

22.08.2023

456/10.02.02/2020
[Pohjoisen
Kirkkonummen
liikennekäytävän
osayleiskaava]

Kirkkonummen kunta, kirjaamo,
PL 20, 02401 Kirkkonummi
kirjaamo@kirkkonummi.fi

HSL:n lausunto Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavaehdotuksesta

Lausuntopyyntö:

Kirkkonummen kunnanhallitus on kokouksessaan 15.5.2023 käsitellyt Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavaehdotuksen ja päättänyt asettaa aineiston nähtäville 7.6.–18.8.2023. Lausunto tulee antaa 18.8.2023 mennessä ja toimittaa Kirkkonummen kunnan kirjaamoon. HSL on pyytänyt lausunnotte lisäaikaa hallituskäsittelyn 22.8.2023 takia.

Osayleiskaavan tavoitteena on osoittaa Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden (Espoo-Salo oikorata eli ns. ESA-rata) yleissuunnittelun mukainen ratalinjaus lainvoimaisessa yleiskaavassa. Kunnan tavoitteena on tämän lisäksi osoittaa osayleiskaavassa samassa kaukoliikenteen ratakäytävässä liikennöivää lähijunaliikennettä palvelevan Veikkolan seisakkeen sijainti, sinne johtavat liikenneyhteydet sekä seisakkeen välittömän lähialueen maankäyttö.

Valmisteluvaiheen jälkeen tehdyt muutokset:

Valmisteluvaiheen jälkeen kaava-alueen rajaukseen on tehty muutoksia, jossa on sekä supistettu että laajennettu aluetta. Lisäksi lukuisiin käyttötarkoituksimerkintöihin ja kaavamääräyksiin on tehty muutoksia ja tarkennuksia.

Veikkolan asemanseudulla on tehty käyttötarkoituksimerkintöihin muutoksia, jotka pohjautuvat saatuun palautteeseen ja tarkempiin tietoihin alueen rakennettavuudesta. Keskustatoimintojen aluetta on pienennetty merkittävästi, ja osoitettu alueen pääkäyttötarkoituksimerkinnäksi asuntoalue (A). Veikkolan asemanseudulle on lisätty myös asemakaavoituksen ajoittamista ja sen minimi- sekä maksimiasukas- ja työpaikkamäärää ohjaava kaavamääräys.

Valmisteluaineistossa esitetty Turunväylän toisen eritasoliittymän tilavaraus on poistettu kaavaehdotuksesta. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa, VT 1:n aluevarausuunnitelmassa sekä ESA-radan yleis- ja

ratasuunnitelmissa on osoitettu Espoon Kolmperän kohdalle toteutettava Histan eritasoliittymä (moottoritien risteyssilta), josta tulisi yhteys myös Turuntielle. Toteutuessaan liittymä palvelisi myös Veikkolan taajaman itäpuolisen uuden maankäytön kytkeytymistä Turunväylälle.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto kaavan valmisteluvaiheesta:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä on antanut osayleiskaavan valmisteluvaiheesta lausunnon (15.9.2020).

Lausunnossaan HSL nosti esiin mm. junaliikenteen kapasiteettiin ja liikennöintiin liittyviä asioita:

- ESA-radon infrasuunnittelu ei sisällä Helsinki–Espoon keskus -osuutta, mutta Helsingin pään mahdolliset kapasiteettiongelmat heijastuvat hankkeen kannattavuuteen. Tällainen kapasiteettiongelma voi syntyä, jos sekä Kirkkonummelle että Lohjan suuntaan – vähintään Histaan asti – halutaan liikennöidä lähijunia 15 minuutin vuorovälillä nopeiden kaukojunien lisäksi.
- HSL:n toimivalta ulottuu tällä hetkellä vain Kirkkonummelle. Erillisen lähijunaliikenteen järjestäminen Veikkolaan ei ole mielekästä, vaan tarjonta tulisi olemaan Lohjan lähijunaliikenteen varassa.
- Jotta junien pysähtyminen Veikkolassa olisi järkevää, edellyttää se tulevien ESA-radon kaikkien asemien läheisyyteen riittävästi maankäyttöä. Junaliikenteen järjestäminen Veikkolaan riippuu siis myös HSL-alueen ulkopuolisten kuntien maankäyttöratkaisuista.

HSL piti lausunnossaan asemanseudun 10 000 asukkaan asukastavoitteen saavuttamista realistisena, joskin kovana tavoitteena. HSL esitti myös, että asukkaiden esimerkiksi etätyön yleistymisen myötä muuttuvia matkustustarpeita tarkasteltaisiin seuraavilla kaavoituskierroksilla. Lisäksi HSL esitti lausunnossaan bussiliikenteen, joukkoliikenteen infran sekä jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluun liittyviä näkökulmia, jotka tarkentuvat myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto kaavaehdotuksesta:

HSL kannattaa edelleen kaavan lähtökohtia ja tavoitteita, joilla mahdollistetaan tulevaisuudessa lähijunien seisake ja sen edellyttämä väestö- ja työpaikkamäärä Veikkolassa.

Pohjoisen Kirkkonummen osayleiskaavassa rakentamisen tehokkuus perustuu rakentamiselle käytettävissä olevaan maapinta-alaan, luonnonympäristön ja -suojelun asettamiin reunaehtoihin sekä lähiliikenteen seisakkeen käyttäjämäärien mitoitusavoitteisiin. Asukas- ja työpaikkamäärän mitoituksessa on käytetty Helsingin seudun liikenteen (HSL) määrittelemiä tavoitteellisia ohjelukuja asukas- ja työpaikkamäärän sijoittamisesta asemille kahden ja puolen kilometrin sekä yhden kilometrin etäisyyksille. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella tavoiteltavana ohjelukuna voidaan pitää vähintään 10 000 asukkaan tai työpaikan sijoittamista 2,5 kilometrin etäisyydelle asemasta. Vastaavasti yhden kilometrin etäisyydellä tavoiteltava yhdistetty asukas- ja työpaikkamäärä on 5000. Tyydyttävänä tarjontana voidaan pitää ruuhka-aikana kahta yhteyttä tunnissa suuntaansa. Mikäli

kyseessä olisi tiheämmän tarjonnan asema, maankäyttöä tulisi olla tätäkin enemmän.

Nykyinen asutus ja voimassa olevien kaavojen potentiaali mahdollistavat noin 2900 asukasta tai työpaikkaa yhden kilometrin säteellä ja noin 8000 asukasta tai työpaikkaa 2,5 kilometrin säteellä aseman paikasta, jolloin osayleiskaavan tulee mahdollistaa tämän lisäksi vähintään uutta 2000 asukasta tai työpaikkaa. Osayleiskaavan valmisteluaineistossa osoitettiin yhden kilometrin säteelle seisakkeesta 3000–4000 uuden asukkaan ja työpaikan lisäystä.

Osayleiskaavan valmisteluvaiheen jälkeen alueelle tavoitellut asukas- ja työpaikkamäärät ovat laskeneet merkittävästi mm. luontoarvojen turvaamisen takia, noin 3000–4000 asukkaasta tai työpaikasta noin 2000 asukkaaseen tai työpaikkaan. Ne mahdollistavat silti Veikkolan lähijunaseisakkeen toiminnan. Esitetyt muutokset vähentävät toki seisakkeen käyttäjäpotentiaalia, mutta ovat osoitus suunnitelmien tarkentumisesta prosessin aikana.

Espoo-Lohja -hankekokonaisuuteen liittyy ratkaistavia asioita niin rahoitukseen kuin mm. ratayhteyden liikennejärjestelmään, liikenteen järjestämisvastuuseen ja sen rahoitukseen liittyen. Espoo-Salo-oikoradan käytävään tavoiteltu Espoo-Lohja lähijunaliikenteen liikennöinti tulee suunnitella riittävän hyvissä ajoin ja sovittaen yhteen muun junaliikenteen kanssa.

MAL2023 -suunnitelmaluonnoksessa varaudutaan kestävän maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämiseen suunnitelluilla asemanseuduilla Espoo-Salo -oikoradan osalta. MAL2023 -suunnitelman jatkotyönä tarkastellaan uuden lähijunaliikennekäytävän merkitystä ja vaikutuksia sekä arvioidaan ratakankkeiden toteutumisen mahdollista ajoitusta sekä kytkentää seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön.

HSL pitää järkevänä pitkämatkaisen liikenteen toimivuuden näkökulmasta, että Turunväylälle ei toteuteta uutta eritasoliittymää Veikkolaan. Linja-autojen kaukoliikenteen kulku Veikkolan seisakkeen kautta tulee kuitenkin mahdollistaa, jotta kohteesta muodostuisi monipuolinen joukkoliikenteen solmupiste.

HSL pitää osittain ristiriitaisena, että autoliikenteen liikennemäärien arvioidaan kasvavan ESA-radan tapaisen merkittävän joukkoliikennehankkeen yhteydessä niin paljon, että Turunväylällä varaudutaan lisäkaistoihin. Kestävän liikennejärjestelmän näkökulmasta tulisi tarkastella laajasti vaihtoehtoja kasvun ohjaamiseksi kestäviin liikkumismuotoihin.

Kestävän liikkumisen ratkaisut on suunniteltu osayleiskaavassa yleispiirteisellä tasolla. Tarkemmat suunnitelmat bussiliikenteen linjastosta ja pysäkkien sijoittelusta tehdään jatkosuunnittelun yhteydessä sekä osayleiskaavan periaatteiden pohjalta etenevän asemakaavoituksen yhteydessä yhteistyössä liikennettä hoitavan HSL:n kanssa.

Kaavan toteutuksesta riippumatta HSL pitää tärkeänä, että Turunväylän meluntorjuntaa Veikkolassa ja maantien 110 varren kevyen liikenteen väylän toteuttamista edistetään jo nykytilanteessa.



HSL haluaa jatkaa suunnitteluyhteistyötä tarkemman tason liikenteen ja maankäytön suunnittelussa Kirkkonummen kanssa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) hallitus