirjelmä sähköisesti selvitys asiamiehen toimivallasta.

Valituskirjelmän toimittaminen perille

Valituskirjelmä on toimitettava **Helsingin hallinto-oikeuden kirjaamoon**. Valituskirjelmän on oltava perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä. Yksityishenkilöt, yritykset ja yhteisöt voivat lähettää valituskirjelmän hallinto- ja erityistuo- mioistuinten sähköisessä asiointipalvelussa (<https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet/#>). Valituskirjelmän voi toimittaa perille myös henkilökohtaisesti, lähtien välityksellä, postitse tai sähköpostilla. Postiin valituskirjelmä on jätettävä niin ajoissa, että se ehtii perille valitusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Sähköisesti (sähköpostilla tai hallinto- ja erityistuo- mioistuinten asiointipalvelun kautta) toimitetun valituskirjelmän on oltava käytettävissä hallinto-oikeuden vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä valitusajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.

Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakijalta peritään asian käsittelystä hallinto-oikeudessa oikeudenkäyntimaksu 270 euroa. Tuomioistuinten ja eräiden oikeushallintoviranomaisten suoritteista perittävistä maksuista annetussa laissa (1455/2015) on erikseen säädetty eräistä tapauksista, joissa maksua ei peritä.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Posti- ja käyntiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: asiakaspalvelu/kirjaamo 029 56 42069, vaihe 029 56 42000

Sähköposti: helsinki.hao@oikeus.fi

Faksi: 029 56 42079

Aukioloaika: ma–pe 8.00–16.15

Suoritemaksua koskeva muutoksenhaku

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että julkisoikeudellisesta suoritteesta määrätyn maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia oikaisua Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta kuuden kuukauden kuluessa maksun määräämisestä.