

Seudullista lähijunavarikkoa koskeva selvitys

Kunnanhallitus 05.05.2025 § 150

621/00.04.00/2024

Valmistelija	Kuntakehitysjohtaja Anna-Kaisa Kauppinen Kunnanjohtaja Virpi Sailas etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi , puh. 09 29671 (vaihte)
Päätösehdotus	Kunnanjohtaja Sailas Virpi Kunnanhallitus päättää merkitä liitteenä olevan seudullista lähijunavarikkoa koskevan selvityksen tiedoksi.
Käsittely	WSP:n Juhani Bäckström esitteli asiaa kokouksessa ja poistui tämän §:n jälkeen klo 17.58. Kuntakehitysjohtaja Anna-Kaisa Kauppinen, kunnanarkkitehti Tero Luomajärvi ja kuntatekniikkapäällikkö Toni Keski-Lusa olivat myös läsnä tämän pykälän aikana. Asiasta käyty laaja keskustelu merkittiin tiedoksi.
Päätös	Kunnanhallitus päätti yksimielisesti ehdotuksen mukaisesti.
Selostus	Varikkohankkeen lähtökohtana on Helsingin seudun kuntien ja valtion välillä solmittu MAL-sopimus vuosille 2024–2031. Sopimuksen mukaan seudun kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarpeellisten uusien lähijunavarikoiden sijoittamisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa. Kirkkonummen kunnanvaltuusto hyväksyi kokouksessaan 18.11.2024 § 88, seudullisen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksen (MAL). MAL-sopimuksessa on linjattu, että Espoon kaupunki ja Kirkkonummen kunta laativat selvityksen Rantaradan lähijunaliikenteen varikoiden vaihtoehtoisista sijaintipaikoista. Kunnat käynnistävät kumpikin lähijunaliikenteen varikon kaavoituksen viimeistään vuoden 2025 aikana omilla alueillaan. Tavoitteena on, että varikon toteutuksen mahdollistavat kaavat etenevät niin, että vuoden 2027 loppuun mennessä voidaan päättää liikenteellisen tarkastelun, toiminnallisuuden ja kustannusarvioiden perusteella minne varikko toteutetaan. Lähijunaliikenteen varikoiden suunnitteluun on varattu vajaa 3 milj. euroa (30 % suunnittelukustannuksista) edellisen MAL-sopimuksen mukaista Traficomien myöntämää valtionavustusta. Kirkkonummen kunta ja Espoon kaupunki käynnistivät selvitystyön, jonka tarkoituksena on analysoida Rantaradan mahdollisten lähijunavarikoiden suunnitelmat ja selvitykset ja arvioida niiden pohjalta varikoiden toteutuskelpoisuutta. Selvityksessä on arvioitu varikoiden vaikutuksia useasta eri näkökulmasta: kaupunkikehitys, ympäristö, junaliikenne, kustannukset, liittyvät hankkeet. Selvityksen laaja lähtöaineisto on kuvattu liitteessä 1.

Espoon kaupunginhallitus 15.10.2024 § 250 päätti käynnistää lähijunavarikon mahdollistavan asemakaavoituksen Näkinmetsän alueella ja totesi, että lähijunavarikon sijainnista ja toteuttamisesta päätetään myöhemmin Espoossa ja Kirkkonummella tehtävän asemakaavatyön ja muiden selvitysten tulosten perusteella Espoon ja/tai Kirkkonummen valtuustojen toimesta. Tarvittaessa Espoossa voidaan käynnistää valmistelu muissakin sijainneissa.

Kirkkonummen kunnanvaltuusto päättää vuoden 2025 aikana, missä Kirkkonummella käynnistetään kaavan valmistelu mahdollista varikkoa varten. Varikon lopullinen sijainti on tarkoitus päättää vuoden 2027 aikana.

Päätöshistoria

Kunnanhallitus 18.12.2023 § 452

Valmistelija yhdyskuntatekniikan johtaja Anna-Kaisa Kauppinen,
etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi, puh. 09 29671 (vaihde)

Päätösehdotus Kunnanjohtaja Sailas Virpi

Kunnanhallitus päättää, että

1

se ottaa asian käsiteltäväkseen lisälistalta

2

Espoon kaupunki yhteistyössä Kirkkonummen kunnan kanssa käynnistää tarvittavat jatkoselvitykset seudullisen lähijunavarikon toteuttamisen mahdollistamiseksi ja varmistamiseksi ja varikon edellyttämän kaavoituksen valmistelemiseksi. Maakuntakaavassa osoitetun Kirkkonummen ja Espoon rajan tuntuman sijaintivaihtoehtojen (Mankki tai Luoma) lisäksi Espoo ja Kirkkonummi selvittävät Espoon Näkinmetsän maanalaisen varikon ja Kirkkonummen Vuohimäen maanpäällisen varikon toteuttamisvaihtoehdot ja kaavoituksen edellytykset. Espoon kaupunki ja Kirkkonummen kunta yhdessä sitoutuvat käynnistämään kaavavalmistelut omilla alueillaan vuoden 2024 aikana.

Käsittely Esityslistan tämä asia käsiteltiin esityslistan ensimmäisenä varsinaisena asiana, §:n 435 jälkeen.

Jäsen Matti Kaurila ilmoitti olevansa esteellinen ja poistui kokouksesta tämän pykälän käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi. Varajäsen Kim Åström oli läsnä tämän pykälän aikana klo 16.40 – 17.39.

I varapuheenjohtaja Piia Aallonharja ja varajäsen Sanni Jäppinen saapuivat kokoukseen tämän pykälän alussa klo 16.40.

Ydyskuntatekniikan johtaja Anna-Kaisa Kauppinen esitteli asiaa.

Puheenjohtaja julisti keskustelun päättyneeksi ja totesi, että keskustelun aikana jäsen Saara Huhmarniemi oli jättänyt muutos- ja evästysehdotuksia seuraavasti:

Saara Huhmarniemen muutosesitys:

Pykälän 2 kohta: "Espoon kaupunki yhteistyössä Kirkkonummen kunnan kanssa käynnistää tarvittavat jatkoselvitykset seudullisen lähijunavarikon toteuttamisen mahdollistamiseksi ja varikon edellyttämän kaavoituksen valmistelemiseksi." muutetaan muotoon "Kirkkonummen kunta käynnistää omalta osaltaan ja yhteistyössä Espoon kaupungin kanssa tarvittavat jatkoselvitykset seudullisen lähijunavarikon toteuttamisen mahdollistamiseksi ja varikon edellyttämän kaavoituksen valmistelemiseksi."

Muutosehdotusta kannattivat Sanni Jäppinen ja Kati Kaihlaranta.

Puheenjohtajan tiedustellessa muutosesitys hyväksyttiin yksimielisesti.

Saara Huhmarniemen evästysesitys:

Kohta 3. Päättää evästää jatkovalmistelua seuraavasti: Valmistelun aikana selvitetään eri varikkovaihtoehtojen kaavoitukselliset edellytykset ja vaikutukset ympäristöön, asumiseen ja tulevaan kehittämiseen alueilla, mihin varikon vaikutukset kohdistuvat suoraan tai välillisesti. Kaavoituksellisten edellytysten arvioimiseksi pyydetään lausunto maakuntaliitolta. Arvioinnissa selvitetään myös eri vaihtoehtojen melu- ja tärinävaikutukset. Selvityksessä tulee tulla ilmi eri vaihtoehtojen elinkaarikustannukset kokonaisuudessaan sisältäen käyttö- ja huoltokustannukset. Laskennassa on otettava huomioon varsinaisen varikon lisäksi muun eri vaihtoehtoissa tarvittavan infran kustannukset. Selvitys ja sen eri osat tulee laatia riippumattomasti ja eri aihealueisiin perehdyneiden asiantuntijatahojen toimesta. Valmistelu asiassa tehdään avoimesti.

Evästysehdotusta kannatti Sanni Jäppinen.

Evästysehdotusta ei hyväksytty yksimielisesti, joten puheenjohtaja ilmoitti että asiasta on äänestettävä.

Puheenjohtaja ehdotti, että asiasta äänestetään niin, että ne jotka kannattavat pohjaehdotusta ilman evästystä äänestävät JAA, ja ne jotka kannattavat evästysehdotuksen hyväksymistä äänestävät EI.

Äänestysjärjestys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 9 JAA ääntä ja 4 EI ääntä.

Pohjaehdotus ilman evästystä sai enemmän ääniä ja voitti.

JAA äänestivät: Antti Kilappa, Anneli Granström, Ulf Kjerin, Timo Haapaniemi, Piia Aallonharja, Kim Åström, Kim Männikkö, Ari Harinen ja Anna Sahiluoma.

EI äänestivät: Saara Huhmarniemi, Anna Aintila, Sanni Jäppinen ja Kati Kaihlaranta.

Päätös

Kunnanhallitus päätti, että

1
se ottaa asian käsiteltäväkseen

Kirkkonummen kunta käynnistää omalta osaltaan ja yhteistyössä Espoon kaupungin kanssa tarvittavat jatkoselvitykset seudullisen lähijunavarikon toteuttamisen mahdollistamiseksi ja varmistamiseksi ja varikon edellyttämän kaavoituksen valmisteleminen. Maakuntakaavassa osoitetun Kirkkonummen ja Espoon rajan tuntuman sijaintivaihtoehtojen (Mankki tai Luoma) lisäksi Espoo ja Kirkkonummi selvittävät Espoon Näkinmetsän maanalaisen varikon ja Kirkkonummen Vuohimäen maanpäällisen varikon toteuttamisvaihtoehdot ja kaavoituksen edellytykset. Espoon kaupunki ja Kirkkonummen kunta yhdessä sitoutuvat käynnistämään kaavavalmistelut omilla alueillaan vuoden 2024 aikana.

Tiedoksi

Espoon kaupunki

Selostus

Taustaa

HSL:n lähijunaliikenteen matkustajamäärät olivat voimakkaassa kasvussa ennen koronapandemiaa. Pandemia lykkäsi HSL:n kalustohankintaa, mutta lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää varmuutta uudesta varikosta, sillä varikon toteutuksen aikajänne on pitkä.

Väylävirasto laati vuonna 2020 selvityksen, jossa todettiin tarvittavan kolme uutta varikkoa Helsingin eri ratasuunnilla: kaksi kunnossapitovarikkoa ja yksi säilytysvarikko. Soveltuvia varikkosijainteja tutkittiin ja päädyttiin siihen, että toteutus on aloitettava joko Rantaradan tai Petaksen varikosta.

Tammikuussa 2023 valmistuneessa Pääkaupunkiseudun junakalusto Oy:n (JKOY) jatkoselvityksessä todettiin Helsingin lähijunaliikenteen tarpeisiin tarvittavan 1-3 uutta varikkoa. Lisäksi todettiin, että JKOY:n on varmistettava kunnossapidon ja säilytystoiminnan jatkuminen Ilmalassa. Selvityksessä arvioitiin, että Rantaradan suunnalla sopiva uusi varikkosijainti olisi ensisijaisesti lähellä Kauklahden liikennepaikkaa, joka on tulevan Espoon kaupunkiradan läntinen pääteasema. Toissijaisesti varikon on edullista sijaita mahdollisimman lähellä Kirkkonummea, jolloin varikko palvelisi mahdollisimman hyvin myös Kirkkonummelle ja Siuntioon päättyvää HSL:n lähijunaliikennettä.

MAL-sopimuksessa 2019 on sovittu lähtökohdat lähijunavarikoille. Sopimuksessa on kirjattu, että "Kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarvittavien lähijunaliikenteen uusien varikoiden sijoittumisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa ja laativa tarvittaville selvityksille ja toteuttamiselle uusien junien hankintatarpeen huomioonottavan aikataulun. Kunnat laativat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarpeelliset suunnitelmat varikoiden toteuttamiseksi, sekä ratkaisevat varikoiden toteuttajan, suunnittelijan, rakentajan ja omistuksellisen rakenteen. Sijaintikunnat laativat varikoiden vaatimat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat."

Lähijunavarikon toteuttajatahoksi on sovittu Pääkaupunkiseudun junakalustoyhtiö Oy.

Valtio on lisäksi edellyttänyt päätöstä varikkosijainnista Rantaradan käytävässä vuoden 2023 loppuun mennessä ehtona valtion panostukselle Espoon kaupunkirataan.

Maakuntakaavatilanne

Uusimaa 2050-kaavassa on raskaan raideliikenteen varikon merkinnällä osoitettu alueita varikoille, jotka ovat oleellisia maakunnallisen ja valtakunnallisen raideliikenteen toimivuudelle ja kehittämiselle.

Merkinnät mahdollistavat varikon toteuttamisen, mutta eivät ratkaise varikon lopullista paikkaa. Maakuntakaavaan sopeutuminen on varmistettava yleiskaavatasoisilla selvityksillä.

Kohdemerkinällä osoitetun varikon tarkka sijainti ja laajuus määritellään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa yhteistyössä kuntien ja sidosryhmien kanssa niin, että alue muodostaa toiminnallisesti yhtenäisen kokonaisuuden ja alue on riittävä turvaamaan varikon toiminta- ja kehittämisedellytykset. Suunnittelu tulee toteuttaa siten, että toiminnasta aiheutuvat meluhaitat ja muut ympäristöhäiriöt ovat mahdollisimman vähäiset.

Aiemmissa selvityksissä esille tuodut sijaintivaihtoehdot

Mankin maanpäällinen varikko

Mankkiin Kehä III:n ja Rantaradan väliin sijoittuvan varikon edellytyksiä koon ja teknisen toteutettavuuden osalta on tutkittu aiemmissa selvityksissä. Varikoksi kaavailtu alue sijaitsee pääosin Espoon, mutta osin myös Kirkkonummen alueella.

Alueen käyttöä rajoittaa laajan alueen maisema- ja kulttuuriympäristöarvot sekä asutuksen läheisyys.

Alue on voimassa olevassa yleiskaavassa (EEYK) maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M). Varikon sijoittaminen alueelle edellyttää huomioimista valmistelussa olevassa Espoon yleiskaavassa 2060 sekä asemakaavoitusta.

Alue on yksityisessä maanomistuksessa.

Alustava kustannusarvio on 145 milj. €.

Luoman maanpäällinen varikko

Alue sijoittuu Masalan taajaman pohjoispuoleiselle Luoman kylän alueelle, rantaradan ja Kehä III:n väliselle alueelle. Luomaan sijoittuvan varikon edellytyksiä koon ja teknisen toteutettavuuden osalta on alustavasti tutkittu aiemmissa selvityksissä.

Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 kyseinen alue on maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M). Alue kuuluu maakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristön kokonaisuuteen. Kunnanvaltuuston vuonna 2016 hyväksymässä Masalan ja Luoman kehityskuvassa 2040 – kaupunki lähellä luontoa, ei ole osoitettu paikkaa varikolle. Kehityskuva on ollut alueille laadittavien osayleiskaavojen tavoitetila.

Varikon sijoittaminen Luomaan edellyttää mahdollistavan osayleiskaavan laatimista ennen asemakaavoitusta. Luoman osayleiskaava on Kirkkonummen kaavoitusohjelman 2023-2027 odotuskorissa (kaavoituksen käynnistämisen ajankohdasta ei ole päätöstä).

Alue on yksityisessä maanomistuksessa.

Alustava kustannusarvio on 161 milj. €.

Vuohimäen maanpäällinen varikko

Selvityksissä esitetty varikkoalue Vuohimäessä sijoittuisi Kirkkonummen yleiskaavan 2020 mukaiselle yritystoiminnan alueelle (PT) rantaradan varrelle, Länsiväylän pohjoispuolelle ja Siuntion kunnanrajan tuntumaan. Vuohimäen varikon edellytyksiä koon ja teknisen toteutettavuuden osalta on alustavasti tutkittu aiemmissa selvityksissä.

Vuohimäen mahdollinen varikkosijainti selkeästi Kirkkonummen länsipuolella em. selvityksen mukaan ei ole liikenteellisesti edullinen. Kirkkonummelle päättyy 1/3 Rantaradan suunnan lähijunaliikenteestä, kun Kauklahteen päättyy 2/3, jolloin ratkaisu tuottaa vuositasolla operointiin arviolta noin 0,5 milj. € lisäkustannuksen verrattuna Kauklahten lähellä sijaitsevaan varikkoon.

Aiempien selvitysten mukaan lisäraide arvioidaan välttämättömäksi Kirkkonummen ja sen länsipuolella sijaitsevan varikon välillä. Yhdysraiteeseen on varauduttava myös Kirkkonummen ja Kauklahten välillä, mutta tarve on uudelleen arvioitava ESA-radan tilanteessa. Varikon alustava kustannusarvio on 254 milj. €, johon on sisällytetty kokonaisuudessaan Kauklahti – Vuohimäki yhdysraiteen kustannus.

Vuohimäen varikko sijaitsee yleiskaavassa yritystoiminnan alueella. Kirkkonummen kaavoitusohjelmassa 2023-2027 kyseille alueelle on kaavailtu laadittavan Pikkalanlahden ja Vuohimäen osayleiskaava. Hanke on sijoitettu odotuskoriin. Varikon toteuttaminen edellyttäne osayleiskaavaa.

Kunnanvaltuuston vuonna 2016 hyväksymässä Kuntakeskuksen kehityskuvassa 2040 – urbaani kylä, ei ole osoitettu paikkaa varikolle. Kehityskuva on alueille laadittavien osayleiskaavojen tavoitetilä. Alueen kokonaisvaltainen kehittäminen edellyttää toimenpiteitä mm. liikenteen järjestämiseksi, kunnallistekniikan toteuttamista, maakunnallisen viheryhteyksien toimivuuden varmistamista ja luontoselvitysten päivittämistä.

Alue on osin yksityisessä ja osin kunnan maanomistuksessa.

Näkinmetsän maanalainen varikko

Kalliovarikko mahdollistaa yhteyden sekä Rantaradalle sekä tulevaisuudessa myös ESA-radan suuntaan samalla kun se asettaa maanpäälliseen varikkoon nähden vähemmän rajoitteita. Varikon tekninen toteutettavuus sekä sijainti kulttuuriympäristöarvojen ja maakunnallinen ekologisen yhteyden osalta ovat kuitenkin erittäin haasteellisia. Yhteydet varikolle voidaan toteuttaa tasoyhteyksinä. Esiselvityksen alustava kustannusarvio on 340 milj. €.

Kalliovarikko ei ole mahdollinen voimassa olevan yleiskaavan pohjalta, mutta sitä on mahdollista käsitellä käynnissä olevassa Espoon 2060 yleiskaavatyössä. Varikko edellyttää lisäksi asemakaavoitusta.

Jatkotoimenpiteet

Espoon kaupunki yhdessä Kirkkonummen kunnan kanssa on MAL-sopimuksessa sitoutunut ratkaisemaan Rantaradan varikkokysymyksen.

Edellä esitettyjen paikkojen lisäksi muita sijaintivaihtoehtoja ei ole tehdyissä selvityksissä löytynyt Rantaradan käytävässä. Valmistelua täytyy siten jatkaa tunnistettujen mahdollisten varikon sijaintipaikkojen osalta ja

varikko on sijoitettava johonkin niistä, vaikka kaikkien esille tuotujen sijaintivaihtoehtojen kohdalla on lukuisia haasteita.

Maakuntakaavassa on osoitettu Kirkkonummen ja Espoon rajan tuntuman sijaintivaihtoehto (Mankki, Luoma), mutta sen lisäksi kunnat selvittävät Vuohimäen maanpäällisen varikon ja Näkinmetsän maanalaisen varikkovaihtoehdot. Varikon ratkaisumahdollisuudet selvitetään molemminpuolisen kaavoituksen kautta.