

18.08.2023

188/08.01.01.01/2023
[Pasila–Riihimäki
välityskyvyn nostaminen
vaihe 3,
ratasuunnitelma,
Hausjärvi, Hyvinkää,
Riihimäki ja Tuusula]

Väylävirasto

VÄYLÄ/1583/04.01.01/2020

**HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE -KUNTAYHTYMÄN LAUSUNTO
VÄYLÄVIRASTON LAUSUNTOPYYNTÖÖN: Pasila–Riihimäki
välityskyvyn nostaminen vaihe 3, ratasuunnitelma, Hausjärvi, Hyvinkää,
Riihimäki ja Tuusula**

Pasila–Riihimäki 3. vaiheen ratasuunnitelma on laadittu alustavan yleissuunnitelman (2010) pohjalta, huomioiden sen jälkeen valmistuneet 1. ja 2. vaiheen ratalain mukaiset suunnitelmat ja toteutus. Hanke sisältää kahden lisäraiteen suunnittelun välille Jokela–Riihimäki. Raideliikenne koostuu sekä henkilö- että tavarajunaliikenteestä. Hankkeen lopputilanteessa osuus Jokela–Hyvinkää on neliraiteinen ja osuus Hyvinkää–Riihimäki viisiraiteinen, joista viides raide on tavaraliikenteen raide.

Hankkeen ensisijaiset tavoitteet ovat rataosan välityskyvyn ja junatarjonnan lisääminen ja junaliikenteen toimintavarmuuden ja täsmällisyyden parantaminen. Hankkeen toissijainen tavoite on tavaraliikenteen kilpailukyvyn lisääminen.

Koko Pasila–Riihimäki-hankkeen ansiosta jo toisen vaiheen toimenpiteillä mahdollistetaan Helsingin ja Riihimäen välillä 4 R-junan operointi tunnissa suuntaansa. Kauko- ja tavaraliikenteen osalta 3. vaiheen hankkeen jälkeen pullonkaulat tulevat olemaan alueen ulkopuolella Hangan radalla, pääradalla Riihimäen pohjoispuolella sekä Keravan eteläpuolella. Näistä johtuen kolmannen vaiheen toimenpiteet parantavat sujuvuutta ja aikataulunsuunnittelumahdollisuuksia, mutta täyden hyödyn saaminen hankkeesta edellyttää parannuksia myös muuhun rataverkkoon.

Ratasuunnitelman kustannusarvio on 314,8 M€, MAKU-indeksi on 130 (2015=100).

Väylävirasto pyytää lausuntoa laatimastaan ratasuunnitelmasta 15.8.2023 mennessä, HSL on saanut lisääaikaa 8.9.2023 asti.

Materiaali löytyy osoitteesta <https://vayla.fi/pasila-riihimaki> .

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

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 seudulla on parhaillaan valmistelussa MAL 2023-suunnitelma Helsingin seudun 14 kuntaa koskien. Suunnitelma on tarkoitus hyväksyä seudun luottamushenkilöelimissä syksyllä 2023. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa vuosien 2024–2035 rataverkkoon liittyviä hankkeita ovat:

- Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet
- Helsinki–Pasila-ratakapasiteetin lisääminen
- Päärata Pasila–Riihimäki 3. vaihe
- Kerava–Nikkilä-ratayhteys
- Lähijunaliikenteen varikot Pääradalle, Rantaradalle ja Kehäradalle
- Keravan ja Hyvinkään liityntäpysäköintialueet ja
- Digirata.

Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet eivät ole osa seudullista MAL 2023 -investointiohjelmaluonnosta, mutta niiden vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön tullaan arvioimaan.

MAL 2023 -suunnitelmassa on määritetty maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet vuoteen 2040 sekä pidemmän aikavälin kasvusuunnat. Maankäytön ensisijaisia vyöhykkeitä sekä pidemmän aikavälin kehityssuuntia on tunnistettu myös pääradan varrelta, Pasila–Riihimäki-hankkeen 3. vaiheen hankekokonaisuuden ympäristöstä Jokelasta ja Hyvinkäältä.

Pasila–Riihimäki-hankkeen 3. vaiheen ratasuunnitelman selostuksessa on todettu, että vaiheeseen ei sisälly asemien suunnittelua. HSL pitää kuitenkin tärkeänä, että asemien ympäristöjen osalta varmistetaan toimivat joukkoliikenteen päätepysäkki- ja liityntäratkaisut, pyörien ja henkilöautojen liityntäpysäköinnin kehittämismahdollisuudet sekä kestävien kulkumuotojen turvalliset ja esteettömät reitit asemille ja niiden ympäristössä. Esitettäviä ratkaisuja voisi kuvata kartan ohella ratasuunnitelman selostuksessa yksityiskohtaisemmin.

Edellisestä MAL 2019 -suunnitelmasta ovat jääneet toteuttamatta rakenteelliset liityntäpysäköintialueet Keravalla ja Hyvinkäällä, ja ne ovat MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa investointiohjelman ehdotettuja hankkeita kaudelle 2024–2027. Hyvinkään rakenteellinen liityntäpysäköinti tulee huomioida ratasuunnitelmassa tarvittavilta osilta riittävän tilavarauksin.

Ratasuunnitelmassa on todettu, että melusteiden suunnittelun tavoitteena on ollut melulle altistuvien asukkaiden kokonaismäärän vähentäminen. Meluntorjunnan osalta olisi nykytilanteen lisäksi tärkeää ennakoida myös tuleva maankäyttö ja siihen liittyvä meluntorjunnan tarve. Yhdyskuntarakenteen kehittämisen ja kestävästä liikkumisesta kannalta on tärkeää, että maankäyttöä tiivistetään erityisesti hyvien liikenneyhteyksien varrelle ja asemanseutujen

läheisyydessä. Raideliikenteen meluntorjuntatarve -liitteen mukaan radan ympäristössä on laajasti tarpeita 3 metrin korkuisille meluesteille. Ratasuunnitelman selostuksessa on todettu, että 1,2–3 metrin korkuisia melukaiteita ja -seiniä toteutetaan yhteensä noin 13 kilometrin osuudelle Tuusulan, Hyvinkään, Hausjärven ja Riihimäen kuntien alueille. Meluesteet tulisi suunnitella ja toteuttaa riittävän korkeina melun ja sen negatiivisten vaikutusten hillitsemiseksi.

Vaihdeyhteydet

Täydelliset puolenvaihtopaikat parantavat häiriötilanteiden hallintaa ja erityisesti pääradalla ne ovat tärkeitä koko Suomen junaliikenteen häiriösietokyvyn kannalta. Suunnittelualueelle on välille Jokela–Hyvinkää suunniteltu kaksi täydellistä raiteenvaihtopaikkaa, joista toinen sijaitsee Jokelan pohjoispäässä ja toinen Hyvinkään eteläpuolella. Palopuroon ei tule täydellistä puolenvaihtopaikkaa, vaan vaihteet ovat vain läntisten ja itäisten raiteiden välillä keskenään.

HSL ei pidä ratasuunnitelman mukaisia vaihdeyhteyksratkaisuja lähijunaliikenteen osalta tyydyttävänä. Pasila–Riihimäki-hankkeen myötä Jokelan aseman eteläpuolella ei ole puolenvaihtopaikkaa, joten käytännössä HSL ei voi hakea ratakapasiteettia HSL-alueella Tuusulassa kääntyville junille, vaan junat tulee kääntää joko Järvenpäässä tai Hyvinkäällä (joka ei ole HSL-alueella). Liikennöintimahdollisuudet heikkenevät nykytilaan nähden, koska nykyisin junien kääntäminen Jokelassa on periaatteessa mahdollista. Tämä rajoittaa HSL:n mahdollisuuksia järjestää HSL:n tilaamaa junaliikennettä HSL-alueella. Näin ollen HSL esittää, että Jokelan pohjoispuolen puolenvaihtopaikka siirretään Jokelan eteläpuolelle.

Hankkeen mahdollinen osittaminen

Tarve viisiraiteiselle radalle Hyvinkää–Riihimäki-välillä voi olla vasta pidemmällä tulevaisuudessa, mutta lähiliikenteen kannalta neljä raidetta Hyvinkäälle asti voi olla tarpeen aiemmin. Jatkosuunnittelussa ei tule sulkea pois sitä mahdollisuutta, että hankkeen 3. vaihe toteutettaisiin aluksi vain Hyvinkäälle asti ja Hyvinkää–Riihimäki-osuus toteutetaan myöhemmin.

Työnaikaiset järjestelyt

Työnaikaisten järjestelyiden osalta lähtökohtana tulee olla, että kaksi raidetta on junaliikenteen käytössä rakentamisen aikana. Lisäksi edellytykset meluavan työn tekemiseen yöaikaan on varmistettava hyvissä ajoin ennen urakoiden kilpailuttamista, jotta liikenteeseen vaikuttavien töiden suunnittelussa voidaan huomioida rajoitteet ja suunnittelussa sekä rakentamisaikatauluissa on paremmat mahdollisuudet onnistua.

Yleisesti ottaen HSL toteaa, että urakat on suunniteltava ja kilpailutettava hyvissä ajoin, jotta toimivien liikennejärjestelyiden suunnitteluun jää riittävästi aikaa. Pasila–Riihimäki 2. vaiheen osalta näissä on osittain epäonnistuttu ja se vaikuttaa negatiivisesti matkustajien palvelutasoon sekä junaliikenteen houkuttelevuuteen.



Lisätietoja antavat yksikön päällikkö Tuomo Lankinen ja yksikön päällikkö Johanna Järvinen.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

TIEDOKSI

HSL:n kirjaamo
Johanna Wallin
Sini Puntanen