

07.05.2025

302/10.02.02/2022
Espoo-Salo oikoradan
yleissuunnitelma**Länsirata Oy**

info@lansirata.fi

Viite

Lausuntopyyntönne 1.4.2025

Lausunto Länsirata Oy:n Espoo-Hista ratasuunnitelmasta

Turun ja Helsingin välille suunnitteilla oleva nopea kaksiraiteinen junayhteys Länsirata koostuu neljästä eri osasta; Espoon kaupunkiradasta, Espoo–Salo-oikoradasta, Salo–Turku kaksoisraiteesta sekä Turun ratapiha-alueesta. Tämä ratasuunnitelmalausunto koskee Espoon kaupunkirataa välillä Espoo–Hista. Länsirata on osa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) rajat ylittävää Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävää. Helsinki ja Turku ovat molemmat TEN-T-kaupunkisolmukohtia.

Espoo–Hista-väli on noin n. 10 km pitkä kaksiraiteinen sekaliikennerrata. Sen varrelle sijoittuu yksi uusi liikennepaikkaa Hista ja yksi asemavaraus Myntinmäki.

Espoo-Salo radan suunnittelunopeus Espoon ja Lohjan välillä vaihtelee välillä 120–200 km/h. Matkustajaliikenteen junapituudet ovat kaukojunilla 350 metriä ja lähiliikenteen junilla 270 metriä. Radalle ei ole suunniteltu säännöllistä aikataulun mukaista tavaraliikennettä eikä sille ole tulossa VAK-kuljetuksia.

Rakennuskustannusarvio on 317,7 miljoonaa euroa MAKU-indeksi tasossa 130; 2015=100, hinnasto toukokuu 2023.

Materiaali löytyy osoitteesta

<https://traficom.sharefile.eu/share/view/s4c4c55afe2264c5b9815481531e20a85/foc2acd9-c90a-4f77-98e0-bc2972fc015e>.

HSL sai lausunnonleen lisäaikaa 9.5. asti.

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

Liikennejärjestelmä

Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet (Länsirata, Lentorata, Itärata) eivät ole osa seudullista MAL 2023 -investointiohjelmää, mutta MAL 2023 -suunnitelmassa tunnistettiin kuitenkin Histan, Veikkolan ja Nummelan alueet

07.05.2025

302/10.02.02/2022
Espoo-Salo oikoradan
yleissuunnitelma

uusiin joukkoliikenneinvestointeihin tukeutuvina pidemmän aikavälin maankäytön kehityssuuntina.

Suurten ratahankkeiden vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön arvioitiin liikennemallinnuksen avulla seudullisessa yhteistyössä hankeyhtiöiden kanssa keväällä 2024 valmistuneessa selvityksessä Selvitys Länsiradan, Lentoradan ja Itäradan vaikutuksista Helsingin seudun maankäyttöön ja liikennejärjestelmään. Selvityksen mukaan erityisen paljon hyötyvät Länsiradan asemanseudut, joissa joukkoliikenteen matka-aika lyhenee huomattavasti.

Uusimaa kaava 2050 mahdollistaa Espoo–Salo-oikoradan ratasuunnitelman mukaisen sijoittumisen maastokäytävään, jossa Espoon Myntinmäen ja Histan alueille on osoitettu uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke -alueet.

Helsingin seudun MAL-sopimukseen kirjattiin vuonna 2023 Rantaradan varikosta seuraava kirjaus: *"Tavoitteena on, että varikon toteutuksen mahdollistavat kaavat etenevät niin, että vuoden 2027 loppuun mennessä voidaan päättää liikenteellisen tarkastelun, toiminnallisuuden ja kustannusarvioiden perusteella minne varikko toteutetaan."*

HSL pitää erityisen tärkeänä, että ennen Länsiradan Espoo–Hista – taikka minkään muunkaan Länsiradan – osuuden sitovaa rakentamispäätöstä on Helsingin seudulla saatu ratkaistua sitovasti lähijunaliikenteen varikkojen sijainnit, rakentamispäätökset ja rahoitus. MAL-sopimuksessa asia on kirjattu siten, että *"vuoden 2027 loppuun mennessä voidaan päättää liikenteellisen tarkastelun, toiminnallisuuden ja kustannusarvioiden perusteella minne varikko toteutetaan"*. Varikoihin liittyen parhaillaan on käynnissä useita valmisteluja kuntien ja Pääkaupunkiseudun junakalustoyhtiön toimesta, joilla pyritään ratkaisemaan Helsingin seudun varikkokysymys.

Toinen tärkeä ratkaistava kokonaisuus on liikennöinnin järjestäminen, joka edellyttää Espoota kauemmas ulottuvan lähijunaliikenteen osalta uusia rakenteita toimivallan, tilaajatehtävien ja rahoituksen organisoimiseksi. HSL:n hallitus on 8.4.2025 päätöksellään valtuuttanut toimitusjohtajan valmistelevaan ja neuvottelevaan valtion viranomaisten ja kuntien kanssa junaliikenteen toimivallan tulevaisuuden ratkaisusta siten, että HSL järjestäisi lähijunaliikenteen nykyistä laajemmalla pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella, johon voisi sisältyä Länsiradan yhteys Lohjalle. Tämä edellyttäisi valtion ja/tai alueen kuntien pitkäaikaista sitoutumista liikennetarjonnan alijäämän rahoittamiseen. Lisäksi radan varrella ja asemien vaikutusalueella on oltava riittävä matkustajapotentiaali, edellytykset toimivalle liityntäliikenteelle ja HSL:llä on oltava käytössään riittävästi junakalustoa, ensisijaisesti valtion junakalustoyhtiön omistamia Sm7-junia.

07.05.2025

302/10.02.02/2022
Espoo-Salo oikoradan
yleissuunnitelma

Radan ja asemien käyttäjämaksujen taso vaikuttaa olennaisella tavalla ratayhteyden liikennetarjontaan, lippujen hinnoitteluun ja matkustuskysyntään ja vaikuttaa siten yhteyden kannattavuuteen sekä markkinaehtoisen pikajunaliikenteen, kuntien rahoittaman lähijunaliikenteen että yhteiskuntataloudellisten kokonaisvaikutusten kannalta.

Suunnitelmassa on huomioitu liityntäpysäköintipaikkojen toteutus aseman välittömään läheisyyteen. Liityntäpysäköintipaikkojen paikkojen määrä on tällä suunnittelutasolla riittävä. Suunnittelun edetessä tarkemmalle tasolle, HSL:n toiveena on päästä osallistumaan auto- ja pyöräpysäköinnin paikkamäärän ja sijoittelun suunnitteluun jotta HSL voi tukea sujuvien matkaketjujen kustannustehokasta toteutumista.

Eurooppalainen raideleveys

Kesällä 2025 voimaantuleva EU:n uusi TEN-T-asetus sisältää vaatimuksia eurooppalaisen raideleveyden eli 1435 mm:n ratojen selvittämisestä ja suunnittelusta sekä mahdollisesta edistämisestä niissä maissa, joissa on poikkeava raideleveys. Suomessa on käytössä 1524 mm raideleveys.

Väylävirasto laatii Liikenne- ja viestintäministeriön pyynnöstä selvityksen eurooppalaisen raideleveyden ratayhteyden ulottamisesta Haaparannasta Suomen puolelle elokuun 2025 loppuun mennessä.

Itäradan osalta on tehty raideleveys selvitys vuonna 2024, jossa arvioitiin sen vaikutuksia mm. infraan, kustannuksiin, kalustoon, liikenneverkkoon ja ympäristövaikutusten arviointiprosessiin.

Tulevaisuudessa voi olla tarpeen selvittää eurooppalaista raideleveyttä myös Länsiradan käytävässä, mikäli tämä nähdään kansallisesti tarpeellisena.

Junaliikenne

HSL:n näkemyksen mukaan Histaan sekä muille Espoo–Lohja-välin asemille kannattaisi jättää tilavaraukset hieman pidemmille laitureille kuin suunnitelmassa esitetty 270 metrin laituripituus, jotta liikennöinti kolmella Sm7-junalla olisi tarvittaessa mahdollista.

Lisäksi selostuksessa on mainittu, että pohjoisen reunalaiturin pohjoispuolelle on tehty tilavaraus mahdollisesti myöhemmän maankäyttösuunnittelun myötä toteutettavalle lisäraiteelle ja reunalaiturille. HSL pitää hyvänä asiana, että tähän on varauduttu, mutta ratasuunnitelmasta tämä ei käy ilmi.

Suunnitteluratkaisun mukaisesti Histan aseman itään päin siirron myötä toisen suunnan vaihdeyhteys on jouduttu poistamaan aseman itäpuolelta

07.05.2025

302/10.02.02/2022
Espoo-Salo oikoradan
yleissuunnitelma

(raportti s.62). HSL pitää mahdollisena, että tulevaisuudessa osa junista käännetään Histassa. Histassa kääntyville junille tulee siten ristiinajo vastaan tulevan liikenteen kanssa joko saavuttaessa tai lähdettäessä. Vaihdeyhteyden poisto aiheuttaa rajoitteita liikennesuunnittelulle, kun junat voidaan kääntää vain pohjoisella laituriraitteella. Tällä on vaikutusta Histan lähijunien mahdolliseen vuoroväliin. Siksi olisi hyvä tämän kannalta, että ratalinjausta saisi muutettua niin, että myös toisen suunnan vaihdeyhteys olisi mahdollista toteuttaa, kuten HSL on esittänyt suunnitteluvaiheessa.

Uuden Espoo–Salo-rataosan valmistuttua kokonaisuudessaan sen vaikutuksena rautatieliikenteeseen todetaan (s.67), että tämä mahdollistaa nopeammat matka-ajat kuin nykyinen ratalinjaus Karjaan kautta. HSL pitää kuitenkin tärkeänä asiana, että tämän seurauksena nykyisen Rantaradan lähijunaliikenteen palvelutaso ei heikkene kokonaisuudessaan, mikä vaatii tulevaisuudessa lisää rahoitusta valtiolta tai kunnilta liikenteen järjestämiseen.

Korjauksena suunnitelmaselostukseen HSL toteaa, että raportin sivulla 5 oleva maininta *Karjaalla on vaihtoyhteys Hangon ja Hyvinkään suuntiin* on syytä korjata muotoon *Karjaalta on vaihtoyhteys Hangon suuntaan*.

Lisätietoja lausunnosta antavat suunnitteluinsinööri Janne Markkula ja liikennesuunnittelija Mikko Mukula.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silfver
Vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 8.5.2025. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.