



## Väylävirasto Trafikledsverket

Espoon kaupunki  
Kirjaamo@espoo.fi

Lausunto

1 (7)

VÄYLÄ/6817/04.01.00/2021

30.9.2021

Viite: lausuntopyyntö 14.9.2021

### Lausunto Espoo-Salo oikorata ja Histan ajoitusmääräys

Espoon kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan 7.6.2021, 77 §. Uudenmaan ELY-keskus on tehnyt mainitusta yleiskaavasta maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 195 §:n mukaisen oikaisukehotuksen Espoon kaupungille. ELY-keskus on oikaisukehotuksessaan vaatinut muutosta muun muassa Histan asemanseudun toteuttamista koskevaan ajoitusmääräykseen sekä kaava-alueen rajaamiseen Histassa.

Väylävirasto antaa lausunnon Histan asemanseudun toteuttamisen ajoituksesta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja rataverkon ja sen kehittämisen näkökulmasta.

#### Väyläviraston lausunto:

Helsingin ja Turun välinen raideyhteys on Suomen merkittävimpiä raideyhteyksiä ja sen kehittämiseen on tunnistettu laaja-alaiset tarpeet. Helsinki-Turku nopea raideyhteys on valtakunnallisesti merkittävä ratahanke ja se muodostuu kahdesta osuudesta, uudesta Espoo-Salo oikoradasta sekä Salo-Turku kaksoisraideosuudesta. Henkilöjunaliikenne jatkaa Helsinki-Turku välin kaukojunaliikenteeseen ja Helsinki-Lohja välin lähijunaliikenteeseen. Helsinki-Turku nopea raideyhteys vastaa hyvin Valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteisiin:

- Saavutettavuus: Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.
- Kestävyys: Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla.
- Tehokkuus: Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Helsingin ja Turun välisen nopean junayhteyden tarkoituksena on lyhentää kaupunkien välistä matka-aikaa, laajentaa em. kaupunkien työssäkäyntialueita sekä kasvattaa alueiden vetovoimaa ja kilpailukykyä. Espoo-Salo-oikorata tarjoaa myös mahdollisuuden lähijunaliikenteeseen Helsingin ja Lohjan välillä.

#### Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki  
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000  
Faksi 0295 34 3700

etunimi.sukunimi@vayla.fi  
kirjaamo@vayla.fi  
[www.vayla.fi](http://www.vayla.fi)

30.9.2021

Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelmassa on esitetty lähiliikennejunien liikennepaikat Espoon Histaan, Kirkkonummen Veikkolaan, Vihti-Nummelaan sekä Lohjan Lempolaan. Radan valmistumisen jälkeen, junaliikenteen alkaessa, tulee välillä Helsinki-Lohjan Lempola liikennöimään kaksi lähijunaa suuntaansa ruuhkatunnissa. Myöhemmin, kun maankäyttö on kehittynyt ja matkustajamäärät ovat kasvaneet, on mahdollista lisätä yksi lähijuna suuntaansa ruuhkatunnissa välille Helsinki-Hista. Lähiliikenteen junien pysähdyspaikoiksi on suunniteltu Helsinki, Pasila, Leppävaara, Espoon keskus, Hista, Veikkola, Vihti-Nummela ja Lohjan Lempola.

Valtatie 1:n (Turun moottoritie) ja valtatie 2:n (Porintie) läheisyyden takia Espoo-Salo oikoradan kaikki neljä liikennepaikkaa palvelevat erittäin hyvin paikallista ja valtateiltä suuntautuvaa liityntäliikennettä. Espoo-Salo oikoradan liikennepaikoista Hista tulee olemaan lähimpänä Helsinkiä, jolloin junan matka-aika Helsinkiin on lyhyin sekä matkalipun hinta edullisin. Asema-alueet, liityntäliikenne ja liityntäpysäköinti tulee suunnitella niin, että varmistetaan sujuvat matkaketjut, jotka houkuttelevat asukkaat uuden junaliikenteen käyttäjiksi.

Espoo-Salo oikoradan ratasuunnitelmassa tullaan suunnittelemaan mm. yhteydet asemille ja liityntäpysäköinnin määrä. Lainvoimaisen ratasuunnitelman jälkeen tehdään toteutus päätös. Toteutus päätöksen ajankohtaa ei ole mahdollista arvioida tässä vaiheessa. Espoo-Salo oikoradan rakentaminen tulee kestävänsä arviolta 6-8 vuotta.

Tehokas liikennejärjestelmä ja joukkoliikenne tarvitsevat riittävästi matkustajia sekä säännölliset juna-aikataulut Espoo-Salo oikoradalle. Tavoiteltavaa on vähintään 10 000 asukkaan tai työpaikan sijoittuminen 2,5 kilometrin etäisyydelle asemista. Maankäytöstä yli puolet tulisi sijaita kilometrin etäisyydellä asemista. Jotta tämä mitoitus toteutuisi lähellä Espoo-Salo oikoradan valmistumisajankohtaa, tulisi Histan asema-alueen asuin- ja työpaikkarakentamisen alkaa viimeistään, kun Espoo-Salo oikoradan toteutus päätös on tehty. Jos Histan asema-alueen asemakaavoitus aloitetaan vasta toteutus päätöksen kanssa samaan aikaan, menetetään tehokkaan liikennejärjestelmän ja joukkoliikenteen hyötyjä vuosikausia. Kaavan ajoitus määräyksillä tulisi tukea raideyhteyksiin perustuvan yhdyskuntarakenteen kehittämistä.

Histan yleiskaavan ajoitus määräys voi vaikuttaa myös ratasuunnitelman sisältöön ja suunnitelman hyväksymisen edellytyksiin. Ratasuunnitelmassa on osoitettava rautatie ja sen sijainti, käyttö eri tarkoituksiin, korkeusasema, poikkileikkaus ja kuivatus niin, että vaikutukset voidaan riittävästi arvioida ja rautatie voidaan merkitä maastoon. Ratalain mukaan ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteeseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty (10.1 §).

Espoo-Salo oikoradan ratasuunnitelmassa tulee siis esittää rautatien käyttö eri tarkoituksiin siten, että vaikutukset voidaan riittävästi arvioida. Histan asema-alueella tämä tarkoittaa mm. kulkuyhteyksien, liityntäpysäköinnin ja melutorjunnan mitoitusta ja suunnittelua. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava on liian yleispiirteinen ratasuunnittelun

30.9.2021

tarpeisiin asema-alueilla, mikä vaikeuttaa kulkuyhteyksien, liityntäpysäköinnin ja melun-  
torjunnan suunnittelemista. On hyvä huomata myös se, että Histan alueelta tulevaa mat-  
kustajapotentiaalia ei voida täysimääräisesti ottaa huomioon liikennevaikutuksissa, jos  
asemakaava laaditaan vasta ratasuunnitelman jälkeen. Väylävirasto toteaa, ettei Espoon  
pohjois- ja keskiosien yleiskaavaan tule asettaa Histan asema-alueelle ajoitusmääräyksiä,  
jotka rajaavat asemanseudun suunnittelua ratasuunnitelmassa.

*Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.*

Johtaja

Jaakko Knuutila



**Liite:**

Espoo-Salo oikoradan suunnitelmat ja liikenteelliset selvitykset

Väyläviraston selvitykset ovat kohdentuneet ensisijaisesti nopean junayhteyden selvityksiin mutta siinä samalla on tarkasteltu myös Helsinki-Lohja lähiliikenteen ja myöskin Histan aseman ominaisuuksia ja mahdollisuuksia.

Väylävirasto (ent. Liikennevirasto) on laatinut Helsinki-Turku nopean junayhteyteen liittyviä selvityksiä, joista alla lyhyet tulokset lähiliikenteen ja Histan aseman osalta.

*Espoo-Salo oikoradan alustava yleissuunnitelma ja YVA* on laadittu vuonna 2010. Alustavassa yleissuunnitelman yhteydessä on laadittu junaliikenteen selvitys, jonka matkustajamäärät ovat perustuneet Länsiradan maankäytön kehityskuvaan (2009).

Liikenneviraston julkaisussa (4/2016) *Helsinki-Turku-käytävän henkilöliikenteen kehitysnäkymät* on tunnistettu, että uudella yhteydellä on suotuisat vaikutukset työvoiman liikkuvuuteen, yritysten verkostoitumiseen sekä työmarkkina-alueen ja yritysten liiketoiminta-alueen laajenemiseen. Uusi ratayhteys lyhentää matka-aikoja ja parantaa liityntäyhteyksiä metropolialueeseen. Paikallinen näkökulma liittyy ensisijaisesti maankäytön kehittämismahdollisuuksiin sekä liikenneyhteyksien kehittämistarpeisiin seutukuntien välillä. Suosituksena on esitetty, että Espoo-Salo oikorata rakentuu yhtenä hankkeena vaiheittain; ensin Espoo-Lohja ja sitten Lohja-Salo väli.

Liikenneviraston julkaisussa (17/2016) ja *Helsinki-Turku-ratakäytävän aluetaloudelliset vaikutukset* on tuotu esille, että parhaiten parantuneen saavutettavuuden tuomia hyötyjä on voitu hyödyntää seuduilla, joissa ratayhteys on kuulunut osana laajempaan, suunnitelmalliseen alueen kehittämiseen. Kehittämismahdollisuuksia on tullut nopeutuneen radan asemille luomalla niistä liikenteen solmukohtia ja integroimalla liityntäliikenne huolellisesti. Nopeutunut junayhteys on vetänyt aseman vaikutusalueelle uutta yritystoimintaa ja saanut aikaan toimitila- ja liiketilarakentamisen vilkastumista, maanarvon ja vuokrien nousua sekä väestönkasvua. Tutkimusten mukaan merkittävimpiä aluekehitysvaikutuksia saavutettavuusmuutoksilla on saatu silloin, kun parantunut liikenneyhteys liittää alueet entistä tiiviimmin yhdeksi toiminnalliseksi, riittävän väestöpotentiaalinen työssäkäyntialueeksi. Eriyisesti toimenpiteillä, jotka lyhentävät matka-aikoja 20–60 minuutin sisään, on vaikutusta työssäkäyntialueiden yhdistymiseen.

Nopean yhteyden tuomat hyödyt eivät kuitenkaan ole automaattisia; parhaiten niitä on voitu hyödyntää kaupungeissa ja seuduilla, joissa kehitystä on tuettu suunnitelmallisesti osana laajempaa kehittämisstrategiaa. Kehittämismahdollisuuksia on tullut erityisesti nopeutuneen radan asemille, joihin on saatu kasvua luomalla niistä liikenteen solmukohtia ja integroimalla liityntäliikenne huolellisesti.

Väyläviraston julkaisussa *Helsinki-Turku nopea junayhteys, Liikenteelliset tarkastelut*

30.9.2021

(45/2019) on tarkasteltu sekä kaukojunaliikennettä että sen mahdollistamaa lähijunaliikennettä. Selvityksen perusteella Helsinki-Turku välille on mahdollista tarjota kaksi kaukoliikennejunaa ruuhkatunnissa sekä kaksi lähiliikennejunaa välille Helsinki-Lohja. Espoo-Salo oikoradalla lähijunaliikenteen pysähdyspaikat olisivat Espoo, Hista, Veikkola, Vihti-Nunmmela ja Lohja-Lempola.

Matkustajakysyntäarviot on esitetty vuosille 2030 ja 2050, joista vuosi 2030 kuvaa lähitulevaisuuden matkustajakysyntää ja vuosi 2050 kauempana tulevaisuudessa olevaa tilannetta. Matkustajakysyntäennusteissa on käytetty väestömäärinä Tilastokeskuksen kunta-kohtaisten väestöennusteiden lisäksi Helsingin seudun MAL-työn arvioita ja Turun seudulle Turun seudun liikennemallin päivitystyön yhteydessä tuotettua seudun näkemystä väestön kehityksestä. Uusien lähiliikenneasemien (Hista, Veikkola, Vihti-Nunmmela ja Lohja-Lempola) on käytetty alueiden omia väestöennusteita, jotka ovat varsin tavoitteellisia.

Vuoteen 2050 mennessä Histan ympäristössä on oletettu asuvan noin 15 000 uutta asukasta. Vuosien 2030-2050 maankäytön kehittymisen myötä junaan nousut vuorokaudessa nousevat noin 200 matkustajasta noin 5600 matkustajaan.

Väyläviraston julkaisussa *Helsinki-Turku-käytävän junaliikenteen matkustusennusteet ja liikennöintimallien vertailu (26/2020)*

Laadituissa ennusteissa kuvataan matkamääriä vuosina 2040 ja 2050 olettaen, että Espoo-Salo-oikorata (ESA-rata) on valmistunut. Liikenteen kehityksestä on laadittu kaksi erilaiseen maankäytön kehitykseen perustuvaa ennustetta, joiden taustalla on Tilastokeskuksen uusi väestöennuste vuodelle 2040 sekä seutujen väestöennuste vuodelle 2050. Ennusteskenaario kuvaa pidemmän aikavälin tilannetta, jossa uusi ratayhteys on ehtinyt vaikuttamaan merkittävästi ratakäytävän maankäytön kehitykseen. Histassa on arvioitu olevan 15 000 uutta asukasta vuonna 2050. Asemanseutujen ulkopuolella maankäytön muutokset on kohdistettu Helsingin seudulla MAL-suunnitelman 2050-lukujen ja muualla nykyisten asukasmäärien mukaisessa suhteessa.

Matkamäärällisesti suurin junamatkustuksen kasvu on saavutettavissa Espoo-Lohja-välillä, mikäli uusien asemaseutujen ympäristön maankäyttö kehittyy voimakkaasti ja asemille luodaan tehokkaita liityntäyhteyksiä. Lempola-Hista-Helsinki-lähijunissa olisi Histan itäpuolella arkivuorokauden aikana keskimäärin jopa noin 25 000 matkustajaa vuonna 2050 ja vuositasolla jopa noin seitsemän miljoonaa matkustajaa (vuonna 2040 Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaisesti arkivuorokaudessa noin 9000 ja vuodessa noin 2,5 miljoonaa). Luvut ovat erittäin riippuvaisia Espoo-Lohja-käytävän uusien asemanseutujen kehittymisen voimakkuudesta.

Selvityksen mukaan junien ajoaika välillä Helsinki-Hista on 27 min (vrt. Helsinki-Espoon keskus 20 min).

30.9.2021

Helsinki–Vihti–Nummela–Lohja-välillä liikennöidään alkuvaiheessa kaksi lähijunavuoroa tunnissa suuntaansa. Mikäli käytävän maankäyttö kasvaa ennustetusti, liikennöintiä täydennetään ainakin ruuhka-aikoina kahdella Helsingistä Histaan päättyvällä tunnittaisella lähijunavuorolla suuntaansa.

*Helsinki-Turku nopea junayhteys, Hankearviointi (50/2020)*

Hankearvioinnissa on oletettu, että suunnitelmien mukainen lähijunaliikenne Helsingin ja Lohjan välillä toteutuu ja Karjaan kautta kulkevalle Rantaradalle jää junaliikenteen palveluita. Kuntien suunnitelmien mukaisen tavoitteellisen maankäytön toteutumisen aikatauluun ja laajuuteen liittyy kuitenkin merkittävää epävarmuutta.

Väylävirasto on selvittänyt asemanseutujen suunnittelua ja mitoitusta useissa eri julkaisuissa. Väyläviraston julkaisussa Rautateiden tulevaisuuden henkilöliikenneselvitys (2015) on esitetty asemanseudun tavoitteilaksi vähintään 10 000 asukkaan tai työpaikan sijoittuminen 2,5 kilometrin etäisyydelle asemista. Maankäytöstä yli puolet tulisi sijaita kilometrin etäisyydellä asemista.

Alla on esitetty listaus joistakin Väyläviraston laatimista asemanseutuja koskevista julkaisuista.

- Kaupunkien välinen saavutettavuus eri kulkutavoilla. Väyläviraston julkaisu 41/2019.
- Asemanseutuhankkeiden hankehallinnan yleiskuvaus. Väyläviraston julkaisu 28/2019.
- Väyläviraston toimintaperiaatteet asemanseuduilla. Väyläviraston ohjeita 19/2019.
- Itä-Suomeen suuntautuvien ratalinjojen tarkasteluja. Väyläviraston julkaisu 15/2019.
- Valtakunnalliset liikenteelliset solmut ja niiden merkitys yhteistyön kannalta. Väyläviraston julkaisu 9/2019
- Asemanseutujen pysäköinti osana liikennejärjestelmää. Väyläviraston julkaisu 7/2019.
- Ratatekniset ohjeet (RATO) osa 16 Väylät ja laiturit. Liikenneviraston ohjeita 43/2017.
- Solmupaikkojen kehittäminen osana liikennejärjestelmätyötä ja asemanseutujen suunnittelua. Koonti-raportti kehittämishankkeesta. Asemanseutuhankkeiden hankehallinnan yleiskuvaus. D-osatehtävä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 38/2017.
- Matkaketjujen palvelutason kehittäminen kaukoliikenteen solmupisteissä. C-osatehtävä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 37/2017.
- Maankäytön suunnitteluun liittyvä yhteistyö ja sen uudistaminen ratapiha- ja asemakeskusalueilla. B-osatehtävä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 36/2017.
- Asemanseutujen kehittämistyön toimintamallit. A-osatehtävä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 35/2017.

30.9.2021

- Miten valtio toimii tie- ja rautatiealueiden kiinteistöasioissa. Opas kunnille ja toteuttajille Liikenneviraston ja Senaatti-kiinteistöjen yhteistoiminnasta. Liikenneviraston oppaita 1/2016.
- Yhdenmukaista yhdyskuntasuunnittelua etsimässä. Seudullisen suunnittelun MALPE-ajattelu yhdenmukaisen yhdyskuntasuunnittelun edistäjänä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 63/2015.
- Pienten asemapaikkojen kehittämispotentiaali: esiselvitys raideliikennettä tukevasta maankäytöstä asemanseutujen taajamissa. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 59/2015.
- Valtakunnallinen pysäkkiselvitys –pysäkkiverkot ja pysäkkien palvelutaso. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 43/2014.
- Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu. Liikenneviraston ohjeita 11/2014.
- Kehittämismallit ja -keinot rautatieasemien ja asema-alueiden palvelujen ja ympäristön parantamiseksi. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 8/2014.
- Tavara- ja henkilöliikenteen ratapihojen kehityskuva 2035.
- Liityntäpysäköinti Tampere–Helsinki-joukkoliikennekäytävässä. Nykytila-analyysi ja toimenpideselvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 27/2012



## ASIAKIRJA

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

## ALLEKIRJOITUKSET

---

Allekirjoittaja	<b>Jaakko Knuutila</b>
Allekirjoitusaika	30.09.2021 13:54

## ASIAKIRJAT

---

Asiakirja	Lausunto Espoo-Salo oikorata ja Histan ajoitusmääräys.pdf
-----------	-----------------------------------------------------------