

Kaupunginhallitus 18.12.2023 § 355

§ 355

Seudullisen lähijunavarikon valmistelun käynnistäminen yhteistyössä Kirkkonummen kanssa

Valmistelijat / lisätiedot:
Kaitanen Susanna

etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus päättää, että Espoon kaupunki yhteistyössä Kirkkonummen kunnan kanssa käynnistää tarvittavat jatkoselvitykset seudullisen lähijunavarikon varikon toteuttamisen mahdollistamiseksi ja varmistamiseksi ja varikon edellyttämän kaavoituksen valmistelemiseksi. Maakuntakaavassa osoitetun Kirkkonummen ja Espoon rajan tuntuman sijaintivaihtoehtojen (Mankki tai Luoma) lisäksi Espoo ja Kirkkonummi selvittävät Espoon Näkinmetsän maanalaisen varikon ja Kirkkonummen Vuohimäen maanpäällisen varikon toteuttamisvaihtoehdot ja kaavoituksen edellytykset.

Espoon kaupunki ja Kirkkonummen kunta yhdessä sitoutuvat käynnistämään kaavavalmistelut omilla alueillaan vuoden 2024 aikana.

Käsittely

Christina Gestrin poistui esteellisenä asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi (maanomistus suunnitellulla alueella, HallL 28.1 § 3-kohta).

Esittelijän kokouksessa tekemät muutokset on huomioitu pöytäkirjassa.

Päätös

Kaupunginhallitus:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

Taustaa

HSL:n lähijunaliikenteen matkustajamäärät olivat voimakkaassa kasvussa ennen koronapandemiaa. Pandemia lykkäsi HSL:n kalustohankintaa, mutta lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää varmuutta uudesta varikosta, sillä varikon toteutuksen aikajänne on pitkä.

Väylävirasto laati vuonna 2020 selvityksen, jossa todettiin tarvittavan kolme uutta varikkoa Helsingin eri ratasuunnilla: kaksi kunnossapitovarikkoa ja yksi säilytysvarikko. Soveltuvia varikkosijainteja tutkittiin ja päädyttiin siihen, että toteutus on aloitettava joko Rantaradan tai Petaksen varikosta.

Tammikuussa 2023 valmistuneessa Pääkaupunkiseudun junakalusto Oy:n (JKOY) jatkoselvityksessä todettiin Helsingin lähijunaliikenteen tarpeisiin tarvittavan 1-3 uutta varikkoa. Lisäksi todettiin, että JKOY:n on varmistettava kunnossapidon ja säilytystoiminnan jatkuminen Ilmalassa. Selvityksessä arvioitiin, että Rantaradan suunnalla sopiva uusi varikkosijainti olisi ensisijaisesti lähellä Kaukalahden liikennepaikkaa, joka on tulevan Espoon kaupunkiradan läntinen pääteasema. Toissijaisesti varikon on edullista sijaita mahdollisimman lähellä Kirkkonummea, jolloin varikko palvelisi mahdollisimman hyvin myös Kirkkonummelle ja Siuntioon päättyvää HSL:n lähijunaliikennettä.

MAL-sopimuksessa 2019 on sovittu lähtökohdat lähijunavarikoille. Sopimuksessa on kirjattu, että ”Kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarvittavien lähijunaliikenteen uusien varikoiden sijoittumisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa ja laativa tarvittaville selvityksille ja toteuttamiselle uusien junien hankintatarpeen huomioonottavan aikataulun. Kunnat laativat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarpeelliset suunnitelmat varikoiden toteuttamiseksi, sekä ratkaisevat varikoiden toteuttajan, suunnittelijan, rakentajan ja omistuksellisen rakenteen. Sijaintikunnat laativat varikoiden vaatimat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat.”

Lähijunavarikon toteuttajatahoksi on sovittu Pääkaupunkiseudun junakalustoyhtiö Oy.

Valtio on lisäksi edellyttänyt päätöstä varikkosijainnista Rantaradan käytävässä vuoden 2023 loppuun mennessä ehtona valtion panostukselle Espoon kaupunkirataan.

Maakuntakaavatilanne

Uusimaa 2050-kaavassa on raskaan raideliikenteen varikon merkinnällä osoitettu alueita varikoille, jotka ovat oleellisia maakunnallisen ja valtakunnallisen raideliikenteen toimivuudelle ja kehittämiselle.

Merkinnät mahdollistavat varikon toteuttamisen, mutta eivät ratkaise varikon lopullista paikkaa. Maakuntakaavaan sopeutuminen on varmistettava yleiskaavatasoisilla selvityksillä.

Kohdemerkinnällä osoitetun varikon tarkka sijainti ja laajuus määritellään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa yhteistyössä kuntien ja sidosryhmien kanssa niin, että alue muodostaa toiminnallisesti yhtenäisen kokonaisuuden ja alue on riittävä turvaamaan varikon toiminta- ja kehittämisedellytykset. Suunnittelu tulee toteuttaa siten, että toiminnasta aiheutuvat meluhaitat ja muut ympäristöhäiriöt ovat mahdollisimman vähäiset.

Aiemmissa selvityksissä esille tuodut sijaintivaihtoehdot

Mankin maanpäällinen varikko

Mankkiin Kehä III:n ja Rantaradan väliin sijoittuvan varikon edellytyksiä koon ja teknisen toteutettavuuden osalta on tutkittu aiemmissa selvityksissä. Varikoksi kaavailtu alue sijaitsee pääosin Espoon, mutta osin myös Kirkkonummen alueella.

Alueen käyttöä rajoittaa laajan alueen maisema- ja kulttuuriympäristöarvot sekä asutuksen läheisyys.

Alue on voimassa olevassa yleiskaavassa (EEYK) maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M). Varikon sijoittaminen alueelle edellyttää huomioimista valmistelussa olevassa Espoon yleiskaavassa 2060 sekä asemakaavoitusta.

Alue on yksityisessä maanomistuksessa.

Alustava kustannusarvio on 145 milj. euroa.

Luoman maanpäällinen varikko

Alue sijoittuu Masalan taajaman pohjoispuoleiselle Luoman kylän alueelle, rantaradan ja Kehä III:n väliselle alueelle. Luomaan sijoittuvan varikon edellytyksiä koon ja teknisen toteutettavuuden osalta on alustavasti tutkittu aiemmissa selvityksissä.

Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 kyseinen alue on maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M). Alue kuuluu maakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristön kokonaisuuteen. Kunnanvaltuuston vuonna 2016 hyväksymässä Masalan ja Luoman kehityskuvassa 2040 – kaupunki lähellä luontoa, ei ole osoitettu paikkaa varikolle. Kehityskuva on ollut alueille laadittavien osayleiskaavojen tavoittelema.

Varikon sijoittaminen Luomaan edellyttää mahdollistavan osayleiskaavan laatimista ennen asemakaavoitusta. Luoman osayleiskaava on Kirkkonummen kaavoitusohjelman 2023-2027 odotuskorissa (kaavoituksen käynnistämisen ajankohdasta ei ole päätöstä).

Alustava kustannusarvio on 161 milj. euroa.

Vuohimäen maanpäällinen varikko

Selvityksissä esitetty varikkoalue Vuohimäessä sijoittuisi Kirkkonummen yleiskaavan 2020 mukaiselle yritystoiminnan alueelle (PT) rantaradan varrelle, Länsiväylän pohjoispuolelle ja Siuntion kunnanrajan tuntumaan. Vuohimäen varikon edellytyksiä koon ja teknisen toteutettavuuden osalta on alustavasti tutkittu aiemmissa selvityksissä.

Vuohimäen mahdollinen varikkosijainti selkeästi Kirkkonummen länsipuolella em. selvityksen mukaan ei ole liikenteellisesti edullinen. Kirkkonummelle päättyy 1/3 Rantaradan suunnan lähijunaliikenteestä, kun Kauklahteen päättyy 2/3, jolloin ratkaisu tuottaa vuositason operointiin arviolta noin 0,5 milj. euroa lisäkustannuksen verrattuna Kauklahteen lähellä sijaitsevaan varikkoon.

Aiempien selvitysten mukaan lisäraide arvioidaan välttämättömäksi Kirkkonummen ja sen länsipuolella sijaitsevan varikon välillä. Yhdysraiteeseen on varauduttava myös Kirkkonummen ja Kauklahteen välillä, mutta tarve on uudelleen arvioitava ESA-radon tilanteessa. Varikon alustava kustannusarvio on 254 milj. euroa, johon on sisällytetty kokonaisuudessaan Kauklahti – Vuohimäki yhdysraiteen kustannus.

Vuohimäen varikko sijaitsee yleiskaavassa yritystoiminnan alueella. Kirkkonummen kaavoitusohjelmassa 2023-2027 kyseille alueelle on kaavailtu laadittavan Pikkalanlahden ja Vuohimäen osayleiskaava. Hanke on sijoitettu odotuskorin. Varikon toteuttaminen edellyttäne osayleiskaavaa.

Kunnanvaltuuston vuonna 2016 hyväksymässä Kuntakeskuksen kehityskuvassa 2040 – urbaani kylä, ei ole osoitettu paikkaa varikolle. Kehityskuva on alueille laadittavien osayleiskaavojen tavoitetilä. Alueen kokonaisvaltainen kehittäminen edellyttää toimenpiteitä mm. liikenteen järjestämiseksi, kunnallistekniikan toteuttamista, maankunnallisen viheryhteyksien toimivuuden varmistamista ja luontoselvitysten päivittämistä.

Näkinmetsän maanalainen varikko

Kalliovarikko mahdollistaa yhteyden sekä Rantaradalle sekä tulevaisuudessa myös ESA-radan suuntaan samalla kun se asettaa maanpäälliseen varikkoon nähden vähemmän rajoitteita. Varikon tekninen toteutettavuus sekä sijainti kulttuuriympäristöarvojen ja maakunnallinen ekologisen yhteyden osalta ovat kuitenkin erittäin haasteellisia. Yhteydet varikolle voidaan toteuttaa tasoyhteyksinä. Esiselvityksen alustava kustannusarvio on 340 milj. euroa.

Kalliovarikko ei ole mahdollinen voimassa olevan yleiskaavan pohjalta, mutta sitä on mahdollista käsitellä käynnissä olevassa Espoon 2060 yleiskaavatyössä. Varikko edellyttää lisäksi asemakaavoitusta.

Jatkotoimenpiteet

Espoon kaupunki yhdessä Kirkkonummen kunnan kanssa on MAL-sopimuksessa sitoutunut ratkaisemaan Rantaradan varikkokysymyksen.

Edellä esitettyjen paikkojen lisäksi muita sijaintivaihtoehtoja ei ole tehdyissä selvityksissä löytynyt Rantaradan käytävässä. Valmistelua täytyy siten jatkaa tunnistettujen mahdollisten varikon sijaintipaikkojen osalta ja varikko on sijoitettava johonkin niistä, vaikka kaikkien esille tuotujen sijaintivaihtoehtojen kohdalla on lukuisia haasteita.

Maakuntakaavassa on osoitettu Kirkkonummen ja Espoon rajan tuntuman sijaintivaihtoehto (Mankki, Luoma), mutta sen lisäksi kunnat selvittävät Vuohimäen maanpäällisen varikon ja Näkinmetsän maanalaisen varikkovaihtoehdot. Varikon ratkaisumahdollisuudet selvitetään molemminpuolisen kaavoituksen kautta. Espoon ja Kirkkonummen luottamustoimielimet päättävät sijainnista erikseen.

Päätöshistoria

Liitteet

Oheismateriaali

Tiedoksi