

Lausunnon antaminen Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelmasta

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

Hallitus 24.01.2023 § 5

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelija Tulosalueen johtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362;
yksikön päällikkö Johanna Järvinen, p. 050 531 4834; sekä
suunnitteluinsinööri Janne Markkula, p. 040 169 4265

Tausta

Väylävirasto pyytää lausuntoa 9.2.2023 mennessä. Materiaali löytyy osoitteesta <https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata>.

Tiivistelmä

HSL kannattaa liikennöintiratkaisujen tarkastelua laajempänä kokonaisuutena sisältäen sekä Lohjan suunnan että Karjaan suunnan liikennöinnin. HSL näkee, että Espoo-Salo -hankkeen liikennetarjonta ja järjestämistapakysymykset tulisi ratkaista kokonaisuutena ennen tarkempaa suunnittelua. Lisäksi olisi hyvä arvioida myös vaikutuksia liikennöintikustannuksiin ja sitä mikä osa liikenteestä voisi syntyä markkinaehtoisesti ja mikä osa ostoliikenteenä.

HSL näkee tarpeen päivittää hankkeen kysyntäennusteet suunnitelmavuosille 2030 ja 2050, jotta koronapandemian vaikutusten ja etätyön vakiintumisen tuomat liikenteen kysynnän ja ajan arvon muutokset voidaan huomioida.

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 tuloja. Käyttäjämaksun taso vaikuttaa olennaisella tavalla ratayhteyden matkustuskysyntään ja vaikuttaa siten yhteyden kannattavuuteen.

HSL:n lähijunaliikenteen alkaminen Oikoradalla voi käynnistyä vasta, kun radan varrella on riittävä matkustajapotentialiaali, HSL:llä on riittävästi kalustoa sekä Rantaradan varikko on valmistunut. Samalla täytyy huomioida Rantaradan lähijunaliikenteen palvelutaso. HSL:n jäsenkuntien mahdollinen osallistuminen ratahankkeen rahoitukseen tulee tarkkaan harkita ja arvioida myös sen merkittävät vaikutukset HSL:ään ja joukkoliikennetalouteen.

Junaliikenteen käytön lisäämiseksi on tärkeä varmistaa joukkoliikenteen liityntäyhteydet ja liityntäpysäköintialueiden toteutus osana asemakokonaisuutta. HSL näkee, että kaikilla asemapaikoilla tulee tehdä ainakin tilavaraukset 350 metrin laituripituuksille. Siten taataan operointimahdollisuudet VR:n uusille SmX lähiliikenteen 106 metrin pituisille junayksiköille, jolloin niitä voidaan ajaa radalla kolmea yksikköä yhteenkytkettynä. HSL:n näkemyksen mukaan olisi tarpeellista varautua nyt suunniteltua 200 paikkaa suurempiin liityntäpysäköintialueisiin Histan ja Veikkolan alueilla. Pyörien liityntäpysäköintimääriä on tarve tarkentaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

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

Ilmastovaikutusten arvioinnissa on huomioitu rakentamisen aikaiset päästöt, vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin sekä liikennöinnin aikaiset päästöt. Arvioinnin perusteella on kuitenkin selvä, että hankkeen merkittävät ilmastovaikutukset aiheutuvat hankkeen alkuvaiheessa rakentamisesta sekä poistuvista hiilivarastoista. Liikennöinnin aikainen vuotuinen päästövähennys jää huomattavasti pienemmäksi.

Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelma

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

Oikorata on mahdollista liikennöidä aikataululla, jossa kulkee ruuhkatunnissa 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.

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

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 on vastannut Oikoradan yleissuunnitelman 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.

Ehdotus	Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen lausunnon Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelmasta.
Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
Liitteet	Lausunto Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelmasta