



Väylävirasto
kirjaamo@vayla.fi
LIVI/7151/04.01.00/2017

Kirkkonummen kunnan lausunto Espoo–Salo-oikoradan yleissuunnitelmasta

Kirkkonummen kunta antaa Väylävirastolle Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmasta seuraavan lausunnon, jossa se toteaa myös vastaukset lausuntopyynnössä esitettyihin kysymyksiin.

Alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutuminen sekä kuntakaavojen suhde yleissuunnitelmaan ja siinä esitettyihin tie-, katu- ja kevyenliikenteen järjestelyihin

Kirkkonummen kunta toteaa, että Pohjoisen Kirkkonummen alueelta ei ole laadittu lausunnossa tarkoitettua alueellista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Kunnan lausunnonannon ajankohtana on alueella vahvistettuna ja hyväksyttynä oikeusvaikutteisena yleiskaavana Kirkkonummen yleiskaava 2020. Vireillä oleva Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaava korvaa yleiskaavan 2020 ratakäytävän ja siihen välittömästi liittyvien alueiden osalta, sitten kun se on hyväksytty.

Asemakaavojen sekä yleissuunnitelmassa esitettyjen tie-, katu- ja kevyenliikenteen järjestelyjen osalta kunta toteaa, että ne ovat pääsääntöisesti yhdenmukaisia yleissuunnitelman kanssa.

Alueella on voimassa seuraavat asemakaavat:

- Perälänjärven asemakaava (lainvoimainen 6.6.2014)
- Perälänkannaksen asemakaava (lainvoimainen 2.12.2016)
- Osa Veikkolan asemakaavasta (vahvistettu rakennuskaavana 23.10.1967)

Vuonna 2021 käynnistyneen ratasuunnittelun yhteydessä on tullut ilmi, että kyseisiä voimassa olevia asemakaavoja täytyy muuttaa, jotta mm. joillekin kiinteistöille menevät kulkuyhteydet turvataan. Niin ikään muutaman ratayhteyden alle jäävän kiinteistön ja kiinteistöjen osien käyttötarkoituksiin täytyy tehdä muutoksia, jotta rata-alue voidaan osoittaa tarvittavassa laajuudessa. Myös asemakaavoissa esitetyt katujärjestelyt vaativat vielä ainakin joiltain osin uudelleen arviointia, kuten edellä on todettu. Tarvittavat asemakaavamuutokset tehdään ratasuunnitelmavaiheen aikana.

Kommentit yleissuunnitelmaan sisältyviin siltoihin, tunneleihin tai muihin merkittäviin rakenteisiin

Kunta toteaa, että sillä ei ole kommentoitavaa uusiin rakennettaviin siltoihin, tunneleihin tai muihin merkittäviin rakenteisiin. Mikäli kyseessä on vanhat sillat ym., jotka eivät ole kunnan omistuksessa, mutta ovat siirtymässä yleissuunnitelman mukaisesti kunnalle, niin ne täytyy tarkastaa/korjata ennen omistuksen vaihtoa.

Kommentit liikennepaikkojen (asemien) suunnitelmiin

Yleissuunnitelmaan sisältyviin liikennepaikkojen (asemien) suunnitelmiin kunta toteaa, että Veikkolan aseman osalta sen tarkka sijainti ja ympäröivän uuden maankäytön luonne ja tehokkuus selviävät kunnan maankäytön suunnittelussa vuoden 2023 aikana. Yleissuunnitelmassa esitetty ratkaisu on nyt hyvin standardimainen, sillä sen laatimisvaiheessa ei ole ollut selvillä kaikkia Veikkolan asemanseudun suunnitteluun ja rakentamiseen liittyviä haasteita, eikä siten myöskään tarkkaa tietoa asemanseudun rakenteesta. Näistä haasteista on suurin osa ilmennyt ja tarkentunut vuonna 2021 alkaneen yksityiskohtaisemman ratasuunnitteluvaiheen aikana.

Tarvittavan tiedon puute on rajoittanut myös Veikkolan asemanseudulle sopivien suunnitteluratkaisujen löytymistä Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavassa. Myös osayleiskaavan valmisteluvaiheesta saadussa palautteessa on noussut esiin seikkoja, jotka vaikuttavat kaavaehdotuksen sisältöön ja siinä esitettäviin ratkaisuihin, kuten tavoiteltuihin asukas- ja työpaikkamääriin, joita voitaneen asemanseudun osalta vähentää noin puoleen siitä, mitä osayleiskaavan valmisteluaineistossa esitettiin. Tarkempaan suunnitteluun tarvitaan vastauksia erityisesti Veikkolan asemanseudun rakennettavuuteen ja luontoarvoihin liittyvissä kysymyksissä sekä tarvittavien lieventämistoimenpiteiden toteuttamismahdollisuuksissa. Lisähaasteita asettavat myös ekologisten yhteyksien turvaamiseen liittyvät vihersillat ja -yhteydet, joiden toteuttamismahdollisuudet pitää myös turvata.

Veikkolan liikennepaikan suunnittelussa täytyy varautua liityntäbussiliikenteen tarvitsemiin pysäkki- ja/tai pienterminaaliratkaisuihin, jotka tarkentuvat myöhemmin suunnittelussa. Asemarakenteiden sijoituessa ainakin osittain maastoleikkaukseen on Veikkolassa osoitettu pääsy radan puolelta toiselle tapahtuvaksi ylikulkusillan kautta. Asemien yleissuunnitelmassa on kulku ylikulkusilloilta laitureille osoitettu yleisesti tapahtuvaksi portaitse ja esteetön kulku hisseillä. Liukuportaisiin ei ole suunnitelmissa varauduttu.

Kirkkonummen kunta toteaa yleissuunnitelmassa esitettyjen liityntäpysäköintipaikkojen määrästä (200 kappaletta), että se on liian vähäinen. Jatkosuunnittelussa on pyrittävä huomattavasti suurempaan kapasiteettiin. Myös pyöräpysäköintipaikkojen määriin otetaan kantaa jatkosuunnittelun yhteydessä. Laajoina pysäköintikenttinä toteutettu liityntäpysäköinti ei ole myöskään maankäytön tehokkuuden ja kaupunkikuvan kannalta toivottava ratkaisu. Veikkolan asemanseudun osalta on syytä varautua rakenteelliseen pysäköintiratkaisuun, siten että ainakin osa liityntäpysäköintipaikoista sijoittuisi esimerkiksi pysäköintilaitokseen. Kunta katsoo, että valtion tulee osallistua liityntäpysäköintijärjestelyistä seuraaviin kustannuksiin.

Taustaa ja muita huomioita yleissuunnitelmasta

Vuonna 2019 käytiin Väyläviraston ja Kirkkonummen kunnan välillä neuvotteluja Veikkolan seisakkeen (aseman) sijainnista. Kuten Väyläviraston ehdotuksessa yleissuunnitelman hyväksymispäätökseksi selostetaan, niin kunnan toiveena oli sijoittaa asema länteen päin sen alustavassa yleissuunnitelmassa esitettyyn sijaintiin nähden. Lännempänä oleva sijainti mahdollistaisi paremmin maankäytön kehittämisen aseman ympärille, sillä asema ei olisi tällöin aivan kiinni Nuuksion Natura 2000-alueessa. Esiin nousi myös epäilyksiä siitä, että alustavassa yleissuunnitelmassa esitetty sijainti olisi aiheuttanut rakentamisen, tieyhteyksien järjestämisen ja toiminnan vuoksi niin huomattavia välittömiä



vaikutuksia Natura-alueelle, että jo se olisi estänyt kyseisen ratkaisun. Myös radan eteläpuolella sijaitseva vanha käytöstä poistettu kaatopaikka-alue aiheuttaisi merkittäviä kaivukustannuksia tai rajoitteita maankäytön suunnittelulle. Näistä syistä lähdettiin suunnittelemaan asemalle uutta sijaintia länteen päin, joka vaatii tällöin radalle neliraiteista osuutta. Väylävirasto hyväksyi, että aseman siirtämisestä johtuvat lisäkustannukset (neliraiteinen osuus) voidaan sisällyttää hankkeen kustannuksiin. Kunnan maankäytön tavoitteisiin liittyvien seikkojen lisäksi erityisesti Nuuksion Natura 2000 -alueen läheisyys olisi estänyt alkuperäisen ratkaisun.

Todettakoon, että Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan rajausta ja aikataulua on muutettu keväällä 2021, jolloin sen päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma on käsitelty kunnassa. On mahdollista, että osayleiskaavan rajausta tarkistetaan vielä ennen sen hyväksymiskäsittelyä, mutta tällä ei ole vaikutusta ratahankkeeseen.

Kirkkonummen kunta on kiinnittänyt huomiota hankkeen meluvaikutuksiin sekä arvioihin Turunväylän ja radan aiheuttamasta yhteismelusta hankekokonaisuuden YVA:sta antamassaan lausunnossa. YVA:sta antamassaan perustellussa päätelmässä on myös ELY-keskus todennut, että sen näkemyksen mukaan hankkeen meluvaikutukset ovat ilman meluntorjuntaa merkittävän haitallisia, eikä haitallisia vaikutuksia saada kokonaan poistettua edes täysimääräisellä meluntorjunnalla. Yleissuunnitelmakarttoihin, tai muuhunkaan yleissuunnitelman kartta-aineistoihin ei ole merkitty toteutettavia melun suojaustoimenpiteitä. Selostuksessa mainitaan Veikkolan eritasoliittymän kohdalla, että ”meluntorjunnan tarkastelu tulee myös tehdä valtatie kolmansien kaistojen rakentamisen yhteydessä”. Veikkolassa Turunväylän varteen on toteutettu vuosina 2019-2020 melun suojaustoimenpiteitä (vaihe 1), joiden vaikutus ei ole ollut kuitenkaan riittävä. Erityisesti Turunväylän pohjoispuolella täytyy näitä toimenpiteitä tehostaa ja sellainen olisi alueelle toteutetun melukaiteen korvaaminen tehokkaammalla ratkaisulla. Melun suojauksen toteuttamisen osalta kunta toteaa, että Turunväylän pohjoispuolelle tarvittavat melun suojaustoimenpiteet eivät saa riippua radan, eikä myöskään Turunväylän kolmansien kaistojen toteuttamisen aikataulusta, vaan Väyläviraston on toteutettava melun suojaus mahdollisimman nopeasti sovitun mukaisesti (vaihe 2).

Veikkolan eritasoliittymän uudistamiseen liittyvässä suunnittelussa on varauduttava Veikkolan keskustasta Veikkolantietä pitkin kulkevan seudullisen pääpyöräilyreitit toteuttamiseen.

Kirkkonummen kunta kiinnittää huomiota lisäksi siihen, että yleissuunnitelman mukaan liito-oraville aiheutuvia kulkuhaittoja on vähennetty osoittamalla koko suunnitelma-alueella noin 100 jatkosuunnittelussa huomioitavaa, mahdollista kulkuyhteyttä, radan poikki. Yleissuunnitelmasta ei käy kuitenkaan ilmi, miten näiden yhteyksien toteuttamiskelpoisuus on varmistettu. Vaikuttaa siltä, että kysymys jääkin kuntakaavoissa ratkaistavaksi, vaikka ylitysten toteuttaminen on täysin kiinni valtiollisten tahojen (Väylävirasto ja ELY-keskukset) rahoituksesta ja hankkeista. Ratkaisujen siirtäminen tulevaisuuteen lisää niihin liittyviä epävarmuustekijöitä.

Radan hankekokonaisuuden ympäristövaikutusten arvioinnissa ja yhteysviranomaisen siitä antamassa perustellussa päätelmässä nousi esiin koko hankkeen huomattavat kielteiset luontovaikutukset. Näitä onkin pyritty vähentämään lukuisilla lieventämis-toimenpi-



teillä, jotka tulisi ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Kirkkonummen kunta esittää mahdollisuutta käyttää koko hankkeessa ekologista kompensatiota, mikäli lieventämistoi-
menpiteillä ei saada riittävästi vältettyä hankkeesta aiheutuvia haittoja, kuten vaikuttaa
tällä hetkellä olevan. Ensisijainen lähtökohta on kuitenkin haittojen välttäminen ennen
kompensatioperiaatteen soveltamista Vuonna 2023 voimaan tuleva uusi luonnonsuo-
jelulaki luo kuitenkin perustan vapaaehtoisien ekologisen kompensatioiden käytölle.

Yleissuunnitelmassa on osoitettu radan molemmin puolin huoltotiet. Kirkkonummen
kunta edellyttää, että huoltoteitä voidaan käyttää soveltuvin osin myös kävelyn ja pyö-
räilyn yhteyksinä, kuten on ratasuunnitteluvaiheen yhteydessä nähty mahdollisena.

Veikkolasta erityisesti itään Espoon (Histan) suuntaan suuntautuvat ajoneuvo- ja kevy-
enliikenteen kulkuyhteydet nähdään kunnassa tärkeinä, mutta yhtä lailla myös länteen
Vihtiin päin suuntautuvan yhteyden merkitys voi kasvaa tulevaisuudessa. Veikkolan ja
Histan välinen tieyhteys on syytä suunnitella mahdollisimman lähelle oikorataa. Alueella
voimassa olevassa yleiskaavassa on tällä hetkellä esitetty tieyhteys Veikkolasta Siika-
järvelle. Käynnistyneessä ratasuunnittelussa tulee esittää, kuinka yhteydet Veikkolan
asemalta Histaan, Vihdin ja Siikajärven suuntaan toteutetaan.

Yksittäisenä huomiota todettakoon, että ympäristösuunnitelmakartassa 5.4. on merkitty
epäselvästi ruskealla viivalla osoitettujen arvokkaiden luontokohteiden rajaukset. Veik-
kolan asemapaikan puolella näyttäisi rajaus sisältävän vain kansallispuiston alueen,
mutta ei siitä jonkin matkaa pidemmälle länteen, eli kartassa oikealle, ulottuvan Natura
2000-alueen rajauksen (Natura 2000-alue raja). Kyseiset rajaukset eivät ole täysin yhte-
neväiset, vaan Natura 2000-alueen rajaus ulottuu Veikkolan suunnassa kansallispuiston
rajausta laajemmalle. Natura 2000-alue tulisi siis sisällyttää myös arvokkaan luontokoht-
teen rajauksen sisään, mikäli suunnitelman laatimisen yhteydessä ei ole tehty asiasta
muuta päätöstä.

Kommentit suunnitelmasta tehtyihin muistutuksiin

Väylävirasto toimitti kunnan tietoon kaksi muistutusta Kirkkonummen alueelta. Seuraa-
vassa on kuvattu muistutusten sisältö ja kommentoitu niitä.

Muistutus 1: Muistutuksessa kyseenalaistetaan erityisesti yleissuunnitelmassa olevien
meluselvitysten ajantasaisuus, melulaskennan toteuttamistapa yleensäkin ja siitä johde-
tut johtopäätökset meluvaikutusten osalta. Lisäksi viitataan siihen, että vaikka selostuk-
sessa mainitaan, että ympäristövaikutuksiin liittyviä oleellisia päätöksiä ja täydennyksiä
aikavälillä 1.1.2022-30.9.2022 olisi lisätty suunnitelmaselostukseen, niin meluselvityksiä
ei sinne kuitenkaan näyttäisi päivitetyn.

Kommentti: Kirkkonummen kunta on kiinnittänyt huomiota myös melunsuojauksen to-
teuttamiseen mm. hankekokonaisuuden YVA:sta antamassaan lausunnossa. Yleis-
suunnitelmakarttoihin, tai muuhunkaan yleissuunnitelman kartta-aineistoihin ei näyttäisi
olevan merkitty toteutettavia melunsuojauksitoimenpiteitä, joten kunta ei pysty ottamaan
tarkempaa kantaa kyseisen kiinteistön tilanteeseen tässä yhteydessä, vaan asia siirtyy
ratkaistavaksi tarkemmassa suunnitteluvaiheessa. Kunnan käsityksen mukaan rata-
suunnitteluvaiheessa on selvitetty eri toimintatapoja, joita voitaisiin soveltaa melulle al-
listuvien kiinteistöjen kohdalla.



Muistutus 2 (englanninkielinen): Muistutuksessa kiinteistönomistajat ovat huolissaan ratahankkeen alta lunastettavan kiinteistönsä korvaustasosta. Kiinteistönomistajien lisähuoli liittyy vallalla olevaan taloustilanteeseen, jossa mm. asuntolainakorot ovat nousussa ja on epävarmuutta siitä, riittääkö saatava korvaus vastaavanlaisen kiinteistön ostamiseen .

Kommentti: Kirkkonummen kunnan käsityksen mukaan kiinteistöjen lunastaminen ratahankkeen toteuttamiseksi ja korvaustason määrittely pohjautuu tässäkin tapauksessa erilliseen lunastustoimitukseen tai neuvottelumenettelyyn. Radanpitäjä voi lunastaa rautatiealueen hyväksytyt ratasuunnitelman perusteella. Kunta ei voi vaikuttaa kiinteistön korvaustasoihin, vaan lunastuskorvaus määräytyy lunastustoimituksen yhteydessä, johon sovelletaan lunastuslakia (laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta, 603/1977). Lunastuskorvaukset määräytyvät kyseisen lain perusteella ja siihen on kirjattu, miten tulee ottaa huomioon esimerkiksi pääasialliseen asumiseen käytettävän omaisuuden korvaustaso, jotta turvataan mahdollisuus vastaavanlaisen omaisuuden hankkimiseen.