

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

Samhällstekniska nämnden 21.03.2024 § 18

1464/08.01.00/2019

|                |   |
|----------------|---|
| Beredare       | planläggningsarkitekt Seppo Mäkinen<br><a href="mailto:fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi">fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi</a> , tfn 09 29671 (växel)  |
| Beslutsförslag | Direktör för samhällstekniska väsendet Anna-Kaisa Kauppinen<br><br>Samhällstekniska nämnden beslutar<br><br>1.<br>föreslå kommunstyrelsen att den ger Trafikledsverket det bifogade utlåtandet om utredningsplanen för direktbanan Esbo–Salo.<br><br>2.<br>justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.  |
| Beslut         | Samhällstekniska nämnden beslutade i enlighet med beslutsförslaget.   |
| Redogörelse    | Trafikledsverket har 10.1.2024 begärt Kyrksläotts kommun om ett utlåtande om utredningsplanen för direktbanan Esbo–Salo. Utlåtandet ska ges senast 29.3.2024.<br><br>Planen har redan två gånger tidigare varit framlagd 8.11–8.12.2022 och 12.12.2022–12.1.2023. Kyrksläotts kommun har 27.2.2023 (kst 27.2.2023 § 68) gett sitt utlåtande om utredningsplanen i samband med de tidigare framläggningarna. Planrapporten har uppdaterats och kompletterats på basis av bl.a. utlåtanden, varför den ännu framläggs på nytt. Beskrivningen av utredningsplanen (Ver.A) har daterats i december 2023.<br><br>Trafikledsverket meddelar att de redan tidigare inkomna utlåtanden om utredningsplanen har beaktats i den plan som framläggs på nytt. De tidigare utlåtanden är i kraft även i behandlingen av det material som framläggs på nytt, och det tidigare lämnade utlåtandet behöver inte upprepas eller lämnas in på nytt.<br><br>Trafikledsverket ber kommunen:<br>- att ge sitt utlåtande om den framlagda planen<br>- att kontrollera att de aktuella planerna och planbestämmelserna ingår i det planmaterial som ska läggas fram och att de planer som räknas upp i förslaget för godkännande och uppgifterna i dem är riktiga.<br>Vid behov ombeds kommunen att i sitt utlåtande komplettera uppgifterna om planerna.<br>- att elektroniskt skicka de bekräftade eller godkända planer med rättsverkan som gäller det område som utredningsplanen omfattar och som inte ingår i det framlagda planmaterialet. Planer inklusive planbestämmelser ska lämnas in separat för varje plan, det räcker inte enbart med en plankombination.<br><br>- ge sitt bemötande till anmärkningarna om planen.<br><br>Trafikledsverket har också efter framläggningstiden kompletterat begäran om utlåtande av kommunen i fråga om anmärkningarna för att kommunen i |

sitt utlåtande ska kunna ta ställning till dem. Från Kyrksläotts kommuns område har det inkommit 10 anmärkningar, av vilka fyra har skickats av samma instans. Dessutom finns det en anmärkning som saknar uppgifter om avsändarens ort men som till sitt innehåll syftar på Veikkola i Kyrkslätt.

Trafikledsverket ber kommunen i sitt utlåtande uppge:

- 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.
- Har kommunen något att anmärka om de ungefärliga lägena eller trafikmässiga och tekniska grundlösningarna för vägarna enligt utredningsplanen?
- 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.

### **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.

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 sedan efter Lempola station 300 km/h nästan ända till Salo, utlom i närheten av Natura 2000-område Koskenalainen 250 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. De fyra närtågen till Kyrkslätt i fråga innebär trafik på kustbanan till Kyrksläotts station, det vill säga till Kyrksläotts kommuncentrum. Enligt beskrivningen av utredningsplanen skulle det vara två tågturer per timme till Veikkola, det vill säga de närtågsturerna som kör till Lempola i Lojo skulle också stanna i Veikkola. Trafiken i riktning mot Hista i Esbo skulle vara tätare, för närtågsturerna

som slutar i Hista skulle vara de nämnda 1–2 utöver de närtåg som far till Lempola i Lojo.

Utgångspunkten och stödet för planeringsarbetet är de för bandelen tidigare utarbetade planerna och utredningarna samt miljökonsekvensbedömningarna som utarbetats åren 2010–2021.

Såsom man redogör i Trafikledsverkets förslag till beslut om godkännande av utredningsplanen, är kommunens önskemål att placera Veikkola station västerut från den föreslagna placeringen i den preliminära utredningsplanen. År 2019 förde man förhandlingar om saken mellan Trafikledsverket och Kyrksläotts kommun, för lösningen skulle medföra tilläggskostnader särskilt på grund av det fyrspråkiga avsnitt som krävs vid Veikkola. Ett läge mer västerut möjliggör bättre utveckling av markanvändningen kring stationen, eftersom stationen då inte ligger 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.

MKB för projekthelheten för en snabb tågförbindelse Helsingfors-Åbo har utarbetats 2021, om vilken också Kyrksläotts kommun har gett sitt utlåtande år 2020 och om kompletteringen av den år 2021.

Kontaktmyndigheten konstaterade i sin motiverade slutsats om projekthelhetens MKB 3.12.2021 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.

### **Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt och beredningen av den**

Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt har anhängiggjorts år 2019. Utarbetandet av delgeneralplanen baserar sig på behovet att anvisa en banlinje enligt utredningsplanen för direktbanan Esbo–salo 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. Efter anhängiggörandet av planen och framläggningen av beredningsmaterialet till delgeneralplanen år 2020 beslutade man utvidga planområdet till området söder och sydost om området, på grund av vilket man utarbetade ett uppdaterat program för deltagande och bedömning i slutet av våren 2021. Kommunstyrelsen behandlade förslaget till delgeneralplan 15.5.2023 och det var framlagt 7.6–18.8.2023.

Det eftersträfvade antalet invånare och arbetsplatser på Veikkola stationsområde som anvisas i delgeneralplanen kunde i planförslaget år 2023 sänkas till hälften av de 4000–5000 invånare eller arbetsplatser som anvisades i beredningsskedet år 2020, det vill säga till cirka 2000 invånare eller arbetsplatser. Detta baserade sig både på de synpunkter som framförts i centrala myndighetsutlåtanden och på justerade befolknings- och bygggrättskalkyler. På ett tillgänglighetsområde en kilometer från hållplatsen bor för närvarande cirka 1500 personer och det finns också 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. Några exakta uppgifter om arbetsplatser som riktats på ett tillgänglighetsområde på en kilometer fanns inte tillgängliga, men enligt den mer vidsträckta avgränsningen som gäller hela Veikkola tätortsområde finns det drygt 300 arbetsplatser på området i fråga.

### **Banplanering och tillhörande väg- och gatuarrangemang (Entimmeståget till Åbo Ab / Västbanan Ab)**

Banplanering som är mer detaljerad än utredningsplanen kunde inledas i slutet av år 2021, trots att utredningsplanen ännu inte har godkänts. Traficom anhängiggjorde planeringen genom kungörelse 11.10.2021 och Projektbolaget Turun Tunnin Juna Oy, där Kyrkslättis kommun är delaktig med egen andel, har svarat för planeringen. Projektbolaget har i början av år 2024 ändrat sitt namn till Västbanan Ab. 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 har också de väg- och gatuarrangemang som gäller järnvägen utretts och planerats. Den mest betydande ändringen jämfört med nuläget gäller ombyggnaden av den planskilda anslutningen i Veikkola som föreslagits i utredningsplanen och ingår alltså också i banplaneringen. Enligt planerna ersätts den nuvarande öglerampen i den planskilda anslutningen med en direkt anslutningsramp i riktning västerut och de övriga rampernas geometri 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 för tredje filer på riksväg 1.

I banplansskedet har man under år 2023 utrett och preciserat den gatuutstakning som föreslås i utredningsplanen och dess korsning med banan i området söder om Perälänjärvi mellan sjön och motorvägen. Den lösning som man har kommit fram till avviker från den som föreslås i utredningsplanen och blev färdig i slutet av år 2023. På grund av planeringstidtabellen för banplanen i fråga har ändringen alltså inte kunnat tas i beaktande på utredningsplanens karta nummer 3.4, som är daterad så tidigt som 31.3.2020.

I banplanen har man flyttat den gata som ersätter Perälävägen och den gång- och cykelförbindelse som ska anläggas i anslutning till den att löpa i området mellan den nuvarande banan och Perälänjärvi vid Perälänjärvis strand. Den utstakning som föreslås i utredningsplanen löper mellan den kommande banan och motorvägen. Motiveringarna till flyttningen är trivselfaktorerna i anslutning till trafikmiljön, kostnadsbesparingar då grundläggningförhållandena för gatan blir lättare och möjligheten att avstå från en underfartsbro för fordonstrafik under banan. När gång- och cykelvägen anläggs vid gatan är dess läge vid stranden mer angenämt med tanke på användarna än mellan banan och motorvägen. Dessutom har man behövt en underfartsbro för fordonstrafik under banan på det ställe där Perälänjärvivägen numera korsar Perälävägen. Med den föreslagna lösningen behöver man på stället i fråga bara en underfart för

gång- och cykeltrafik som fortsätter till motorvägens nuvarande underfart. Ärendet har behandlats vid samhällstekniska nämndens sammanträde 15.6.2023, och då har man beslutat att man i banplanen kan föreslå förbindelsen på det ovan nämnda sätt som följer det presenterade alternativet ALT2.

### **Sammandrag av kommunens utlåtande**

Kyrksläotts kommun konstaterar att ingen regional trafiksystemplanering som avses i begäran om utlåtande har utarbetats för norra Kyrksläotts område. Vid tidpunkten för kommunens utlåtande är Kyrksläotts generalplan 2020 tills vidare fastställd och godkänd generalplan med rättsverkningar på området. Den anhängiga 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 banplanen år 2023 har man ändå beslutat flytta den gata som ersätter Perälävägen och den gång- och cykelförbindelse som ska anläggas i anslutning till den att löpa i området mellan den nuvarande banan och Perälänjärvi vid Perälänjärvis strand. Den beslutade lösningen avviker från läget mellan motorvägen och banan som anvisats i utredningsplanen. På grund av detta bör man antingen undersöka möjligheten att justera utredningsplanen gällande området i fråga eller på andra vis säkerställa avvikelser från utredningsplanen enligt de lösningar som föreslås i banplanen.

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 2024 och preciseras vidare i den detaljplan eller de detaljplaner som senare utarbetas för området. Framskridandet av detaljplaneringen anknyter till det investeringsbeslut som ska fattas om byggandet av banan och det fysiska byggandet av stationsområdet till beslutet att inleda närtågstrafiken.

Kommunen konstaterar att det antal infartsparkeringsplatser (200 st.) som föreslås i utredningsplanen är för litet. Vid den fortsatta planeringen ska man sträva efter en betydligt större kapacitet.

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

Handlingar:

- Kyrksläotts kommuns utlåtande om utredningsplanen för direktbanan Esbo-Salo