

Kyrksläotts kommuns utlåtande om utredningsplanen för direktbanan Esbo-Salo (kst)

Samhällstekniska nämnden 16.02.2023 § 23

1464/08.01.00/2019

Beredare	Planläggningsarkitekt Seppo Mäkinen fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi , tfn 09 29671 (växel)
Beslutsförslag	Direktör för samhällstekniska väsendet Anna-Kaisa Kauppinen Samhällstekniska nämnden föreslår kommunstyrelsen att den ger Trafikledsverket det bifogade utlåtandet om utredningsplanen för direktbanan Esbo-Salo.
Behandling	<p>Ordförande Matti Kaurila framställde följande motförslag i stycke 4 på sida 4 och till nytt stycke 5: Det har anvisats servicevägar på båda sidor av banan i den allmänna planen. Kyrksläotts kommun förutsätter att servicevägarna i tillämpliga delar kan användas också som gång- och cykelvägar, så som ansetts möjligt i banplaneringsskedet. Nytt stycke: <i>”Fordons- och gång- och cykelvägarna i riktning mot Esbo (Hista) från Veikkola anses viktiga i kommunen, men likaledes kan betydelsen av förbindelsen västerut mot Vichtis öka i framtiden. Det är skäl att planera vägförbindelsen mellan Veikkola och Hista så nära genbanan som möjligt. I den gällande generalplanen på området har för tillfället anvisats en vägförbindelse från Veikkola till Siikajärvi. I den inledda banplaneringen ska framföras hur förbindelserna från Veikkola station till Hista och mot Vichtis och Siikajärvi ska genomföras.”</i></p> <p>Aleksander Polkko och Hannu Valtanen understödde ordförande Matti Kaurilas motförslag.</p> <p>Ordföranden konstaterade att ändringsförslaget inte understöds enhälligt, varmed man ska rösta om saken.</p> <p>Omröstning</p> <p>Ordföranden inledde omröstningen: de som understöder det ursprungliga beslutsförslaget röstar ”ja” och de som understöder ändringsförslaget röstar ”nej”.</p> <p>Ordföranden avslutade omröstningen och konstaterade att rösterna fördelades enligt följande: 3 Ja-röster (Sved ,Karkinen, Jäppinen S.) och 6 nej-röster (Snellman, Kaurila, Valtanen, Kelkka, Polkko, Jäppinen P.) varmed ordförandens ändringsförslag vann omröstningen.</p> <p>Ordförande Matti Kaurila gav dessutom följande motförslag: Sida 1 i utlåtandet ändras så att kommunen förhåller sig positivt till den befintliga vägförbindelsen som föreslagits söder om Perälänjärvi och som håller på att bli under banan.</p> <p>Under diskussionen ändrades förslaget till följande:</p> <p>Ordförande Matti Kaurila gav följande motförslag: Ur utlåtandet stryks de punkter enligt vilka vägförbindelsen söder om Perälänjärvi som planeras mellan banan och Åboleden skulle vara onödig. Motförslaget understöddes enhälligt.</p>

Beslut	<p>Samhällstekniska nämnden beslutade enligt beslutsförslaget. Nämnden gjorde dessutom följande ändringar i bilagan:</p> <p>I fjärde stycket på sidan 4 och ett nytt femte stycke: Det har anvisats servicevägar på båda sidor av banan i den allmänna planen. Kyrksläotts kommun förutsätter att servicevägarna i tillämpliga delar kan användas också som gång- och cykelvägar, så som ansetts möjligt i banplaneringsskedet. Nytt stycke: Fordons- och gång- och cykelvägarna i riktning mot Esbo (Hista) från Veikkola anses viktiga i kommunen, men likaledes kan betydelsen av förbindelsen västerut mot Vichtis öka i framtiden. Det är skäl att planera vägförbindelsen mellan Veikkola och Hista så nära genbanan som möjligt. I den gällande generalplanen på området har för tillfället anvisats en vägförbindelse från Veikkola till Siikajärvi. I den inledda banplaneringen ska framföras hur förbindelserna från Veikkola station till Hista och mot Vichtis och Siikajärvi ska genomföras.</p> <p>Ur utlåtandet stryks de punkter enligt vilka vägförbindelsen söder om Perälänjärvi som planeras mellan banan och Åboleden skulle vara onödig.</p>
Redogörelse	<p>Trafikledsverket har 7.11.2022 begärt Kyrksläotts kommun om ett utlåtande om utredningsplanen för direktbanan Esbo-Salo. Planen är daterad 30.9.2022. Trafikledsverkets begäran om utlåtande har kompletterats 9.1.2023 och i samband med den har man gett en ny utsatt tid för utlåtandet som är 31.3.2023.</p> <p>I kommunens utlåtande ombes svar särskilt på följande frågor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fullföljer den uppgjorda planen uppnåendet av målen i den regionala trafiksystemplanen på kommunens område. - Kommunens plansituation vid tidpunkten för utlåtandet i fråga om fastställda och godkända generalplaner med rättsverkningar. - Är detalj- och stranddetaljplanerna förenliga med utredningsplanen. Om detalj- och stranddetaljplanerna inte är förenliga, förordar då kommunen godkännande av utredningsplanen i strid med den gällande detalj- och stranddetaljplanen. - Motsvarar de i utredningsplanen framförda arrangemangen för väg-, gatu- och gång- och cykeltrafik principerna för förbindelser som framförts i generalplanerna. - Har kommunen någonting att anmärka på broar, tunnlar eller andra betydande konstruktioner som ingår i utredningsplanen. - Har kommunen någonting att anmärka på planerna för de trafikplatser (stationer) som ingår i utredningsplanen. - Har kommunen någonting annat att säga om den framlagda utredningsplanen. <p>Trafikledsverket ber även kommunen att konstatera antalet anmärkningar som inkommit på utredningsplanen från kommunens område och i sitt utlåtande ge ett motiverat bemötande på de inkomna anmärkningarna. Från Kyrksläotts kommuns område har det inkommit två anmärkningar. I den första anmärkningen ifrågasätts särskilt aktualiteten i bullerutredningarna i utredningsplanen, sättet för genomförandet av bullerberäkningen i allmänhet och de slutledningar man fått fram i fråga om bullerkonsekvenserna. Dessutom hänvisar man till att fastän det i beskrivningen nämns att väsentliga beslut och kompletteringar gällande</p>

miljökonsekvenserna under perioden 1.1.2022-30.9.2022 skulle ha lagts till i planbeskrivningen, så verkar det som att bullerutredningarna ändå inte har uppdaterats. I den andra anmärkningen är fastighetsägaren orolig för ersättningsnivån för sin fastighet som löses in undan järnvägsprojektet i en situation där bland annat räntorna på bostadslån stiger.

Bakgrund och utgångspunkter för utredningsplanen

Tågförbindelsen Helsingfors-Åbo är en del av det transeuropeiska TEN-T-stomnätet och stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet. Målet med en snabb järnvägsförbindelse mellan Helsingfors och Åbo är att förkorta restiden mellan Helsingfors och Åbo och utvidga pendlings- och arbetsmarknadsområdena för nämnda städer. Den nuvarande restiden mellan Helsingfors och Åbo längs den 193 km långa kustbanan är som kortast 1 timme och 44 minuter. Projektet möjliggör också utveckling av tjänsterna inom Helsingforsregionens närtrafik. I förslaget till godkännande av utredningsplanen har man som ett mål även nämnt att en snabb tågförbindelse skulle främja också möjligheterna till utveckling av tillväxtzonen från Stockholm till Sankt Petersburg. På basis av det rådande internationella politiska läget kommer utvecklingen i riktning mot Sankt Petersburg sannolikt att förknippas ännu länge med betydande osäkerhetsfaktorer.

Direktbanan Esbo-Salos linje ligger i Nyland på områdena för Esbo stad, Kyrksläotts kommun, Vichtis kommun och Lojo stad och i Egentliga Finland på Salo stads område. Utredningsplanen för direktbanan utarbetades i den zonkorridor som anvisats i landskapsplanerna och planeringsområdets totala längd är cirka 96 kilometer. Järnvägens planerade hastighet mellan Esbo och Lojo är 120-200 km/h och efter det från kilometer 59 framåt till Muurla 300 km/h. I enlighet med utredningsplanen kommer det fyra nya stationer mellan Esbo och Lojo: Hista i Esbo, Veikkola i Kyrkslätt, Nummela i Vichtis och Lempola i Lojo. Dessutom finns i Myntbacken i Esbo en stationsreservering för en ny station. Det är möjligt att trafikera direktbanan med en tidtabell där det per rusningstimme går två fjärrtåg mellan Helsingfors och Åbo, två närtåg till Lempola i Lojo, 1-2 närtåg till Hista i Esbo, fyra närtåg från Helsingfors till Kyrkslätt samt stadstågtrafik på stadsspåren mellan Helsingfors och Köklax.

Utgångspunkten för planeringsarbetet är de för bandelen tidigare utarbetade planerna och utredningarna som är särskilt den preliminära utredningsplanen för direktbanan Esbo-Salo från 2010 (planen inte förenlig med banlagen) och till den hörande miljökonsekvensbedömningen likaså från 2010. Väsentliga planer för genomförandet av projektet är därtill utredningsplanen för stadsbanan Esbo-Köklax från 2011 och järnvägsplanen för Esbo stadsbana som är en med banlagen förenlig godkänd järnvägsplan från 2014. MKB för projekthelheten för en snabb tågförbindelse Helsingfors-Åbo utarbetades 2021. Kyrksläotts kommun har gett sitt utlåtande om miljökonsekvensbedömningen i den preliminära utredningsplanen år 2010 och även projekthelhetens MKB år 2020 och dess komplettering 2021.

År 2019 förhandlade Trafikledsverket och Kyrksläotts kommun om placeringen av Veikkola hållplats (station). Såsom man redogör i Trafikledsverkets förslag till beslut om godkännande av utredningsplanen, är kommunens önskemål att placera stationen västerut i relation till den föreslagna placeringen i den preliminära utredningsplanen. Ett läge mer västerut skulle bättre möjliggöra utveckling av markanvändningen kring stationen, eftersom stationen då inte skulle ligga alldeles fast i Natura

2000-området i Noux. Det finns också farhågor om att platsen som föreslogs i den preliminära utredningsplanen på grund av byggandet, ordnandet av vägförbindelser och verksamhet skulle ha medfört så betydande konsekvenser för Natura-området så att redan det skulle ha förhindrat lösningen i fråga. Av dessa skäl började man planera en ny plats för stationen västerut. Det här kräver ett fyrspårigt avsnitt på banan, eftersom växlarna till perrongspåren inte kan placeras i en kurva, men det kan perrongerna. Planeringen har fortsatt utgående från det här eftersom Trafikledsverket godkände att extrakostnaderna som beror på flyttande av stationen (det fyrspåriga avsnittet) kan inkluderas i projektkostnaderna. Förutom frågor som hänger ihop med målen för kommunens markanvändning skulle särskilt närheten till Noux Natura 2000-område ha förhindrat den ursprungliga lösningen. Stationens exakta läge klarnar i kommunens planering av markanvändningen under år 2023.

Kontaktmyndigheten konstaterade i sin motiverade slutsats om projekthelhetens MKB att det är fråga om ett omfattande och långvarigt banprojekt med betydande konsekvenser. Därför föreslogs flera lindrande medel med vilka man kan beakta projektets negativa miljökonsekvenser och kompensera dem i samband med den fortsatta planeringen. Dessa är särskilt bland annat anvisande av förbindelser för flygekorrar. Det konstaterades också att projektet har ett kraftigt massöverskott, då konsekvenserna av grävning och deponering av massor är omfattande. Också bullerkonsekvenserna är som helhet negativa trots att man vidtar lindrande åtgärder. Byggnadsskedets stora koldioxidavtryck ökar också projektets klimatkonsekvenser.

Turun Tunnin Juna Oy, banplanering och tillhörande väg- och gatuarrangemang

Fastän behandlingen av utredningsplanen för godkännande ännu pågår, har man ändå i slutet av 2021, då Traficom anhängiggjorde planeringen (11.10.2021), kunnat inleda banplaneringen som är mer detaljerad än den allmänna planeringen. Projektbolaget Turun Tunnin Juna Oy, där Kyrkslätt kommun är delaktig med egen andel, svarar för planeringen. Banplaneringen är indelad i två järnvägsplaner (Esbo-Lojo och Lojo-Salo) och i fyra separata deluppdrag, som är Esbo-Vichtis, Vichtis-Lojo, Lojo-Suomusjärvi och Suomusjärvi-Salo. För varje deluppdrag ansvarar en planeringskonsult.

I samband med banplaneringen utreds och planeras också de väg- och gatuarrangemang som gäller järnvägen. Den mest betydande ändringen gäller ombyggnaden av den planskilda anslutningen i Veikkola som föreslagits i utredningsplanen och ingår alltså också i banplaneringen. Den nuvarande öglerampen i den planskilda anslutningen skulle ersättas med en direkt anslutningsramp i riktning västerut och de övriga rampernas geometri skulle förbättras. Med nya ramplösningar möjliggör man placering av busshållplatser på ramperna i den planskilda anslutningen. I rampernas ändrar föreslås droppformade korsningar. Den nuvarande korsningsbron över stamvägen skulle ersättas samtidigt med en ny bro vars underfartshöjd uppfyller de nuvarande kraven. Invid Veikkolavägen (lv 1131) och den nya bron över stamvägen skulle man bygga en gång- och cykelled. I planeringen av den planskilda anslutningen har man berett sig på tredje filer på riksväg 1.

Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt och beredningen av den

Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt har anhängiggjorts år 2019 efter att kommunfullmäktige godkände att projektet inkluderas i Kyrksläotts planläggningsprogram för åren 2019-2023. Utarbetandet av delgeneralplanen baserar sig på utredningsplanen för direktbanan Esbo-Salo (s.k. ESA-banan) och behovet att anvisa den planerliga banlinjen i den lagakraftvunna generalplanen. Enligt 10 § i banlagen ska en utredningsplan och en järnvägsplan som gäller byggande av en järnväg grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och i vilken järnvägsområdets läge och dess förhållande till övrig områdesanvändning har kartlagts. Beredningsmaterialet för delgeneralplanen behandlades i samhällstekniska nämnden våren 2020 och var framlagt 25.6-11.9.2020. Efter detta beslutade man utvidga planområdet till området söder och sydost om området, med anledning av vilket man utarbetade ett uppdaterat program för deltagande och bedömning i slutet av våren 2021.

I samband med planeringen av förslaget till delgeneralplan har det framkommit flera frågor om vilka man i planens beredningsskede 2020 ännu inte hade tillräckligt detaljerad information. Likaså i responsen man fick i beredningsskedet har det framkommit aspekter som inverkar på planförslagets innehåll och de lösningar som där framförs. I och med påbörjandet av uppgörandet av en järnvägsplan har man också en starkare uppfattning om att åtminstone en del av planeringslösningarna i förslaget till delgeneralplan ska planeras noggrannare än på generalplanenivå, då att man försäkras om deras genomförbarhet också i detaljplaneringsskedet. Dessa frågor som kräver noggrannare planering och granskning är särskilt frågor som gäller byggbarheten och naturvärdena på stationsområdet i Veikkola samt möjligheterna att genomföra behövliga lindrande åtgärder. Extra utmaningar medförs också av grönbroar och -förbindelser som gäller tryggandet av ekologiska förbindelser. Möjligheterna att bygga dem måste tryggas.

Målen för invånare och arbetsplatser på Veikkola stationsområde kan man antagligen sänka till ungefär hälften av de i beredningsskedet anvisade 4000-5000 invånarna eller arbetsplatserna. Det här grundar sig både på de synpunkter som lyfts fram i centrala myndighetsutlåtanden och på justerade beräkningar som gjorts på ett tillgänglighetsområde en kilometer från hållplatsen i fråga om invånarantalet och den oanvända byggrättsreserven på området. På området i fråga bor för närvarande cirka 1500 personer och det finns gott om byggplatser i huvudsak för fristående småhus som möjliggjorts i de lagakraftvunna detaljplanerna. Beroende på deras genomförbarhet skulle invånarantalet i bästa fall kunna nästan fördubblas, men enligt en mer realistisk bedömning skulle ökningen kunna vara cirka 1000 invånare. Arbetsplatsuppgifter som riktar in sig på zonen fanns inte att tillgå, men enligt en mer vidsträckt avgränsning som grundar sig på postnummerområde kan man på området uppskatta att det finns åtminstone några tiotal arbetsplatser.

Sammandrag av kommunens utlåtande

Kyrksläotts kommun konstaterar att den utarbetade planen fullföljer uppnåendet av målen i den regionala trafiksystemplanen på kommunens område och att fastställd och godkänd generalplan med rättsverkningar vid tidpunkten för kommunens utlåtande tills vidare är Kyrksläotts generalplan 2020. Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt ersätter den i fråga om bankorridoren och de områden som direkt ansluter till den.

I fråga om arrangemangen för väg-, gatu- och gång- och cykeltrafiken som föreslås i detaljplanen och utredningsplanen konstaterar kommunen att de i regel är förenliga med utredningsplanen. I samband med utarbetandet av järnvägsplanen har det dock framkommit behov av att genomföra bland annat gatuförbindelserna på ett annat sätt på området mellan Perälänjärvi och Åboleden. Då planeringen framskrider har man konstaterat att gatuförbindelsen som föreslagits i utredningsplanen inte är motiverad ur kommunens perspektiv, utan att det räcker att man reserverar en gång- och cykelförbindelse via området. På grund av detta bör man undersöka möjligheten att justera järnvägsplanen gällande området i fråga eller på andra vis säkerställa de lösningar som avviker från utredningsplanen i fråga om gatuförbindelserna.

I planerna för trafikplatserna (stationerna) i utredningsplanen konstaterar kommunen att i fråga om Veikkola stations del klarnar dess exakta läge och den omgivande nya markanvändningens karaktär och effektivitet i planeringen av kommunens användning under 2023. I fråga om antalet infartsparkeringsplatser (200 platser) som föreslås i utredningsplanen konstaterar kommunen att det är mycket sannolikt för lågt, så i den fortsatta planeringen bör man sträva efter större kapacitet.

Utredningsplanen och tillhörande handlingar finns under länken:
<https://vayla.fi/sv/alla-projekt/esbo-salo>

Handlingar:

- Kyrksläotts kommuns utlåtande om utredningsplanen för direktbanan Esbo-Salo

Beslutshistoria