

Kerava-Nikkilä-radan henkilöjunaliikenne, tilannekatsaus / Persontågstrafik på Kervo-Nickby-banan, lägesrapport

Maankäyttöjaosto / Markanvändningssektionen 13.11.2024 § 89

1160/08.00.00.00/2024

Valmistelija / Beredare: kasvun ja kehityksen päällikkö / chef för tillväxt och utveckling Lari Sirén, lari.siren(at)sipoo.fi, kaavoitusarkkitehti / planläggningsarkitekt Dennis Söderholm, dennis.soderholm(at)sipoo.fi

Henkilöjunaliikenteen aloitus Keravan ja Nikkilän välisellä rataosuudella on Sipoon kuntastrategian 2022–2025 keskeisimpiä tavoitteita. Juna pysähtyi Keravan ja Nikkilän välillä Keravan Ahjossa sekä Sipoon Talmassa. Radalla on tavaraliikennettä, mutta henkilöjunaliikenne rajoittuu muutaman kerran vuodessa ajettaviin museojunien vuoroihin. Henkilöjunaliikenteen aloittaminen edellyttää liikenteellistä suunnittelua, radan teknistä suunnittelua, asemanseutujen kaavoitusta sekä tiivistä yhteistyötä erityisesti Keravan kaupungin, HSL:n, Väyläviraston sekä muiden valtion toimijoiden kanssa.

Kerava–Nikkilä-radan henkilöjunaliikenne Helsingin seudun MAL-suunnitelmassa ja MAL-sopimuksessa

Kerava–Nikkilä-radan (KeNi) henkilöjunaliikenne on osa Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelmaa. Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitteen seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. Suunnitelmakokonaisuus kattaa myös lakisääteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. MAL 2023 -suunnitelmassa KeNi-radan henkilöjunaliikenne on osa investointiohjelmaa ja on sijoitettu vuosien 2028–2031 toteutuskoriin. Tämä tarkoittaa sitä, että henkilöjunaliikenteen edellyttämät investoinnit toteutettaisiin kuntien ja valtion toimesta siten, että tekniset edellytykset henkilöjunaliikenteelle olisivat toteutettu ja valmiina vuoteen 2031 mennessä.

Seudun kunnat ovat yhdessä valtion kanssa neuvotelleet vuoden 2024 MAL-sopimuksesta, jolla osapuolet sitoutuvat maankäytön, asumisen ja liikenteen ratkaisujen edistämiseen. MAL-suunnitelma toimii lähtökohtana MAL-sopimukselle. Neuvotteluissa saavutettiin neuvottelutulos 17.9.2024 ja ehdotus MAL-sopimukseksi 2024–2035 on parhaillaan hyväksymiskierroksella seudun kunnissa. Sopimusehdotuksessa KeNi huomioidaan vuosien 2028–2031 investointien listalla. Sopimusehdotuksessa valtio on myös sitoutunut osoittamaan vuosille 2024–2027 yhteensä 2 miljoonaa euroa valtion väyläverkon yhteisiin suunnittelukohteisiin KUUMA-seudulla. Yhtenä hankkeena listalla mainitaan KeNi-radan henkilöjunaliikenteen aloitus. KUUMA-kuntien kesken on puolestaan sovittu, että tuosta suunnittelurahoituksesta ohjataan rahaa KeNi-radan henkilöjunaliikenteen edellyttämään suunnitteluun.

Aluevaraus selvitys ja suunnittelutilanne

KeNi-radan henkilöjunaliikenteestä on laadittu tarveselvitys yhdessä HSL:n kanssa vuonna 2015. Lisäksi KeNi-radan edellytyksiä on suunniteltu Nikkilän aseman sijaintiselvityksessä 2018 ja laadittu henkilöliikenteen tarkastelu osana MAL 2019 -suunnitelmaa (HSL 2018). Näiden jälkeen käynnistettiin aluevaraus selvitys yhdessä Keravan kaupungin ja

Väyläviraston kanssa. Junaliikenne on ollut lähtökohtana myös Nikkilän kaavarungon suunnitelmissa ja sen liikenneselvityksessä (2022).

Aluevaraus selvitys (liitteet 1–4) valmistui syksyllä 2024.

Aluevaraus selvityksen tarkoituksena on tutkia radan henkilöjunaliikenteen teknisiä edellytyksiä sekä sen tarvitsemia aluevarauksia. Työssä tutkittiin vaihtoehtoisia suunnitteluratkaisuja nykyisten tasoristeyksien poistamisen johdosta uusiksi katulinjauksiksi sekä asemanseutujen ja radan järjestelyiksi. Suunnitteluratkaisuja ohjasi muun muassa alueiden käyttöä ohjaava kaavoitus, alueille tehdyt luontoselvitykset sekä työn aikana toteutetut pohjatutkimukset ja maastokatselmus. Vaihtoehdoissa huomioitiin monialaisen suunnittelu- ja ohjausryhmän asiantuntemusta sekä kartoitettiin eri tekniikkalajien reunaehdot ja pyrittiin löytämään kokonaistaloudellisia ratkaisuja.

Raide- ja laiturijärjestelyitä tarkasteltiin Keravan asemalle, Ahjoon, Talmaan, Martinkylään ja Nikkilään. Työssä huomioitiin henkilöliikenteen tarpeiden ohella myös tavara- ja henkilöliikenteen kohtaamismahdollisuus. Lisäksi työssä suunniteltiin nykyisen kymmenen tasoristeyksen poistaminen ja niiden osittainen korvaaminen uusilla yli- ja alikulkujärjestelyillä. Yli- ja alikulkujen yhteyteen suunniteltiin myös jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt. Suunnitelman yhteydessä selvitettiin suunnittelualueen ympäristön nykytilanne sekä arvioitiin suunnitteluratkaisujen vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen, liikenteeseen, maisemaan ja kulttuuriympäristöön, arvokkaisiin luontokohteisiin sekä pinta- ja pohjavesiin.

Aluevaraus selvityksen ansiosta on saatu tarkemmat tiedot mitä toimenpiteitä henkilöliikenteen avaaminen vaatii sekä radan, että asemien osalta. Selvityksessä on tutkittu vaihtoehtoisia ratkaisuja ja valittu niistä kustannustehokkaimmat. Selvityksessä katsotaan, että kaikki nykyiset teiden ja radan väliset tasoristeykset korvataan uusilla liikennejärjestelyillä. Keravalle rakennettaisiin kolme uutta radan alitusta tai ylitystä ja Sipooseen neljä. Talman ja Nikkilän tulevien asemien kohdalle tehtäisiin kaksi vajaan kilometrin pituista ohitusraidetta. Raiteiden väliin rakennettaisiin asemalaiturit ali- tai ylikulkuineen. Lisäksi selvityksessä on tarkasteltu Vaahteramäkeen paikkaa mahdolliselle asemavaraukselle. Keravan asemalle vaadittavat laiturijärjestelyt ja raidemuutokset on myös tutkittu selvityksessä. Eri ratkaisuvaihtoehdoista riippuen henkilöjunaliikenteen avaamisen kustannusten on arvioitu olevan Sipoon puolella noin 32–33 miljoonaa euroa ja Keravan puolella noin 22 miljoonaa euroa. Kustannusjaosta ei ole vielä neuvoteltu valtion kanssa.

Aluevaraus selvityksen valmistuttua suunnittelu jatkuu asemanseutujen ja itse asemien tarkemmalla suunnittelulla Nikkilässä, Talmassa sekä Keravan puolen asemilla. Tarkempi suunnittelu pitää sisällään niin asemakaavoitusta kuin infran ja asemarakenteidenkin teknistä suunnittelua. Loppuvuodesta 2024 käynnistetään yhdessä HSL:n kanssa tarveselvityksen ja liikennöintisuunnitelman päivitys MAL-sopimuksen pohjalta. Näiden valmistuttua kunta sopii Keravan kaupungin ja Väyläviraston kanssa ratasuunnittelun aloittamisesta. Ratasuunnittelu on lainsäädännön edellyttämä suunnitteluvaihe, jossa varmistetaan mm. radan turvallisuus ja toimivuus. Kun ratasuunnitelma on valmis ja hyväksytty, voidaan siirtyä henkilöjunaliikenteen edellyttämien investointien toteutussuunnitteluun.

Kevennetyn henkilöliikenteen selvitys

Vuonna 2023 toteutettiin valtuuston talousarvioaloitteeseen pohjaten selvitys mahdollisuudesta kevennettyyn liikenteeseen Kerava–Nikkilä-radalla (liite 5). Selvityksessä tutkittiin olisiko henkilöjunaliikenne mahdollista aloittaa vähäisin investoinnein ja kevennetyn liikenteen mallilla. Selvityksessä ei oteta kantaa siihen, onko kevennetty liikenne rataosuudella mahdollinen Väyläviraston, muiden valtion viranomaisten ja HSL:n edellyttämällä tavalla, vaan tarkastellaan mahdollisuutta ja sen reunaehtoja eri näkökulmista. Selvityksessä ei siten ole huomioitu esimerkiksi Väyläviraston edellyttämiä tasoristeysten poistamisia ja muita turvallisuutta parantavia investointeja. Kevennettyyn liikenteeseen liittyy huomattavia epävarmuuksia, mutta selvitys tarjoaa hyödyllistä taustietoa ja lähtökohtia myöhemmälle suunnittelulle. On perusteltua tutkia mm. sitä, voitaisiinko henkilöjunaliikenne aloittaa kevennetysti ennen 2030-lukua ja kaikkien KeNi-radon henkilöjunaliikenteen edellyttämien investointien toteutusta.

Aikataulu ja liikenteen aloitus

KeNi-radon henkilöjunaliikenteen aloitukselle ei ole määritelty tarkkaa aloituspäivää, eikä se tässä vaiheessa suunnittelua olisikaan mahdollista. Liikenteen aloituksesta sovitaan erikseen kuntien ja HSL:n välillä kun tiedetään milloin radan tekniset edellytykset liikenteelle täyttyvät. Ratasuunnittelu, asemanseutujen suunnittelu sekä radan ja asemien toteutussuunnittelu vievät useamman vuoden. Liikenteen edellyttämiä investointeja päästään siten toteuttamaan arviolta 2020-luvun lopussa, eli MAL-suunnitelman mukaisessa aikataulussa. Näin ollen liikenteen aloitus olisi mahdollista vuosien 2030–2035 välillä.

Esittelijä / Föredragande	Kaavoituspäällikkö / Planläggningschef Roselius Eric
Ehdotus / Förslag	<p>Maankäyttöjaosto merkitsee Kerava-Nikkilä-radon henkilöjunaliikenteen tilannekatsauksen, aluevaraus selvityksen sekä selvityksen kevennetystä henkilöliikenteestä tiedoksi.</p> <p>Markanvändningssektionen antecknar lägesrapporten om persontågstrafik på Kervo-Nickby-banan, utredningen om områdesreservering och utredningen om persontågstrafik i mindre omfattning för kännedom.</p>
Käsittely / Behandling	<p>Juhani Rantala ehdotti, että päätösehdotukseen lisätään uusi kappale ensimmäisen kappaleen jälkeen: ”Maankäyttöjaosto kehottaa viranhaltijoita käymään tarkentavia neuvotteluja tarvittavien tahojen kanssa lisäselvitysten saamiseksi kevennetyn henkilöliikenteen osalta.” Maankäyttöjaosto hyväksyi yksimielisesti Juhani Rantalan lisäysehdotuksen.</p> <p>Juhani Rantala föreslog att i beslutsförslaget efter det första stycke läggs till ett nytt stycke: ”Markanvändningssektionen uppmanar tjänsteinnehavarna att föra preciserande förhandlingar med nödvändiga aktörer för att få tilläggsutredningar om persontågstrafik i mindre omfattning.” Markanvändningssektionen godkände enhälligt Juhani Rantalas tilläggsförslag</p>
Päätös / Beslut	<p>Maankäyttöjaosto päätti merkitä Kerava-Nikkilä-radon henkilöjunaliikenteen tilannekatsauksen, aluevaraus selvityksen sekä selvityksen kevennetystä henkilöliikenteestä tiedoksi.</p> <p>Maankäyttöjaosto kehottaa viranhaltijoita käymään tarkentavia neuvotteluja tarvittavien tahojen kanssa lisäselvitysten saamiseksi kevennetyn henkilöliikenteen osalta.</p>

Markanvändningssektionen beslutade att anteckna lägesrapporten om persontågstrafik på Kervo-Nickby-banan, utredningen om områdesreservering och utredningen om persontågstrafik i mindre omfattning för kännedom.

Markanvändningssektionen uppmanar tjänsteinnehavarna att föra preciserande förhandlingar med nödvändiga aktörer för att få tilläggsutredningar om persontågstrafik i mindre omfattning.

Liitteet / Bilagor

Liite Bilaga 1 - Kerava–Sköldvik-radan aluevaraus selvitys välillä Kerava–Nikkilä, raportti

Liite Bilaga 2 - Kerava–Sköldvik-radan aluevaraus selvitys välillä Kerava–Nikkilä, vaikutusten arviointiyhteenveto

Liite Bilaga 3 - Kerava–Sköldvik-radan aluevaraus selvitys välillä Kerava–Nikkilä, ratasuunnitelmat Sipoon alueella

Liite Bilaga 4 - Kerava–Sköldvik-radan aluevaraus selvitys välillä Kerava–Nikkilä, katusuunnitelmat Sipoon alueella

Liite Bilaga 5 - Kevennetyn henkilöliikenteen aloittaminen Kerava–Nikkilä-rataosuudella