

Kirkkonummen kunnan lausunto Espoo–Salo-oikoradan yleissuunnitelmasta (kh)

Yhdyskuntatekniikan lautakunta 16.02.2023 § 23

1464/08.01.00/2019

Valmistelija	Kaavoitusarkkitehti Seppo Mäkinen seppo.makinen@kirkkonummi.fi , puh. 09 29671 (vaihe)
Päätösehdotus	Yhdyskuntatekniikan johtaja Kauppinen Anna-Kaisa Yhdyskuntatekniikan lautakunta esittää kunnanhallitukselle, että se antaa Väylävirastolle liitteenä olevan lausunnon Espoo-Salo -oikoradan yleissuunnitelmasta.
Käsittely	<p>Puheenjohtaja Matti Kaurila teki seuraavan vastaesityksen sivun neljä neljälteen kappaleeseen ja uusi viides kappale: Yleissuunnitelmassa on osoitettu radan molemmin puolin huoltotiet. Kirkkonummen kunta edellyttää, että huoltoteitä voidaan käyttää soveltuvin osin myös kävelyn ja pyöräilyn yhteyksinä, kuten on ratasuunnitteluvaiheen yhteydessä nähty mahdollisena. UUSI KAPPALE Veikkolasta erityisesti itään Espoon (Histan) suuntaan suuntautuva AJONEUVO- JA KEVYENLIIKENTTEEN 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 SIIKAJÄRVELLE. KÄYNNISTYNEESSÄ RATASUUNNITELUSSA TULEE ESITTÄÄ, KUINKA YHTEYDET VEIKKOLAN ASEMALTA HISTAAN, VIHDIIN JA SIIKAJÄRVEN SUUNTAAN TOTEUTETAAN.</p> <p>Aleksander Polkko ja Hannu Valtanen kannattivat puheenjohtaja Matti Kaurilan vastaesitystä.</p> <p>Puheenjohtaja totesi, että muutosehdotusta ei kannateta yksimielisesti, jolloin asiasta tulee äänestää.</p> <p>Äänestys</p> <p>Puheenjohtaja aloitti äänestyksen: ne, jotka kannattavat alkuperäistä päätösehdotusta äänestävät Jaa ja ne, jotka kannattavat muutosehdotusta, äänestävät Ei.</p> <p>Puheenjohtaja päätti äänestyksen ja totesi, että äännet jakautuivat seuraavasti: 3 Jaa-ääntä (Sved, Karkinen, Jäppinen S.) ja 6 Ei-ääntä (Snellman, Kaurila, Valtanen, Kelkka, Polkko, Jäppinen P.) jolloin puheenjohtajan muutosehdotus voitti äänestyksen.</p> <p>Ja lisäksi puheenjohtaja Matti Kaurila teki seuraavan vastaesityksen: Muutetaan sivun 1 lausuntoa siten, että kunta suhtautuu myönteisesti Perälänjärven eteläpuolella esitettyyn tieyhteyteen, joka on olemassa ja jäämässä radan alle.</p> <p>Keskustelun kuluessa esitys vaihtui seuraavanlaiseksi;</p>

Puheenjohtaja Matti Kaurila teki seuraavan vastaesityksen: Poistetaan lausunnosta kohdat, joiden mukaan Radan ja Turunväylän väliin suunniteltu tieyhteys Peräläjärven eteläpuolella olisi tarpeeton. Vastaesitystä kannatettiin yksimielisesti.

Päätös

Yhdyskuntatekniikan lautakunta päätti päätösehdotuksen mukaisesti. Lisäksi lautakunta teki seuraavat muutosehdotukset liitteeseen:

Sivun neljä neljänteen kappaleeseen ja uusi viides kappale:
Yleissuunnitelmassa on osoitettu radan molemmin puolin huoltotiet. Kirkkonummen kunta edellyttää, että huoltoteitä voidaan käyttää soveltuvin osin myös kävelyn ja pyöräilyn yhteyksinä, kuten on ratasuunnitteluvaiheen yhteydessä nähty mahdollisena. UUSI KAPPALE Veikkolasta erityisesti itään Espoon (Histan) suuntaan suuntautuva AJONEUVO- JA KEVYENLIIKENTEEEN 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 SIIKAJÄRVELLE. KÄYNNISTYNEESSÄ RATASUUNNITELUSSA TULEE ESITTÄÄ, KUINKA YHTEYDET VEIKKOLAN ASEMALTA HISTAAN, VIHDIIN JA SIIKAJÄRVEN SUUNTAAN TOTEUTETAAN.

Poistetaan lausunnosta kohdat, joiden mukaan Radan ja Turunväylän väliin suunniteltu tieyhteys Peräläjärven eteläpuolella olisi tarpeeton.

Tiedoksi

Selostus

Väylävirasto on pyytänyt 7.11.2022 Kirkkonummen kunnalta lausuntoa Espoo–Saloo-oikoradan yleissuunnitelmasta. Suunnitelma on päivätty 30.9.2022. Väyläviraston lausuntopyyntöä on täydennetty 9.1.2023 ja samassa yhteydessä lausunnonle on annettu uusi määräaika, joka on 31.3.2023.

Kunnan lausunnossa pyydetään vastaamaan erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

- Toteuttaako laadittu suunnitelma alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumista kunnan alueella.
- Kunnan lausunnonannon ajankohtaa vastaava kaavatilanne vahvistettujen ja hyväksytyjen oikeusvaikutteisten yleiskaavojen osalta
- Ovatko asema- ja ranta- asemakaavat yhdenmukaisia yleissuunnitelman kanssa. Mikäli asema- ja ranta- asemakaavat eivät ole yhdenmukaisia, puoltaako kunta yleissuunnitelman hyväksymistä vastoin voimassa olevaa asema- ja ranta- asemakaavaa.
- Vastaako yleissuunnitelmassa esitetyt tie-, katu- ja kevyenliikenteen järjestelyt yleiskaavoissa esitettyjä yhteyksien periaatteita.
- Onko kunnalla huomauttamista yleissuunnitelmaan sisältyviin siltoihin, tunneleihin tai muihin merkittäviin rakenteisiin.
- Onko kunnalla huomauttamista yleissuunnitelmaan sisältyviin liikennepaikkojen (asemien) suunnitelmiin.
- Onko kunnalla nähtävillä olevasta yleissuunnitelmasta muuta lausuttavaa.

Väylävirasto pyytää myös kuntaa toteamaan kunnan alueelta tulleiden yleissuunnitelmaa koskevien muistutusten määrän ja antamaan lausunnossaan perustellun vastineen saatuihin muistutuksiin. Kirkkonummen kunnan alueelta on tullut kaksi muistutusta. Ensimmäisessä muistutuksessa kyseenalaistetaan erityisesti yleissuunnitelmassa olevien meluselvitysten ajantasaisuus, melulaskennan toteuttamistapa yleensäkin ja siitä johdetut johtopäätökset meluvaikutusten osalta. Lisäksi viitataan siihen, että vaikka selostuksessa 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. Toisessa muistutuksessa kiinteistönomistaja on huolissaan ratahankkeen alta lunastettavan kiinteistönsä korvaustasosta tilanteesta, jossa mm. asuntolainakorot ovat nousussa.

Taustaa ja lähtökohtia yleissuunnitelmalle

Helsinki–Turku-junayhteys on osa Euroopan laajuista TEN-T-ydinverkkoa ja Skandinavia-Välimeri-ydinverkkokäytävää. Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden tavoitteena on lyhentää Helsingin ja Turun välistä matka-aikaa ja laajentaa edellä mainittujen kaupunkien työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita. Nykyinen matka-aika Helsingin ja Turun välillä 193 km pitkää rantarataa pitkin on lyhimmillään yksi tunti ja 44 minuuttia. Hanke mahdollistaa myös Helsingin seudun lähiliikenteen palveluiden laajentamisen. Yleissuunnitelman hyväksymisehdotuksessa on mainittu myös yhdeksi tavoitteeksi se, että nopea junayhteys edesauttaisi myös Tukholmasta Pietariin kulkevan kasvuvyöhykkeen kehitysmahdollisuuksia. Vallitsevan kansainvälispoliittisen tilanteen perusteella Pietarin suunnan kehitykseen liittyy kuitenkin todennäköisesti vielä pitkään merkittäviä epävarmuustekijöitä.

Espoo-Salo -oikoradan linjaus sijoittuu Uudellamaalla Espoon kaupungin, Kirkkonummen kunnan, Vihdin kunnan, Lohjan kaupungin sekä Varsinais-Suomessa Salon kaupungin alueille. Oikoradan yleissuunnitelma laadittiin maakuntakaavoissa osoitettuun väyläkäytävään ja suunnittelualan kokonaispituus on noin 96 kilometriä. Radan suunnittelunopeus välillä Espoo - Lohja on 120 - 200 km/h ja sen jälkeen noin kilometriltä 59 eteenpäin Muurlaan saakka 300 km/h. Yleissuunnitelman mukaisesti Espoo-Lohja -välille on tulossa neljä uutta asemaa: Espoon Hista, Kirkkonummen Veikkola, Vihdin Nummela ja Lohjan Lempola. Lisäksi Espoon Myntinmäessä on asemavaraus uudelle asemalle. Oikorataa on mahdollista liikennöidä aikataululla, jossa ruuhkatunnissa kulkee kaksi kaukojunaa Helsingin ja Turun välillä, kaksi lähijunaa Lohjan Lempolaan, 1-2 lähijunaa Espoon Histaan, neljä lähijunaa Helsingistä Kirkkonummelle sekä kaupunkijunaliikennettä kaupunkiraiteilla välillä Helsinki–Kauklahti.

Suunnittelutyön lähtökohtana ovat suunniteltavasta rataosasta laaditut aiemmat suunnitelmat ja selvitykset, joita ovat erityisesti Espoo–Salo -oikoradan alustava yleissuunnitelma vuodelta 2010, (ei ratalain mukainen suunnitelma) ja siihen liittynyt ympäristövaikutusten arviointi niin ikään vuodelta 2010. Lisäksi hankkeen toteuttamisen kannalta olennaisia suunnitelmia ovat Espoo-Kauklahti kaupunkiradan yleissuunnitelma vuodelta 2011 ja Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelma, joka on ratalain mukainen hyväksytty ratasuunnitelma vuodelta 2014. Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA on laadittu vuonna 2021. Kirkkonummen kunta on antanut lausuntonsa alustavan yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnista vuonna 2010 sekä myös

hankekokonaisuuden YVA:sta vuonna 2020 ja sen täydennyksestä vuonna 2021.

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. Oli 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. Näistä syistä lähdettiin suunnittelemaan asemalle uutta sijaintia länteen päin. Tämä vaatii radalle neliraiteista osuutta, sillä laituriraiteiden vaihteita ei voida sijoittaa kaarteeseen, mutta laiturit voidaan. Suunnittelua on jatkettu tämän pohjalta, sillä 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. Aseman tarkka sijainti selviää kunnan maankäytön suunnittelussa vuoden 2023 aikana.

Yhteysviranomaisen totesi hankekokonaisuuden YVA:sta antamassaan perustellussa päätelmässä, että kyseessä on laaja ja pitkäkestoinen ratahanke, jolla on merkittäviä vaikutuksia. Tämän vuoksi esitettiin lukuisia lieventämiskeinoja, joilla hankkeen kielteisiä ympäristövaikutuksia voidaan ottaa huomioon ja kompensoida jatkosuunnittelun yhteydessä. Näitä ovat erityisesti mm. liito-oravien kulkuyhteyksien osoittaminen. Todettiin myös, että hanke on vahvasti massaylijäämäinen, jolloin massojen kaivun ja läjityksen vaikutukset ovat laajoja. Myös meluvaikutukset ovat kokonaisuutena kielteisiä siitä huolimatta, että lieventämistoimenpiteistä tehdään. Rakentamisvaiheen suuri hiilijalanjälki kasvattaa myös hankkeen ilmastovaikutuksia.

Turun Tunnin Juna Oy, ratasuunnittelu ja siihen liittyvät tie- ja katujärjestelyt

Vaikka yleissuunnitelman hyväksymiskäsittely on vielä kesken, on yleissuunnittelua yksityiskohtaisempi ratasuunnittelu voitu kuitenkin aloittaa vuoden 2021 lopussa, jolloin Traficom kuulutti sen vireille (11.10.2021). Suunnittelusta vastaa Turun Tunnin Juna Oy -hankeyhtiö, jossa Kirkkonummen kunta on omalla osuudellaan mukana. Ratasuunnittelu on jaettu kahteen ratasuunnitelmaan (Espoo-Lohja ja Lohja-Salo) ja neljään erilliseen osatehtävään, joita ovat Espoo-Vihti, Vihti-Lohja, Lohja-Suomusjärvi ja Suomusjärvi-Salo. Jokaisesta osatehtävästä vastaa suunnittelukonsultti.

Ratasuunnittelun yhteydessä selvitetään ja suunnitellaan myös rautatiehen liittyvät tie- ja katujärjestelyt. Merkittävin muutos liittyy Veikkolan eritasoliittymän uudistamiseen, joka on esitetty yleissuunnitelmassa ja sisältyy siis myös ratasuunnitteluun. Eritasoliittymän nykyinen silmukkaramppi korvattaisiin suoralla liittymisrampilla lännen suuntaan ja muiden ramppien geometriaa parannettaisiin. Uusilla ramppiratkaisuilla mahdollistetaan linja-autopysäkkien sijoittamisen eritasoliittymän rampeille. Ramppien päihin esitetään pisaraliittymiä. Nykyinen valtatie ylittävä risteysilta korvattaisiin samalla uudella sillalla, jonka alikulkukorkeus

täyttää nykyvaatimukset. Veikkolantien (mt 1131) varteen ja valtatieen ylittävälle uudelle sillalle rakennettaisiin jalankulku- ja pyöräilyväylä. Eritasoliittymän suunnittelussa on varauduttu valtatieen 1 kolmansiin kaistoihin.

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaava ja sen valmistelutilanne

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaava on tullut vireille vuonna 2019 sen jälkeen, kun kunnanvaltuusto hyväksyi hankkeen sisällytettäväksi Kirkkonummen kaavoitusohjelmaan vuosille 2019-2023. Osayleiskaavan laatimisen taustalla on Espoo-Salo oikoradan (ns. ESA-rata) yleissuunnitelma ja tarve osoittaa suunnitelman mukainen ratalinjaus lainvoimaisessa yleiskaavassa. Rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee ratalain 10 §:n mukaan perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Osayleiskaavan valmisteluaineistoa käsiteltiin yhdyskuntatekniikan lautakunnassa keväällä 2020 ja se oli nähtävillä 25.6.-11.9.2020. Tämän jälkeen kaava-alueita päätettiin laajentaa sen etelä- ja kaakkoispuoleiselle alueelle, jonka johdosta laadittiin päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma loppukeväästä 2021.

Osayleiskaavaehdotuksen valmistelun yhteydessä on eteen tullut lukuisia kysymyksiä, joista ei vielä kaavan valmisteluvaiheessa vuonna 2020 ollut riittävän yksityiskohtaista tietoa. Niin ikään valmisteluvaiheesta saadussa palautteessa on noussut esiin seikkoja, jotka vaikuttavat kaavaehdotuksen sisältöön ja siinä esitettäviin ratkaisuihin. Ratasuunnitelman laadinnan käynnistymisen myötä on myös vahvistunut se käsitys, että ainakin osa osayleiskaavaehdotuksen suunnitteluratkaisuista tulee suunnitella yleiskaavatasoa tarkemmin, jotta varmistutaan niiden toteuttamiskelpoisuudesta myös asemakaavoitusvaiheessa. Näitä tarkempaa suunnittelua ja tarkastelua vaativia kysymyksiä ovat erityisesti Veikkolan asemanseudun rakennettavuuteen ja luontoarvoihin liittyvät kysymykset sekä tarvittavien lieventämistoimenpiteiden toteuttamismahdollisuudet. Lisähaasteita asettavat myös ekologisten yhteyksien turvaamiseen liittyvät vihersillat ja -yhteydet, joiden toteuttamismahdollisuudet pitää turvata.

Veikkolan asemanseudun asukas- ja työpaikkamäärätavoitetta pystyttäneen laskemaan noin puoleen valmisteluvaiheessa osoitetusta 4000-5000 asukkaasta tai työpaikasta. Tämä perustuu sekä keskeisissä viranomaislausunnoissa esiin tuotuihin näkemyksiin, että tarkistettuihin laskelmiin, jotka on tehty yhden kilometrin saavutettavuusalueella seisakkeesta olevasta asukasmäärästä sekä alueen käyttämättömästä rakennusoikeusvarannosta. Kyseisellä alueella asuu tällä hetkellä noin 1500 henkilöä ja lainvoimaisissa asemakaavoissa mahdollistettuja pääasiassa erillispientalojen rakennuspaikkoja on runsaasti. Niiden toteuttamiskelpoisuudesta riippuen asukasmäärä voisi parhaassa tapauksessa jopa lähes kaksinkertaistua, mutta realistisemmankin arvion mukaan lisäystä voisi olla noin 1000 asukasta. Vyöhykkeelle kohdistettuja työpaikkatietoja ei ollut saatavilla, mutta laajempaan postinumeroalueeseen pohjautuvan rajauksen mukaan alueella voidaan arvioida olevan ainakin vähintään joitain kymmeniä työpaikkoja.

Yhteenveto kunnan lausunnosta

Kirkkonummen kunta toteaa, että laadittu suunnitelma toteuttaa alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumista kunnan alueella ja että kunnan lausunnonannon ajankohtana on alueella vahvistettuna ja hyväksyttynä oikeusvaikutteisena yleiskaavana toistaiseksi Kirkkonummen yleiskaava 2020. Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaava korvaa sen ratakäytävän ja siihen välittömästi liittyvien alueiden osalta.

Asemakaavojen ja yleissuunnitelmassa esitettyjen tie-, katu- ja kevyenliikenteen järjestelyjen osalta kunta toteaa, että ne ovat pääsääntöisesti yhdenmukaisia yleissuunnitelman kanssa. Ratasuunnitelman laatimisen yhteydessä on kuitenkin tullut esiin tarve toteuttaa mm. katuysteet toisella tavalla Perälänjärven ja Turunväylän välisellä alueella. Suunnittelun edetessä on todettu, että yleissuunnitelmassa esitetty katuysteet ei ole kunnan kannalta perusteltu, vaan riittää että alueen kautta varataan kävelyn- ja pyöräilyn yhteys. Tämän vuoksi tulee tutkia mahdollisuutta tarkistaa ratasuunnitelmaa ko. alueen osalta tai varmistaa muulla tavoin ratasuunnitelmassa esitettävät yleissuunnitelmasta poikkeavat ratkaisut katuysteetien osalta.

Yleissuunnitelmaan sisältyviin liikennepaikkojen (asemien) suunnitelmiin kunta toteaa, että Veikkolan aseman osalta sen tarkka sijainti ja ympäröivän uuden maankäytön luonne ja tehokkuus selviää kunnan maankäytön suunnittelussa vuoden 2023 aikana. Yleissuunnitelmassa esitettyjen liityntäpysäköintipaikkojen määrään (200 kappaletta) kunta toteaa, että se on hyvin todennäköisesti liian alhainen, joten jatkosuunnittelussa tulee pyrkiä suurempaan kapasiteettiin.

Yleissuunnitelma ja siihen liittyvät asiakirjat löytyvät linkistä:
<https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata>

Asiakirjat:

- Kirkkonummen kunnan lausunto Espoo–Saloo-oikoradan yleissuunnitelmasta

Päätöshistoria