

Kirkkonummen kunnan lausunto Espoo–Salo-oikoradan yleissuunnitelmasta

Kunnanhallitus 25.03.2024 § 86

1464/08.01.00/2019

Valmistelija	Kaavoitusarkkitehti Seppo Mäkinen etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi , puh. 09 29671 (vaihe)
Päätösehdotus	Kunnanjohtaja Sailas Virpi Kunnanhallitus päättää 1 antaa Väylävirastolle liitteenä olevan lausunnon Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmasta. 2 tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa
Käsittely	Yhdyskuntatekniikan johtaja Anna-Kaisa Kauppinen ja kuntatekniikkapäällikkö Toni Keski-Lusa olivat läsnä tämän pykälän aikana. Kuntatekniikkapäällikkö Toni Keski-Lusa poistui kokouksesta tämän pykälän jälkeen klo 17.36.
Päätös	Kunnanhallitus päätti yksimielisesti ehdotuksen mukaisesti.
Tiedoksi	Väylävirasto

Päätöshistoria

Yhdyskuntatekniikan lautakunta 21.03.2024 § 18

Valmistelija	Kaavoitusarkkitehti Seppo Mäkinen etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi , puh. 09 29671 (vaihe)
Päätösehdotus	Yhdyskuntatekniikan johtaja Kauppinen Anna-Kaisa Yhdyskuntatekniikan lautakunta päättää 1. esittää kunnanhallitukselle, että se antaa Väylävirastolle liitteenä olevan lausunnon Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmasta. 2. tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa
Käsittely	
Päätös	Yhdyskuntatekniikan lautakunta päätti päätösehdotuksen mukaan.
Tiedoksi	

Väylävirasto on pyytänyt 10.1.2024 Kirkkonummen kunnalta lausuntoa Espoo–Salo-oikoradan yleissuunnitelmasta 29.3.2024 mennessä.

Suunnitelma on ollut nähtävillä aikaisemmin jo kahdesti 8.11.-8.12.2022 ja 12.12.2022-12.1.2023. Kirkkonummen kunta on antanut lausuntonsa edellisen nähtävilläolojen yhteydessä olleesta yleissuunnitelmasta 27.2.2023 (kh 27.2.2023, § 68). Suunnitelmaraporttiin on tehty mm. lausuntojen perusteella päivityksiä ja täydennyksiä, jonka vuoksi se laitetaan vielä uudestaan nähtäville. Yleissuunnitelmaselostus (Ver.A) on päivätty joulukuulle 2023.

Väylävirasto ilmoittaa, että yleissuunnitelmasta jo aiemmin saadut lausunnot on huomioitu uudelleen nähtäville laitettavassa suunnitelmassa. Aikaisemmat lausunnot ovat voimassa myös uudelleen nähtäville asetettavan aineiston käsittelyssä eikä aiemmin lähetettyä lausuntoa tarvitse toistaa tai toimittaa uudelleen.

Väylävirasto pyytää kuntaa:

- antamaan lausuntonsa nähtävillä olevasta suunnitelmasta
- tarkistamaan, että ajantasaiset kaavat ja kaavamääräykset sisältyvät nähtäville asetettavaan suunnitelma-aineistoon ja hyväksymisehdotuksessa luetellut kaavat ja niiden tiedot ovat oikeat. Tarvittaessa kuntaa pyydetään täydentämään kaavojen tiedot lausunnossaan.
- toimittamaan sähköisesti ne yleissuunnitelman käsittämälle alueelle vahvistetut tai hyväksytyt oikeusvaikutteiset kaavat, jotka eivät ole nähtävillä olevassa suunnitelma-aineistossa. Kaavat kaavamääräyksineen tulee toimittaa jokaisesta kaavasta erikseen, pelkkä kaavayhdistelmä ei ole riittävä.
- antamaan vastineensa suunnitelmasta tehtyihin muistutuksiin.

Väylävirasto on myös täydentänyt kunnan lausuntopyyntöä nähtävilläoloajan jälkeen muistutuksien osalta, jotta kunta voi lausunnossaan ottaa niihin kantaa. Kirkkonummen kunnan alueelta on tullut 10 muistutusta, joista neljä on saman tahon lähettämiä. Lisäksi on yksi muistutus, joissa ei ole lähettäjän sijaintitietoa, mutta joka sisältönsä puolesta viittaa Kirkkonummen Veikkolaan.

Väylävirasto pyytää kuntaa ilmoittamaan lausunnossaan:

- 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.
- Onko kunnalla huomauttamista yleissuunnitelman mukaisiin teiden likimääräisiin sijainteihin tai liikenteellisiin ja teknisiin perusratkaisuihin?
- 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.

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.

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 suunnittelualueen kokonaispituus on noin 96 kilometriä. Radan suunnittelunopeus välillä Espoo - Lohja on 120 - 200 km/h ja sen jälkeen Lempolan aseman jälkeen 300 km/h lähes Saloon saakka, paitsi Koskenalaisen Natura 2000 -alueen lähellä 250 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. Kyseiset neljä lähijunaa Kirkkonummelle tarkoittavat rantaradan liikennettä Kirkkonummen asemalle, eli Kirkkonummen kuntakeskukseen. Veikkolaan junavuoroja olisi yleissuunnitelman selostuksen mukaan kaksi tunnissa, eli Lohjan Lempolaan ajavat lähijunavuorot pysähtyisivät myös Veikkolassa. Espoon Histaan suuntautuva liikenne olisi tiheämpää, sillä Lohjan Lempolaan menevien lähijunien lisäksi Histaan päättyviä lähijunavuoroja olisi mainitut 1-2.

Suunnittelutyön lähtökohtana ja tukena ovat suunniteltavasta rataosasta laaditut aiemmat suunnitelmat, selvitykset sekä ympäristövaikutusten arvioinnit, joita on laadittu vuosina 2010-2021.

Kuten Väyläviraston ehdotuksessa yleissuunnitelman hyväksymispäätökseksi selostetaan, niin kunnan toiveena oli sijoittaa Veikkolan asema länteen päin alustavassa yleissuunnitelmassa esitetystä sijainnista. Asiasta käytiin vuonna 2019 Väyläviraston ja Kirkkonummen kunnan välillä neuvotteluja, sillä ratkaisusta seurasi lisäkustannuksia erityisesti Veikkolan kohdalle vaadittavan vaadittavan neliraiteisen osuuden vuoksi. Lännempänä oleva sijainti mahdollistaa paremmin maankäytön kehittämisen aseman ympärille, sillä asema ei ole 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.

Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA on laadittu vuonna 2021, josta myös Kirkkonummen kunta on antanut lausuntonsa 2020, sekä sen täydennyksestä vuonna 2021. Yhteysviranomaisen totesi hankekokonaisuuden YVA:sta antamassaan perustellussa päätelmässä 3.12.2021, 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.

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaava ja sen valmistelutilanne

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaava on tullut vireille vuonna 2019. Osayleiskaavan laatimisen taustalla on tarve osoittaa Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelman 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. Kaavan vireilletulon ja osayleiskaavan valmisteluaineiston nähtävilläolon vuonna 2020 jälkeen päätettiin kaava-alueetta laajentaa sen etelä- ja kaakkoispuoleiselle alueelle, jonka vuoksi laadittiin päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma loppukeväästä 2021. Kunnanhallitus käsitteli osayleiskaavaehdotuksen 15.5.2023 ja se oli nähtävillä 7.6.-18.8.2023.

Osayleiskaavassa osoitettavan Veikkolan asemanseudun asukas- ja työpaikkamäärätavoitetta pystyttiin laskemaan kaavaehdotuksessa vuonna 2023 noin puoleen valmisteluvaiheessa vuonna 2020 osoitetusta 4000-5000 asukkaasta tai työpaikasta, eli noin 2000 asukkaaseen tai työpaikkaan. Tämä perustui sekä keskeisissä viranomaislausunnoissa esiin tuotuihin näkemyksiin, että tarkistettuihin väestö- ja rakennusoikeuslaskelmiin. Yhden kilometrin saavutettavuusalueella seisakkeesta asuu tällä hetkellä noin 1500 henkilöä ja lainvoimaisissa asemakaavoissa mahdollistettuja pääasiassa erillispientalojen rakennuspaikkoja on myös runsaasti. Niiden toteuttamiskelpoisuudesta riippuen asukasmäärä voisi parhaassa tapauksessa jopa lähes kaksinkertaistua, mutta realistisemman arvon mukaan lisäystä voisi olla noin 1000 asukasta. Yhden kilometrin saavutettavuusalueelle kohdistettuja tarkkoja työpaikkatietoja ei ollut saatavilla, mutta laajemman koko Veikkolan taajama-alueetta koskevan rajauksen mukaan kyseisellä alueella on reilu 300 työpaikkaa.

Ratasuunnittelu ja siihen liittyvät tie- ja katujärjestelyt (Turun Tunnin Juna Oy / Länsirata Oy)

Yleissuunnittelua yksityiskohtaisempi ratasuunnittelu voitiin aloittaa vuoden 2021 lopussa, vaikka yleissuunnitelmaa ei ole vielä hyväksytty. Traficom kuulutti suunnittelun vireille 11.10.2021 ja siitä on vastannut Turun Tunnin Juna Oy -hankeyhtiö, jossa Kirkkonummen kunta on omalla osuudellaan mukana. Hankeyhtiö on muuttanut nimensä vuoden 2024 alussa Länsirata Oy:ksi. 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 on selvitetty ja suunniteltu myös rautatiehen liittyvät tie- ja katujärjestelyt. Nykyiseen tilanteeseen nähden merkittävin muutos liittyy Veikkolan eritasoliittymän uudistamiseen, joka on esitetty yleissuunnitelmassa ja sisältyy siis myös ratasuunnitteluun. Suunnitelmien mukaan eritasoliittymän nykyinen silmukkaramppi korvataan suoralla liittymisrampilla lännen suuntaan ja muiden ramppien geometriaa parannetaan. 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 valtatie ylittävälle uudelle sillalle rakennettaisiin jalankulku- ja pyöräilyväylä. Eritasoliittymän suunnittelussa on varauduttu kolmansiin kaistoihin valtatiellä 1.

Ratasuunnitelmavaiheessa on vuoden 2023 aikana tutkittu ja tarkennettu yleissuunnitelmassa esitettyä kadun linjausta ja sen risteämistä radan kanssa Perälänjärven eteläpuolisella alueella järven ja moottoritien välissä. Ratkaisu, johon on päädytty, poikkeaa yleissuunnitelmassa esitetystä ja se valmistui loppuvuodesta 2023. Kyseisen ratasuunnitelman suunnitteluajataulun vuoksi muutosta ei siis ole voitu ottaa huomioon yleissuunnitelman kartassa numero 3.4., joka on päivätty jo 31.3.2020.

Ratasuunnitelmassa on siirretty Peräläntietä korvaava katu ja sen yhteyteen toteutettava kävelyn ja pyöräilyn yhteys kulkemaan tulevan radan ja Perälänjärven väliselle alueelle Perälänjärven rantaan. Yleissuunnitelmassa esitetty linjaus kulkee tulevan radan ja moottoritien välissä. Siirron perusteena ovat liikenneympäristöön liittyvät viihtyvyytekijät sekä kustannussäästöt kadun perustamisolosuhteiden helpottuessa sekä mahdollisuudessa luopua radan alittavasta ajoneuvoliikenteen alikulkusillasta. Toteutettaessa kävelyn ja pyöräilyn yhteys kadun varteen, on sen sijainti rannan puolella käyttäjien kannalta miellyttävämpi, kuin radan ja moottoritien välissä. Radan alittava ajoneuvoliikenteen alikulkusilta olisi lisäksi tarvittu kohtaan, jossa Perälänjärventie risteää nykyään Peräläntien. Esitetyllä ratkaisulla ko. kohtaan tarvitaan radalle vain kävelyn ja pyöräilyn alitus, joka jatkuu moottoritien nykyisen alikulun kohdalle. Asiaa on käsitelty yhdyskuntatekniikan lautakunnan kokouksessa 15.6.2023 ja tällöin on päätetty, että ratasuunnitelmassa voidaan esittää yhteys em. tavalla, joka noudattaa esiteltyä vaihtoehtoa VE2.

Yhteenveto kunnan lausunnosta

Kirkkonummen kunta toteaa, että Pohjoisen Kirkkonummen alueelle ei ole laadittu lausuntopyyntöä tarkoitettua alueellista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Kunnan lausunnonannon ajankohtana on alueella vahvistettuna ja hyväksyttynä oikeusvaikutteisena yleiskaavana toistaiseksi Kirkkonummen yleiskaava 2020. Vireillä oleva 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 vuonna 2023 on kuitenkin päätetty siirtää Peräläntietä korvaava katu ja sen yhteyteen toteutettava kävelyn ja pyöräilyn yhteys kulkemaan tulevan radan ja Perälänjärven väliselle alueelle Perälänjärven rantaan. Päätetty ratkaisu poikkeaa yleissuunnitelman osoittamasta sijainnista, joka on ollut moottoritien ja radan välissä. Tämän vuoksi tulee tutkia mahdollisuutta joko tarkistaa yleissuunnitelmaa ko. alueen osalta tai varmistaa muulla tavoin poikkeaminen yleissuunnitelmasta ratasuunnitelmassa esitettyjen ratkaisujen mukaisesti.

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 2024 aikana ja tarkentuu edelleen alueelle myöhemmin laadittavassa asemakaavassa tai asemakaavoissa. Asemakaavoituksen edistyminen kytkeytyy radan rakentamisesta tehtävään investointipäätökseen ja asemanseudun fyysinen rakentaminen lähijunaliikenteen käynnistämispäätökseen.

Yleissuunnitelmassa esitettyjen liityntäpysäköintipaikkojen määrään (200 kappaletta) kunta toteaa, että se on liian vähäinen. Jatkosuunnittelussa tulee pyrkiä huomattavasti suurempaan kapasiteettiin.

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

Asiakirjat:

- Kirkkonummen kunnan lausunto Espoo–Salooikoradan yleissuunnitelmasta

Päätöshistoria