



**TLT-Building Oy**

Sari Laivonen

[sari.laivonen@tltgroup.fi](mailto:sari.laivonen@tltgroup.fi)

Viite: lausuntopyyntö 16.2.2021

**Lausunto Fortum Power & Heat Oy:n lunastuslupahakemuksesta koskien 2 x 400 kV:n maakaapelihanketta Espoo - Kirkkonummi**

Väylävirasto on tutustunut maakaapelihanketta koskeviin suunnitelmiin (ympäristöselvityksen päivitys 12.2.2021) ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta. Väylävirasto on antanut aiemman lausunnon maakaapelihankkeesta 21.9.2020.

Fortum Power & Heat Oy on hakemassa lunastuslupaa uuden 2 x 400 kV maakaapeliyhteyden Espoo – Kirkkonummi toteuttamiseksi. Maakaapelin tarkoituksena on turvata riittävä kapasiteetti ja toimitusvarmuus Kirkkonummen Sundsbergiin suunnitellulta datakeskukselta lähimpään liityntäpisteeseen Espoon muuntoasemalle. Voimajohtoyhteys tulee palvelemaan sekä palvelinkeskus- että kaukolämpöliiketoimintaa. Voimajohtoyhteydellä turvataan sähkönsaanti palvelinkeskuksille pitkälle tulevaisuuteen niiden laajentuessa. Liityntä toteutetaan kahdella rinnakkaisella 400 kV:n maakaapelilla, joista toinen jää varayhteydeksi mahdollista korvattavuutta varten (N-1).

Maakaapelireitin ympäristöselvityksessä (Espoo-Kirkkonummi 400 kV maakaapelireitin ympäristöselvitys, Ramboll Finland Oy 12.2.2021) maakaapelireitille on tutkittu viittä reittivaihtoehtoa: VE1, VE2, VE3a, VE3b ja VE3c. Vaihtoehdot VE1, VE3a, VE3b ja VE3c sijoittuvat Mankin ja Masalan välisellä alueella samaan maastokäytävään Pasila – Kirkkonummi -rataosan kanssa ja risteävät radan kanssa Masalan aseman pohjoispuolella. Mankin alueella nämä vaihtoehdot eroavat siten, että vaihtoehdot VE1 ja VE3a sijoittuvat kokonaisuudessaan kantatien 50 länsi-/pohjoispuoliselle alueelle vaihtoehtojen VE3b:n ja VE3c:n sijoituksessa osittain kantatien 50 itä-/eteläpuoliselle alueelle. Vaihtoehto VE2 risteää Kauklahten alueella Pasila – Kirkkonummi -rataosan kanssa, mutta sijoittuu muutoin etäälle rautatiestä.

**Rautatiealueen käyttäminen ja työskentely rautatiealueella**

19.3.2021

Maakaapelireitti tulee lähtökohtaisesti sijoittaa kokonaisuudessaan Väyläviraston hallinnassa olevan rautatiealueen ulkopuolelle (pois lukien radan alitukset) sekä jäljempänä lausunnossa mainittujen ratavarausten ulkopuolelle. Lisäksi radan alitusten lukumäärä tulee minimoida.

Siltä osin kuin maakaapelireitti risteää Pasila – Kirkkonummi -radan kanssa tai reitin rakentaminen edellyttää muutoin Väyläviraston hallinnoiman rautatiealueen käyttämistä, on rautatiealueella tehtävistä rakentamistöistä sovittava ratalain 36 §:n mukaisesti Väyläviraston ja voimajohdon omistajan kesken lunastuslupapäätöksen tuottaman käyttöoikeuden lisäksi. Lunastuslupapäätöksessä on siten tarpeen edellyttää rautatiealueella tehtävistä rakentamistöistä sopimista ratalain 36 §:n mukaisesti Väyläviraston kanssa ennen töiden aloittamista. Lisätietoja ratalain 36 §:n mukaisesta sopimuksesta: <https://vayla.fi/ammattiliikenne-raiteilla/lomakkeet-ja-luvat>.

Väylävirasto muistuttaa, että kaikessa rautatiealueella tehtävässä työssä on noudatettava kulloinkin voimassa olevia Väyläviraston ohjeita. Väyläviraston rautateitä koskeva ohjeluettelo on saatavilla osoitteesta [https://julkaisut.vayla.fi/pdf7/rautatieohjeet\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf7/rautatieohjeet_web.pdf). Radan läheisyydessä työskennellessä tulee noudattaa Radanpidon turvallisuusohjeita (TURO, Väyläviraston ohjeita 10/2020 tai uudempi, saatavilla [https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo\\_2020-10\\_turo\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-10_turo_web.pdf)) ja rautatiealueella työskentely edellyttää aina Väyläviraston lupaa sekä työntekijöiltä ratatyöturvallisuuspätevyyttä (Turva).

### **Pasila – Kirkkonummi -rataosan lisäraidevaraukset**

Pasila – Kirkkonummi -rataosa on Kauklahti – Masala -välillä nykytilanteessa kaksiraiteinen. Väyläviraston linjauksen mukaisesti rataosalla tulee pitkällä tähtäimellä varautua kahteen lisäraiteeseen (yhteensä neljä raidetta). Lisäraidevaraukset ovat pitkän aikavälin varauksia, joista ei ole laadittu yksityiskohtaisia suunnitelmia ja joiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa. Rautatien läheisyyteen sijoittuvissa hankkeissa on turvattava lisäraiteen toteuttamisedellytykset tulevaisuudessa.

Pasila – Kirkkonummi -radan lisäraiteiden sijoittumista nykyisiin raiteisiin nähden on selvitetty vuonna 2020 laaditussa aluevaraus selvityksessä *Rantaradan aluevaraus selvitys välillä Kauklahti-Masala* (Väyläviraston julkaisuja 29/2020, saatavilla [https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj\\_2020-29\\_rantaradan\\_aluevaraus selvitys\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-29_rantaradan_aluevaraus selvitys_web.pdf)). Selvityksen mukaan lisäraidevaraukset sijoittuvat Mankin ja Masalan välillä nykyisten raiteiden etelä-/itäpuolelle. Vain reittivaihtoehdolla VE2b voi olla haitallisia vaikutuksia lisäraiteiden toteuttamiseen maakaapelin ristetessä useampaan kertaan lisäraidevarausten kanssa. Muut maakaapelireittivaihtoehdot eivät rajoita lisäraiteiden toteuttamista ja ovat siten lisäraiteiden kannalta parempia.

### **Lähijunaliikennealueen uudet rautatievarikot**

19.3.2021

Väylävirasto on selvittänyt yhteistyössä HSL:n kanssa lähijunaliikenteen edellyttämiä uusia varikoita Rantaradalla, Pääradalla sekä Kehäradalla selvityksessä *Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys* (Väyläviraston julkaisuja 25/2020, saatavilla <https://www.doria.fi/handle/10024/177275>). Selvityksen tavoitteena oli löytää HSL:n nykyistä ja uutta lähijunaliikenteen junakalustoa varten uusien varikoiden kokonaisuus, joka toimii liikenteellisesti mahdollisen Pesararadan kanssa ja ilman sitä. Selvityksessä tarkasteltiin uusien varikoiden liittymismahdollisuudet nykyiseen rataverkkoon niin ratateknisestä kuin liikenteellisestä näkökulmasta. Varikoiden alustavassa suunnittelussa selvitettiin, minkä kokoisia varikoita ja niiden toimintoja eri sijainnit mahdollistivat ottaen huomioon ratatekniset reunaehdot. Lisäksi selvitettiin katu yhteyksiä varikkoalueille ja muutostarpeita nykyiseen ratainfraan.

Selvityksen johtopäätöksenä oli, että uusia varikoita tarvitaan kolme, joista kaksi on kunnossapitovarikkoja ja yksi säilytysvarikko. Selvityksessä Rantaradan kunnossapitovarikon sijainniksi esitettiin Kirkkonummen Luomaa tai Espoon Mankkia. Varikon sijainnin kolmanneksi vaihtoehdoksi nostettiin esiin Kirkkonummen Vuohimäki. Kehäradan kunnossapitovarikon osalta selvityksessä esitettiin Vantaan Petasta, joka sijaitsee keskellä Kehäradan linjastoa. Pääradalle tulisi sijoittaa yksi kaluston säilytysvarikko, joka aikaisempien selvitysten perusteella olisi Keravan Jäspilä.

Selvityksessä tarkastellut Rantaradan varikon Mankin vaihtoehto sekä Luoman vaihtoehto sijoittuvat Rantaradan ja kantatien 50 välisille alueille Espoon ja Kirkkonummen kuntarajan tuntumaan. Rantaradan varikko on kunnossapito- ja säilytysvarikko, joka koostuu säilytys-, käyttövalmiushuolto- ja huoltoraiteista, kunnossapito- ja pesuhalleista sekä sosiaali-, varasto- ja toimistotiloista pysäköintialueineen. Selvityksessä on tutkittu Mankin ja Luoman alueille mahtuvan varikon enimmäislaajuutta. Varikon lopullinen sijainti ja koko ratkeavat sen jatkosuunnittelussa. Varikon suunnittelun seuraavat vaiheet ovat ympäristövaikutusten arviointi ja ratalain mukainen yleissuunnitelma, joiden tulee edetä kaavoituksen kanssa samanaikaisesti.

Maakaapelin reittivaihtoehdot VE1, VE2 ja VE3a sijoittuvat kokonaisuudessaan Mankin ja Luoman varikkovaihtoehtojen ulkopuolelle eikä näillä reittivaihtoehdoilla ole vaikutusta varikon toteuttamiseen. Sen sijaan maakaapelireitin vaihtoehdot VE3b ja VE3c sijoittuvat kantatien 50 ja Rantaradan välisellä alueella Mankin ja Luoman varikkovarausten alueelle. Reittivaihtoehdossa VE3b maakaapeli reunustaa Mankin varikkovaihtoehtoa Luoman ylikulkusillan itäpuolisella alueella koko varikkovarausten pituudelta. Lisäksi reittivaihtoehdossa VE3b maakaapelille on osoitettu kaksi risteämää rantaradan ja varikkovaihtoehtojen kanssa. Reittivaihtoehdossa VE3c maakaapeli reunustaa Mankin varikkovaihtoehtoa noin 300 metrin matkalla Luoman ylikulkusillan tuntumassa. Lisäksi vaihtoehdossa VE3c maakaapelireitti sijoittuu Luoman ylikulkusillan alituksen kohdalla Mankin varikkovaihtoehtoon sisältyvien raidevarausten ympäristöön.

19.3.2021

Väylävirasto huomauttaa, että kantatien 50 sekä Rantaradan välinen alue on hyvin kapea sekä varikon että maakaapelireitin sijoittamiseksi alueelle. Varikosta on toistaiseksi tehty vasta alustavia selvityksiä eikä sen tarkka tilantarve ole tiedossa. Varikkovarausten alueelle ei tule toteuttaa sellaisia rakenteita, jotka vaikeuttavat varikon jatkosuunnittelua ja toteutusta tulevaisuudessa. Väyläviraston näkemyksen mukaan reittivaihtoehdot VE1, VE2 ja VE3a ovat varikon jatkosuunnittelun kannalta selvästi parempia vaihtoehtoja näiden sijoituessa varikkovarausten ulkopuolelle. Reittivaihtoehto VE3b rajoittaa huomattavasti varikon jatkosuunnittelua reunustaessaan Mankin varikkovaihtoehtoa sekä ristetessään kahteen kertaan varikkovarausten raiteistojen kanssa Mankissa. Väylävirasto ei siten pidä reittivaihtoehtoa VE3b:tä toteuttamiskelpoisena vaihtoehtona. Reittivaihtoehto VE3c on vaihtoehtoa VE3b:tä parempi, mutta myös VE3c voi rajoittaa varikon toteuttamismahdollisuuksia erityisesti Luoman ylikulkusillan kohdalla eikä se siten ole varikkovarausten kannalta myöskään ideaalivaihtoehto. Mikäli maakaapelireitti sijoitetaan kuitenkin vaihtoehdon VE3c mukaisesti, edellyttää tämä sopimista Väyläviraston kanssa ja maakaapelin omistajan tulee varautua tekemään tulevaisuudessa maakaapelireitin sijaintiin Mankin varikkovaihtoehtoon toteuttamisen mahdollisesti edellyttämät muutokset.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa lunastuslupahakemuksesta. Maanteiden osalta mahdollisen lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

*Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.*

*Väylävirastossa asian on ratkaissut asiantuntija, maankäyttö Ville Vuokko.*

Jakelu	TLT-Building Oy
Tiedoksi	Eero Liehu Antero Kaukonen Seppo Mikkonen Kaj Grönqvist, RRM Oy Petri Miettinen, Rejlers Oy Roope Suortti, Rejlers Oy Janne Nieminen Kaisa Kauhanen Anna Miettinen Uudenmaan ELY-keskus, L-vastuualue Uudenmaan ELY-keskus, Y-vastuualue



## ASIAKIRJA

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

## ALLEKIRJOITUKSET

---

Allekirjoittaja	<b>Ville Vuokko</b>
Allekirjoitusaika	19.03.2021 10:43

## ASIAKIRJAT

---

Asiakirja	Espoo, 2 x 400 kV maakaapelihanke Espoo - Kirkkonummi.pdf
-----------	--