

27.10.2020

576/10.02.02.00/2020

Espoon kaupunki
PL 1
02070 Espoon kaupunki
kirjaamo@espoo.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaehdotuksesta

Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava on strateginen kaava, joka määrittää yleiskaava-alueen tulevaisuuden kannalta olennaisimmat kehityslinjat ja keskeiset painopisteet. Kaava on ns. kokonaiskaava, jossa käsitellään kaikki asiakokonaisuudet, ja se on laadittu maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittamana oikeusvaikutteisena yleiskaavana. Keskustoina Espoon keskuksen lisäksi on osoitettu Länsiradan kehityskäytävälle Hista ja Myntinmäki sekä itäiselle joukkoliikennevyöhykkeelle Viiskorpi ja Kalajärvi. Keskukset sijaitsevat noin viiden kilometrin etäisyydellä toisistaan.

Yleiskaava-alueella asuu nykytilanteessa noin 50 500 asukasta ja siellä on lähes 17 000 työpaikkaa. Yleiskaavan mitoituksessa on varauduttu noin 60 000 uuteen asukkaaseen ja noin 11 000 uuteen työpaikkaan kaavan tavoitevuoteen 2050 mennessä. Näistä Länsiradan kehityskäytävällä varaudutaan noin 30 000 uuden asukkaan lisäykseen ja itäisellä joukkoliikennevyöhykkeellä noin 20 000 uuteen asukkaaseen. Espoon keskuksen kehittäminen merkitsee noin 10 000 uutta asukasta.

Tehokkaimpia maankäytön alueita palvellaan tavoitetilanteessa junilla, pikaraitioilla ja runkobusseilla. Yleiskaava-alueen ajoneuvoliikenteen verkkoa täydennetään kytkemällä uusien asuinalueiden maankäyttö nykyiseen liikenneverkkoon.

Luonnosvaiheen jälkeen on tehty noin 20 uutta selvitystä ja useita pienempiä tarkasteluja. Kaavaehdotukseen on mm. tarkistettu kaavaluonnoksen keskustatoimintojen merkintöjä, Mynttilän asemaa on siirretty 500 metriä etelämpään ja vaikutusten arviointi päivitetty.

Materiaali löytyy osoitteesta: https://www.espoo.fi/fi-FI/Asuminen_ja_ymparisto/Kaavoitus/Yleiskaava/Vireilla_olevat_yleiskaavat/Espoon_pohjois_ja_keskiosien_yleiskaava_722300/Kaavaehdotus

27.10.2020

576/10.02.02.00/2020

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaehdotuksesta seuraavaa:

Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan kokonaisuus

Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaa on kehitetty luonnosvaiheesta kestävämpään suuntaan. Esimerkiksi Espoon keskuksen keskusta-alueen merkintää on rajattu tiiviimmin nykyistä maankäyttöä myötäileväksi. HSL:n luonnosvaiheen lausunto on otettu pääosin hyvin huomioon. Kaavan liikenneselvitykset on päivitetty ehdotusvaiheeseen ja niissä on otettu huomioon seudullinen näkökulma sekä joukkoliikenneyhteyksien että ajoneuvoliikenteen verkon osalta.

HSL pitää ansiokkaana, että Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan ilmastovaikutuksista on laadittu selvitys. Selvityksen johtopäätöksenä on, että kaava sisältää ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen kannalta sekä haasteellisia että hyviä ratkaisuja. Ilmaston kannalta on myönteistä, että aiottu kasvu sijoittuu jo rakennetuille alueille ja keskuksiin sekä joukkoliikenteen solmukohtiin tukeutuen. Myönteistä on myös, että yleiskaavaratkaisu tukee vahvan seudullisen raideliikennejärjestelmän kehittymistä. Ilmaston kannalta on kuitenkin haasteellista, ettei yleiskaava tukeudu kaikilta osin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen.

Liikenteen näkökulmasta suurin haitallinen ilmastovaikutus on matalan tehokkuuden laaja-alaisten asuntoalueiden toteuttamisella kauaksi keskustoista ja joukkoliikennekäytävistä. HSL toteaa, että Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaehdotukseen jää edelleen riski maankäytön lisääntymisestä joukkoliikenteellä huonosti saavutettavilla alueilla. Monet näistä alueista ovat käytössä jo nykytilanteessa, ja päästöjen osalta tilanne voikin parantua nykyiseen verrattuna maankäytön tiivistyessä ja joukkoliikenteen edellytysten siten parantuessa. Kunnianhimoisia hiilineutraalisuustavoitteita on kuitenkin vaikea saavuttaa, mikäli liikkuminen perustuu henkilöautoiluun.

Helsingin seudun kuntien yhteistyössä laatimassa MAL 2019 -suunnitelmassa suunnittelualue kuuluu suurelta osin uuteen joukkoliikenneinvestointiin kytkeytyvään ensisijaiseen vyöhykkeeseen, jonka laajuus ja joukkoliikennetarkaisun laajuus määrittyvät tarkemman suunnittelun kautta. Kaavamääräyksen mukaan Histan ja Myntinmäen asema-alueita voidaan lähteä toteuttamaan sen jälkeen, kun raideliikenneyhteydestä ja asemasta on tehty sitova toteuttamispäätös. Tämä kirjaus on HSL:n näkemyksen mukaan hyvä ja linjassa MAL 2019 -suunnitelman kanssa.

Helsinki–Turku-välin nopean junayhteyden (ESA-radan) edellytyksenä on Espoon kaupunkiradan toteuttaminen Kauklahteen asti. Kaupunkiradan jatkon rakentamisesta on sovittu 8.10.2020 allekirjoitetussa MAL-sopimuksessa.

HSL haluaa nostaa lausunnossaan esiin erityisesti lähijunaliikenteen varikoihin, liikennöintiin ja kapasiteettiin liittyviä kysymyksiä.

27.10.2020

576/10.02.02.00/2020

Lähijunaliikenteen varikot

Espoon kaupunginhallituskäsittelyn perusteella osayleiskaavan ehdotukseen lisättiin uusi Varikon selvitystarve -merkintä: Selvitetään pääkaupunkiseudun junaliikenteen tarpeisiin rakennettavan varikon vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja sekä Kirkkonummen että Histan suuntiin. HSL pitää hyvänä, että junaliikenteen varikkotarve on tunnistettu. **Rantaradan varikkotarve on kiireellinen, eikä mahdollinen Histan suunnan varikko pysty korvaamaan sitä.**

HSL pitää tärkeänä, että Rantaradan varikkovaraus mahdollistetaan kaavoituksessa sekä Espoon että Kirkkonummen puolella, kunnes varikon lopullinen sijainti varmistuu.

HSL:n varikko- ja kalustohankinnan valmistelua (VAKAVA-projekti) käsiteltiin HSL:n hallituksessa 6.10.2020 ja junahankinnan käynnistämistä koskevat hankepäätösesitykset siirtyvät hallituksen käsiteltäväksi vuoden 2021 loppuun mennessä. **Kalustohankintaa ei voi käynnistää ennen kuin on varmuus ensimmäisestä varikkopaikasta, joten kuntien tulee edistää varikon valmistelua nopealla aikataululla.**

Keväällä 2020 valmistui Väyläviraston johdolla seudullisessa yhteistyössä Lähiliikennealueen varikkoselvitys ([Väyläviraston julkaisu 25/2020](#)). Työn johtopäätös oli, että uusia varikoita tarvitaan lopputilanteessa kolme, joista yksi tulee Rantaradan käytävään. Rantaradalle ehdotetut paikat eivät sijoitu Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaehdotuksen alueelle.

Selvitystyön aikana muille esille nousseille kohteille, mm. Ämmässuon lähistölle ESA-radan varteen, laadittiin alustavat tarkastelut perustuen maankäyttöön ja ratatekniikkaan. Tarkempia liikenteellisiä tarkasteluita ei tehty. Työssä ei otettu kantaa, tulisiko selvitystyön aikana esille nousseita kohteita tarkastella tarkemmin jatkosuunnittelussa tai olisiko jokin niistä optimaalinen uuden varikon sijoituspaikaksi.

Väyläviraston varikkoselvityksessä on tutkittu mahdolliset varikkovaihtoehdot Rantaradan varressa Siuntion rajalle saakka. Varikon sijoittuminen kauemmas lisäisi liikennöintikustannuksia, heikentäisi häiriötilanteiden hallintaa ja kuluttaisi tarpeettomasti ratakapasiteettia vaikeuttaen muun liikenteen kehittämistä.

Mahdollisella ESA-radan varteen sijoitettavalla varikolla huollettaisiin todennäköisesti Espoon kaupunkiradan, Kirkkonummen sekä Histan suunnan liikenteessä käytettävää junakalustoa. Liikenteen käynnistäminen ja lopettaminen, päivän aikana tehtävät kalustokokoonpanomuutokset sekä häiriönhallinta edellyttävät, että varikolta on yhteys myös rantaradalle ja erityisesti Kauklahden sekä Kirkkonummen pääteasemille. Väylän varikkoselvityksen mukaan varikon sijoittaminen ESA-radan varteen edellyttäisi kolmioraidetta mahdollisesti eritasossa ESA-radan ja nykyisen

27.10.2020

576/10.02.02.00/2020

Rantaradan liittymiskohtaan, jotta toimiva liikenne myös Kirkkonummen suuntaan olisi mahdollista. Tällöin kolmioraide sijoittuisi Rantaradan ja Espoonjoen rajaamalle alueelle Vanttilan laaksoon. Parhailaan valmisteilla olevassa Espoo – Salo -oikoradan yleissuunnitelmassa ei ole varauduttu uuteen varikkoon radan varrella eikä sen edellyttämään uuteen kolmioraiteeseen. Varaus mahdolliselle kolmioraiteelle tai yhteystarvemerkinä tulisi osoittaa myös kaavassa. Varikon sijoittuminen ESA-radana varteen tarkoittaisi myös sitä, että varikon toteuttaminen olisi mahdollista aikaisintaan ESA-radana valmistuttua. **HSL toteaa, ettei ESA-radana varteen suunniteltu varikko ratkaise varikkotarvetta tarvittavalla aikataululla, vaan Rantaradan käytävällä tulee varautua varikkoon.**

Junaliikennöinti ja kapasiteetti

HSL korostaa, että liikennöintiratkaisujen suunnittelua täytyy jatkaa ja tarkentaa huomioiden ratakapasiteetti, kalustokierrot ja joukkoliikenteen toimivaltakysymykset. HSL:n toimivalta ulottuu tällä hetkellä Rantaradalla Siuntioon ja ESA-radana suunnassa vain Kirkkonummelle asti. Tulevan ESA-radana kaikkien asemien läheisyydessä tulee olla riittävästi maankäyttöä, jotta junien liikennöinnistä saadaan kustannustehokasta ja kannattavaa lähiliikennettä. Lähijunaliikenteen järjestäminen Histaan asti riippuu siis osin myös muidenkin kuin pääkaupunkiseudun kuntien maankäyttöratkaisusta.

HSL toteaa, että koko lähiliikennekäytävän maankäyttöä ja liikennetarjontaa tulee suunnitella kokonaisuutena. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon sekä junakaluston että radana kapasiteetin aiheuttamat rajoitukset.

ESA-radana suunnittelun yhteydessä on tehty liikenteelliset tarkastelut sekä lähi- että kaukoliikenteelle (Väyläviraston julkaisut [45/2019](#) ja [26/2020](#)). Selvityksen perusteella ESA-rata mahdollistaa Helsinki-Lohja välille kaksi lähijunavuoroa tunnissa suuntaansa. Mikäli ratakäytävän maankäyttö kasvaa ennustetusti, on junatarjontaa mahdollista täydentää kahdella Helsingistä Histaan päättyvällä tunnittaisella lähijunavuorolla. Näiden lisäksi Helsinki-Kirkkonummi välillä voidaan liikennöidä neljä lähijunavuoroa tunnissa suuntaansa. Selvityksessä ei ole otettu kantaa liikenteen järjestämisen toimivaltakysymyksiin.

Edellä mainittu junatarjonta edellyttää kuitenkin Turun nopean junan hidastamista Espoo-Helsinki välillä noin viidellä minuutilla ja käytännössä se tarkoittaisi esim. Turun nopealle junalle pysähdysten lisäämistä Leppävaaraan. Toinen vaihtoehto on muutaman lähijunan hidastaminen sekä lähijunien tasaisista vuoroväleistä luopuminen. Tämä heikentäisi lähijunaliikenteen toimintaedellytyksiä ja houkuttelevuutta merkittävästi.

Junien matkustajakapasiteetti nykykalustolla mitaten vaikuttaa pääosin riittävän vuonna 2050 tavanomaisina ruuhka-aikoina. Matkustajakapasiteetti voi kuitenkin loppua kesken Hista-Lohja -suunnan lähijunissa, jos Espoo-Lohja-alueen maankäytön kasvu toteutuu kuntien omien tavoitteiden mukaisesti täysimääräisenä.

27.10.2020

576/10.02.02.00/2020

Muut joukkoliikenteen runkoyhteydet

HSL:n linjastosuunnittelua ohjaa strategisella tasolla jäsenkuntien yhdessä hyväksymä runkolinjastrategia, jossa panostetaan verkostomaiseen linjastorakenteeseen ja solmupisteisiin, joiden kautta liikkumismahdollisuudet laajenevat. Asuin-, työ-, harraste- ja vapaa-ajanpaikat sekä koulut hajaantuvat ympäri pääkaupunkiseutua, eikä kaikilta alueilta luonnollisestikaan voida järjestää suoria joukkoliikenneyhteyksiä joka paikkaan kustannustehokkaasti.

Runkolinjastrategian mukainen joukkoliikennejärjestelmä parantaa asuinalueiden vuorotarjontaa ja niiden seudullista saavutettavuutta keskeisten solmupisteiden kautta. Kääntöpuolena tälle on lisääntyvä vaihtojen määrä erityisesti harvemman asutuksen alueilla, jota kuitenkin pyritään kompensoimaan nopeammilla matkoilla ja parantuvalla vuorotarjonnalla. HSL:n runkolinjastostrategiassa bussilinjoja keskitetään suuren kysynnän joukkoliikennekäytäviin, mikä voi merkitä pidempiä kävelyetäisyyksiä kauempana asuville. Pidempää kävelymatkaa kuitenkin kompensoi joukkoliikennekäytävän tiheä tarjonta, mikä mahdollistaa spontaanin liikkumisen joukkoliikenteellä.

Espoon keskus

Espoon keskuksesta on esitetty joukkoliikenteen runkoyhteydet pohjoiseen Lommilan kautta Jorviin, itään Suurpeltoon ja edelleen Tapiolaan sekä etelään Espoonväylän käytävässä Olarin kautta Matinkylään. Yhteyksien toteutustapa riippuu maankäytön ja joukkoliikennekysynnän kehittymisestä. HSL:n näkemyksen mukaan esitetyt runkoyhteydet vaikuttavat järkevilta ja toteutuvat jo pitkälti nykyisillä ja jo päätetyillä tulevilla runkobussilinjoilla. Kaavaehdotus mahdollistaa yhteyksien kehittämisen pikaraitiotieksi maankäytön niin edellyttäessä.

Kalajärvi ja Viiskorpi

Kaavaehdotuksen mukainen joukkoliikenteen runkoyhteys Viiskorven kautta Kalajärvelle edellyttää sekä maankäytön voimakasta kehittämistä että merkittävää infran parantamista koko matkalta. Viiskorven uusi keskus sijoittuu Kehä III:n varteen. Henkilöauton kanssa kilpailukykyisen joukkoliikenteen järjestäminen alueelle on haastavaa. Toisaalta maankäytön painottaminen keskuksiin parantaa kävelyn ja pyöräliikenteen mahdollisuuksia.

HSL pitää Pitkäjärven ylittävää joukkoliikenneyhteyttä hyvänä ratkaisuna, joka tulisi mahdollistaa myös bussiliikenteelle. Sillan rakentaminen nopeuttaa joukkoliikennettä, mikä tuo säästöjä myös operointikustannuksista. Silta tulisi rakentaa etupainotteisesti jo ennen mahdollista pikaraitiotietä.

Hista

Histan joukkoliikenneyhteydet perustuvat lopullisessa tilanteessa pitkälti raideliikenteeseen sekä täydentäviin bussiyhteyksiin, joilla hoidetaan

27.10.2020

576/10.02.02.00/2020

liityntäyhteyksiä asemalle sekä tarvittavia koulumatkayhteyksiä. Kaavaehdotuksen mukaisen runkobussiyhteyden toteutuskelpoisuus Histasta Espoon keskukseen riippuu raideliikenteen vuorovälistä ja käytettävissä olevasta kapasiteetista. HSL:n mielestä Histan ja Espoon keskuksen välinen runkobussiyhteyden toteutuminen vaatii maankäytön lisääntymistä myös näiden alueiden välillä.

Infra

HSL korostaa, että tulevien Histan ja Myntinmäen asemien ja keskustatoimintojen alueen joukkoliikenne ja infra tulee suunnitella heti kaavoituksen alusta lähtien kaupungin, valtion ja HSL:n välillä tiiviissä yhteistyössä. Paras tulos saavutetaan, kun asema ja siihen liittyvät joukkoliikenteen toiminnot päästään suunnittelemaan puhtaalta pöydältä. Hyvin suunnitteleamalla voidaan järjestää kustannustehokas joukkoliikenne.

Toimivan ja esteettömän liityntäliikenteen järjestämiseksi tulisi Espoon keskukseen rakentaa yksi uusi keskitetty liityntäterminaali kahden nykyisen kääntöpaikan korvaamiseksi. Lommilaan tulee toteuttaa ajanmukaiset esteettömät vaihtoyhteydet kaukoliikenteen vuoroihin.

Runkolinjojen risteykset tulee varustaa liikennevaloetuksin, jotta sujuvuus ja säännöllisyys voidaan tarjota koko reittiosuudella.

Joukkoliikenteen infra tulee suunnitella yhdessä HSL:n kanssa.

Raskaan liikenteen palvelualueille ja taukopaikoille on valtava tarve pääkaupunkiseudulla. Taukopaikkojen osoittaminen on kriittinen kysymys paitsi elinkeinoelämän kuljetusten myös liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmasta. Yksi MAL 2019 -suunnitelmassa jatkotarkasteluun esitetyistä kohteista sijaitsee kaava-alueella Espoossa Turunväylän varrella. Sen toteuttamiseen tulisi varautua myös yleiskaavoituksessa.

Liityntäpysäköinti ja pyöräliikenne

Yleiskaavassa osoitetuilla raideliikenteeseen tukeutuvilla asemanseuduilla tulee kaavamääräyksen mukaisesti kiinnittää huomiota riittävän liityntä- ja saattopysäköinnin suunnitteluun. Uusimaa-kaavassa on osoitettu liityntäpysäköintialueiksi suunnittelualueelta Espoon keskuksen ja Histan asemanseudut. Erityisesti uudelle Histan alueelle tulee raideliikenneyhteyden toteutuessa tehdä merkittävästi liityntäpysäköintipaikkoja sekä autoille että pyörille. Myös Espoon keskuksen autojen liityntäpysäköintipaikkamäärä tulee pyrkiä pitämään vähintään nykyisellään. Pyörien liityntäpysäköintiä tulee suunnitella asemakaavoituksen yhteydessä kaikille merkittäville asemille ja pysäkeille. Liityntäpysäköintipaikkojen määrää ja toteutusta tulee suunnitella yhteistyössä HSL:n kanssa.

27.10.2020

576/10.02.02.00/2020

Yleiskaava mahdollistaa ideaaliset suorat, turvalliset ja sujuvat pyöräilyn pääväylät. Hyvät pyöräyhteudet tulevat kytkemään alueet toisiinsa. Samalla tarjoutuu mahdollisuus suunnitella pääväyliä pidempimatkaista pyöräilyä varten.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus

Lisätietoja:

toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi

osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362