

24.1.2023

302/10.02.02/2022
[Espoo-Salo oikoradan
yleissuunnitelma]**Väylävirasto**PL 33
00521 Helsinki
kirjaamo@vayla.fi**Viite**Lausuntopyyntönne 7.11.2022
LIVI/7151/04.01.00/2017.**Lausunto Espoo–Salo-oikoradan yleissuunnitelmasta**

Suunnitteilla olevan Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden tavoitteena on lyhentää Helsingin ja Turun välistä matka-aikaa. Uusi ratayhteys mahdollistaa kaukojunaliikenteen nopeuttamisen lisäksi myös lähijunaliikenteen käynnistämisen Lohjan suuntaan.

Oikoradalla on mahdollista liikennöidä aikataululla, jossa kulkee ruuhkatunnissa kaksi kaukojunaa Helsingin ja Turun välillä, kaksi lähijunaa Lohjan Lempolaan, 1-2 lähijunaa Espoon Histaan, Rantaradalla neljä lähijunaa Helsingistä Kirkkonummelle sekä kaupunkijunaliikennettä kaupunkiraiteilla välillä Helsinki–Kauklahti. Lähiliikenteen tarjonta perustuu raportissa mainittuihin liikennöintimalleihin (Väylävirasto 45/2019: [Helsinki–Turku nopea junayhteys: Liikenteelliset tarkastelut](#)).

Yleissuunnitelman mukaisesti välille on tulossa neljä uutta asemaa: Espoon Hista, Kirkkonummen Veikkola, Vihdin Nummela ja Lohjan Lempola. Lisäksi Espoon Mynttilässä on asemavaraus uudelle asemalle.

Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelma on huomioitu tässä yleissuunnitelmassa Espoon aseman ja Kaukalahden väliseltä osuudelta.

Espoo–Salo-oikorata-hankkeen rakennuskustannusarvio on noin 2,9 miljardia euroa (MAKU, maanrakennuskustannusindeksi 130, 2015=100). Mikäli Salon ja Turun välinen kaksoisraide on toteutettu erikseen omana hankkeenaan ennen Espoo–Salo -oikorataa, on pelkän Espoo–Salo-oikoradan sisältävän toteutusvaiheen hyöty-kustannussuhde 0,54. Espoo–Salo-oikoradan hankearviointi ei ylitä yhteiskuntataloudellista kannattavuusrajaa (H/K=1,0).

Helsingin ja Turun välisen nopean junayhteyden, joka perustuu uuteen Espoo–Salo-oikorataan ja Salo–Turku-kaksoisraiteeseen, hyöty-kustannussuhde on 0,44.

Väylävirasto pyytää lausuntoa laatimastaan yleissuunnitelmasta 9.2.2023 mennessä. Väylävirasto on vastannut Oikoradan yleissuunnitelman

24.1.2023

302/10.02.02/2022
[Espoo-Salo oikoradan
yleissuunnitelma]

laatimisesta. Espoo–Salo-oikoradasta on käynnistynyt myös ratalain mukaisten ratasuunnitelmien laadinnat, jotka koostuvat Turun ja Espoon välillä kaikkiaan viidestä eri ratasuunnitelmasta, ja jotka teettää hankeyhtiö Turun Tunnin Juna Oy. Ratasuunnitteluvaihe on aloitettu vuonna 2021 ja hankeyhtiö vastaa ratasuunnitelmaan liittyvästä tiedottamisesta.

Materiaali löytyy osoitteesta <https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata>.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

HSL käsittelee Espoo–Salo-oikorata-lausunnossaan junaliikennettä Helsingin seudun toiminta-alueensa ulkopuolelle Lohjalle asti, koska näin muodostuu tarkoituksenmukainen liikennöintikokonaisuus. Liikennöintiratkaisuihin vaikuttavat merkittävästi toimivaltakysymykset. HSL voi tämänhetkisen toimivaltajaon mukaan liikennöidä Kirkkonummen Veikkolaan asti. Veikkolan asemalla pystytään suorittamaan käännot yleissuunnitelmassa jatkosuunnittelun pohjaksi valitun vaihtoehdon 2 pohjalta.

Toimivaltakysymysten ja esimerkiksi Lohjan suunnan ja Karjaan suunnan liikennöintiratkaisujen pitäminen mukana kokonaisratkaisussa on tärkeää. Toimivaltakysymysten epävarmuudesta huolimatta olisi hyvä arvioida myös vaikutuksia liikennöintikustannuksiin ja sitä mikä osa liikenteestä voisi syntyä markkinaehtoisesti ja mikä osa ostoliikenteenä. HSL näkee, että liikennetarjonta ja järjestämistapakysymykset tulisi ratkaista kokonaisuutena ennen tarkempaa suunnittelua.

Liikennejärjestelmä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä vastaa liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta Helsingin seudulle (15 kuntaa) sekä suunnittelee ja järjestää toimialueensa (9 kuntaa) joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä.

Helsingin seudulle laaditaan parhaillaan MAL 2023 -suunnitelmaa, joka on tarkoitus hyväksyä seudun luottamushenkilöelimissä keväällä 2023. Vuoden 2023 aikana käynnistyvät myös seuraavan MAL-sopimuksen neuvottelut. MAL 2023 -suunnitelman osana valmistellaan seudulle 12-vuotista investointiohjelmaa, joka on ohjelmoitu nelivuotiskausille. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa vuosien 2024–2035 rataverkkoon liittyviä hankkeita ovat:

- Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet
- Helsinki–Pasila-kapasiteetin lisääminen
- Päärata Pasila–Riihimäki 3. vaihe
- Kerava–Nikkilä-ratayhteys

24.1.2023

302/10.02.02/2022
[Espoo-Salo oikoradan
yleissuunnitelma]

- Lähijunaliikenteen varikot Pääradalle, Rantaradalle ja Kehäradalle ja
- Digirata.

Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet eivät ole osa seudullista MAL 2023 - investointiohjelmaluonnosta, mutta niiden vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön tullaan arvioimaan. MAL 2023 - suunnitelman luonnoksessa on kuitenkin tunnistettu Histan, Veikkolan ja Nummelan alueet uusiin joukkoliikenneinvestointeihin tukeutuvina pidemmän aikavälin maankäytön kehityssuuntina.

Espoo–Salo-oikoradalla on toteutuessaan merkittäviä vaikutuksia liikennejärjestelmään sekä uuden ratakäytävän läheisyydessä, mutta myös laajemmin muun muassa Rantaradan liikenteeseen. Liikenteellisissä vaikutuksissa tulee esittää vaikutukset junaliikenteen mahdollisuuksiin ja matkustajamääriin sekä Rantaradalla että Espoo-Salo-oikoradalla.

Yleissuunnitelman mukaisen matkustajamäärien kysyntäennusteet jäävät epävarmalle pohjalle, koska matkustajamääräennusteet ovat laadittu jo vuoden 2019 raportissa. Näin koronapandemian vaikutusten ja etätyön vakiintumisen tuomia liikenteen kysynnän ja ajan arvon muutoksia ei niissä ole huomioitu. Siksi HSL näkee tarpeen päivittää kysyntäennusteet suunnitelmavuosille 2030 ja 2050. Lisäksi olisi hyvä esittää taulukkona ennusteet matkustajamääristä Rantaradalla ja Oikoradalla, mitkä nyt puuttuvat yleissuunnitelmaraportista.

HSL-alueelta on kartoitettu viime vuosien aikana HSL:n lähijunaliikenteen uusien varikkojen paikkoja. Vuonna 2020 julkaistussa selvityksessä (Väylävirasto 25/2020: [Lähiliikennealueen varikkoselvitys](#)) tai [Pääkaupunkiseudun Junakalusto Osakeyhtiön selvityksessä](#) ei esitetä Oikoradalta varikkopaikkoja. Varikko esitetään rakennettavaksi Rantaradalle. HSL painottaa, että ennen kuin Espoo-Salo -hankkeesta tehdään rakentamispäätöksiä, tulee hankkeen mahdollistaman liikennetarjonnan mukainen varikkokapasiteetti varmistaa, myös kaukoliikenteen osalta.

HSL:n lähijunaliikenteen alkaminen Oikoradalla voi käynnistyä vasta, kun radan varrella on riittävä matkustajapotentiaali, HSL:llä on riittävästi kalustoa sekä Rantaradan varikko on valmistunut. Alkuvaiheessa Histan liikenne saattaa hyvinkin olla vain Lohjan junien palvelutason varassa. Samalla täytyy huomioida Rantaradan lähijunaliikenteen palvelutaso.

Espoo–Salo-oikorata kuten myös muut nopeat junayhteydet vaatisivat erittäin suurta taloudellista panostusta yhteiskunnalta. On tarkkaan harkittava, millaisilla investoinneilla kansalliset ja seudulliset tavoitteet kustannustehokkaimmin saavutetaan. Toimintaympäristön ja liikkumistapojen muutokset mm. etätyön muodossa on otettava huomioon. Hankkeiden rahoitusmalliin on ennakoitu käyttäjämaksua sekä kiinteistökehittämisen

24.1.2023

302/10.02.02/2022
[Espoo-Salo oikoradan
yleissuunnitelma]

tuloja. Käyttäjämaksun taso vaikuttaa olennaisella tavalla ratayhteyden matkustuskysyntään ja vaikuttaa siten yhteyden kannattavuuteen. Mahdolliset kiinteistökehityskohteista saatavat tuotot ovat kuitenkin maltillisia ja kokonaistaloudellisempaa voi olla hyödyntää ne kaupunkiseudun sisäisiin joukkoliikenneinvestointeihin.

HSL:n jäsenkuntien mahdollinen osallistuminen ratahankkeen rahoitukseen tulee tarkkaan harkita ja arvioida myös sen merkittävät vaikutukset HSL:ään ja joukkoliikennetalouteen.

Junaliikenne

HSL kommentoi yleissuunnitelmaraportista seuraavia asioita:

Sivulla 8 olevat asematiedot ovat osin vajaisia tai virheellisiä. Espoon ja Salon välillä olevat matkustajaliikenteen asemat ovat Kauklahti, Masala, Jorvas, Tolsa, Kirkkonummi, Siuntio ja Karjaa. Junat eivät pysähdy enää Inkoossa. Karjaalta on ollut vaihtoyhteys Hangon suuntaan, mutta ei Hyvinkäälle. Hangon suunnan liikenne on korvattu busseilla 7.6.2021 alkaen ja se jatkuu vuoteen 2024 asti, kunnes radan sähköistystyöt on saatu valmiiksi.

Myös sivulla 8 olevasta lauseesta ”*Kirkkonummen ja Karjaan suunnan lähiliikennettä on mahdollista liikennöidä esimerkiksi kokonaisuutena*” HSL toteaa, että Kirkkonummen lähiliikenne on HSL:n ostoliikennettä eikä HSL lähtökohtaisesti vastaa alueensa ulkopuolisen liikenteen järjestämisestä. Periaatteessa Kirkkonummen junia voidaan jatkaa vain Siuntioon asti. HSL:n tavoitteena on lisätä Kirkkonummen junatarjontaa neljään junaan tunnissa ja tällöin erillisen Karjaa/Salo-junan lisääminen voi ratakapasiteetin näkökulmasta olla haastavaa. Mahdollinen Kirkkonummen länsipuolen liikenne olisi todennäköisesti järkevintä hoitaa erillisenä pendelinä.

Lausetta ”*Kaukojunien matkanopeutta jouduttaneen hidastamaan tulevaisuudessa joitakin minuutteja, kun maankäyttö kehittyy radan varressa ja junien liikennetarjonta kasvaa*” HSL pitää tärkeänä huomiona. Lisäksi HSL vielä tarkentaa, että todennäköisesti hidastaminen tehtäisiin lisäämällä ylimääräinen pysähdys Leppävaaraan, ts. ei vain lisättäisi matka-aikaa. Matka-aikaa pidennetään, jotta junille saadaan mahdollisimman tasaiset vuorovälit, mikä on erityisesti lähijunaliikenteessä tärkeää. Samalla palvelutaso Espoon Leppävaaran alueelle paranee.

Veikkolan aseman sijoittaminen kaarteeseen (s.23) ei ole välttämättä paras ratkaisu, koska se heikentää mm. liikenteen sujuvuutta (asema-aikojen kasvu) sekä matkustajaturvallisuutta (kuljettaja ei näe peileistä junan koko kylkeä sekä rako junan ja laiturin välissä kasvaa).

Juna-asemat ja infra

24.1.2023

302/10.02.02/2022
[Espoo-Salo oikoradan
yleissuunnitelma]

Oikoradalle on suunniteltu neljä asemaa, jotka sijoittuvat Espooseen (Hista), Kirkkonummelle (Veikkola), Vihtiin (Vihti-Nummela) ja Lohjalle (Lempola). Näistä asemista kolme ensimmäistä sijaitsevat Helsingin seudulla.

Helsinki–Turku nopean junayhteyden liikenteellisissä tarkasteluissa ([Väyläviraston julkaisu 45/2019](#)) on arvioitu, että vuoteen 2050 mennessä Lempolan, Vihti-Nummelan ja Histan ympäristössä on oletettu asuvan noin 15 000 uutta asukasta kussakin. Väestöennusteet asemilla tulisi kuvata myös yleissuunnitelmassa. Veikkolan asema puuttuu arvioista ja sen ennustettu väestömäärä tulisi täydentää suunnitelmaan. Lisäksi asemien asukasmäärän ennusteet tulisi kuvata vuosille 2030 ja 2040. Suunnitelmassa olisi myös hyvä kuvata ennustettu asukasmäärä esim. 2,5 km säteellä asemasta sekä sijainti suhteessa olemassa olevaan ja suunnitteilla olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Osa asemista, kuten Lempola ja Vihti-Nummela eivät sijoitu väestöllisiin keskuksiin.

Alustavissa asemasuunnitelmissa on huomioitu yleisellä tasolla henkilöautojen saattoliikenne, kävelyn ja pyöräilyn yhteydet asemalle sekä kulkuyhteydet radan yli, mutta mitään tarkempaa suunnittelua ei vielä yleissuunnitelmatasolla tehdä.

Junaliikenteen käytön lisäämiseksi on tärkeä varmistaa joukkoliikenteen liityntäyhteydet ja liityntäpysäköintialueiden toteutus osana asemakokonaisuutta. Paikallisbussi- ja kaukoliikenteen yhteydet tulee olla valmiiksi rakennetut jo heti junaliikenteen alkaessa. Lisäksi yhteydet tulee suunnitella pysäkeiltä asemalaitureille mahdollisimman lyhyiksi, sujuviksi ja käyttäjäystävällisiksi. Tulevaisuudessa joukkoliikenteen saattoalueilla tulevat korostumaan myös erilaiset kutsupohjaiset saattoliikenteet, jotka on hyvä huomioida tarkemmassa suunnittelussa.

HSL näkee, että kaikilla asemapaikoilla tulee ainakin tehdä tilavaraukset 350 metrin laituripituuksille. Siten taataan operointimahdollisuudet VR:n uusille SmX lähiliikenteen 106 metrin pituisille junayksiköille, jolloin niitä voidaan ajaa radalla kolmea yksikköä yhteenkytkettynä.

Liityntäpysäköintipaikkoja on suunniteltu Histan ja Veikkolan asemien alueille molempiin 200 ajoneuvolle sekä alueet pyöräpysäköinnille. Vihti-Nummelan ja Lempolan asemille on suunniteltu liityntäpysäköintipaikkoja kumpaankin 400 ajoneuvolle sekä alueet pyöräpysäköinnille. Väestöennusteiden mukaan asemien ympäristöissä on ennustettu jopa 15 000 uutta asukasta vuoteen 2050. HSL:n näkemyksen mukaan olisikin tarpeellista varautua 200 paikkaa suurempiin liityntäpysäköintialueisiin Histan ja Veikkolan alueilla. Pyörien liityntäpysäköintimääriä on tarve tarkentaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

24.1.2023

302/10.02.02/2022
[Espoo-Salo oikoradan
yleissuunnitelma]

Alustavaan yleissuunnitelmaan verrattuna Kirkkonummen Veikkolassa laitureita on tuotu niin paljon länteen kuin on mahdollista, jolloin asema palvelee parhaiten jo olemassa olevaa asutusta sekä mahdollistaa uutta maankäyttöä huomattavasti enemmän kuin idempänä vanhan suunnitelman mukaisesti. Aseman sijoittaminen länteen kuitenkin vaatii, että Veikkolan aseman kohta täytyy neliraiteistaa, koska kaarteeseen ei voi sijoittaa laiturien vaihteita. HSL pitää ratkaisua siltä osin hyvänä, koska tämä mahdollistaa enemmän käyttäjäpotentiaalia kuin vanha ratkaisu, mutta kaarreratkaisu saattaa tuoda liikennöintiin turvallisuusongelmia (kts. HSL:n kommentti yllä raportin sivulle 23).

Espoon Mynttilän asemavarauksesta puuttuvat alustavat poikkileikkaukset, jotka olisi HSL:n mielestä hyvä esittää.

HSL toivoo pääsevänsä osalliseksi asemien tarkempaan suunnitteluun.

Bussiliikenne

Uusien asemien ympäristöt ovat vielä pääosin rakentamattomia, joten lopullisten ratkaisujen osalta tulee varautua muutoksiin joukkoliikenteen toimintaedellytykset huomioiden. Raideliikenteen mahdollisuuksien kasvattaminen lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja tällä on myös vaikutuksia eri alueiden bussiliikenteeseenkin. Tihentävä raideliikenne asemilla tarjoaa nykyistä paremmat edellytykset myös paremmin palvelevan liityntäliikenteen järjestämiseen.

Yksityiskohtaisemmat vaikutukset bussiliikenteen järjestämiseen tulee tarkastella tarkempien ja lopullisten suunnitelmien yhteydessä. Jos nykyisiä bussiliikenteen käyttämiä yhteyksiä poistuu käytöstä, on sillä vaikutuksia bussiliikenteen järjestämiseen saavutettavuuden, sujuvuuden ja kustannuksienkin puolesta. Ratkaisut tulevasta palvelutasosta tehdään kuntien kanssa yhteistyössä myöhemmässä vaiheessa.

Yleissuunnitelmasta ei käy ilmi Histan asema mahdollisen bussiliikenteen järjestämisen toimintaedellytykset. Nämä tulee tarkastella suunnitelmien edetessä ja mahdollistaa aseman seudun palveleminen myös bussiliikenteen osalta. Tällä hetkellä läheisin HSL:n tilaama joukkoliikennepalvelu sijaitsee Nupurintiellä linjalla 243(V). Tämän lisäksi Turunväylää liikennöidään Lohjan, Nummelan ja Veikkolan suunnalta U-linjoja 275 ja 280.

Tällä hetkellä Veikkolassa liikennöidään HSL:n tilaamia bussilinjoja 243(V), 907, 908(K) ja 909(K). Tämän lisäksi Veikkolaa palvelevat Lohjan ja Nummelan suunnalta liikennöitävät U-linjat 275 ja 280. Myöskään Veikkolan aseman osalta joukkoliikenteen toimintaedellytykset eivät käy ilmi yleissuunnitelmasta, joten bussilinjastoon liittyvät infraratkaisut tulee tarkastella suunnitelmien edetessä.

24.1.2023

302/10.02.02/2022
[Espoo-Salo oikoradan
yleissuunnitelma]

Ympäristövaikutusten arviointi

Yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arviointi on tehty kattavasti. Arviointiraportti antaa tarvittavan kuvan hankkeen lähtökohdista, arviointimenetelmistä ja vaikutuksista. Arviointi keskittyy vaikutuksiin ratakäytävässä ja sen lähiympäristössä.

Ympäristövaikutusten arviointi pohjautuu osaltaan *Helsinki–Turku nopean junayhteyden liikenteellisten vaikutusten arviointi* -raporttiin. Liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa on perusennusteen ohella huomioitu oletus maankäytön tulevasta kasvusta uusien asemien ympäristöissä. Maankäytön ja liikenteen kysynnän kehityksestä tehdyillä oletuksilla saattaa olla merkittäviäkin vaikutuksia ympäristövaikutusten arvioinnin tuloksiin. Epävarmuuksien kuvaaminen sekä arvioinnin tarkentaminen päivitetyn tiedon perusteella jatkosuunnittelussa on keskeistä myös, jotta ympäristövaikutuksista saadaan ajankohtainen käsitys.

Ilmastovaikutusten arvioinnissa on huomioitu rakentamisen aikaiset päästöt, vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin sekä liikennöinnin aikaiset päästöt. Hiilinielujen ja -varastojen sekä liikenteen päästöjen vaikutusarviointia ei ole erikseen tehty Espoo–Salo-välille. Arvioinnin perusteella on kuitenkin selvä, että hankkeen merkittävät ilmastovaikutukset aiheutuvat hankkeen alkuvaiheessa rakentamisesta sekä poistuvista hiilivarastoista. Liikennöinnin aikainen vuotuinen päästövähennys jää huomattavasti pienemmäksi. Lisäksi on todennäköistä, että bussiliikenne on 2030-luvulla liki päästötöntä. Samalla henkilöautoliikenne vähäpäästöistyy sähköistymisen myötä.

Suoria päästöjä merkittävimpinä pidetään hankkeen myötä tapahtuvan yhdyskuntarakenteen muutoksen vaikutusta, joka on rajattu arvioinnin ulkopuolelle. Hankkeen mahdollistaman maankäytön ja liikenteen kehityksen epäsuoria vaikutuksia ja vaikutusketjuja on niiden merkittävyyden perusteella aiheellista tuoda esiin. Hankkeen mahdollistama asemanseutujen kehittyminen voi vaikuttaa kestävään liikkumiseen, hiilinieluihin ja varastoihin, sekä elinoloihin. Ilmastomuutoksen vaikutusten ja niihin sopeutumisen tarkastelua jatkosuunnittelussa pidetään tärkeänä.

Lisätietoja lausunnosta antavat johtaja Sini Puntanen ja suunnitteluinsinööri Janne Markkula. Sähköpostit muotoa etunimi.sukunimi@hsl.fi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus