

Sopimus Espoon kaupunkiradan toteuttamisesta ja rakentamissuunnittelun laatimisesta (Kauniaisten ja Espoo kaupungit, Väylävirasto)

1029/08.00.00/2014

KH 09.11.2020 § 211

Lisätiedot:

kaupunginjohtaja Christoffer Masar, puh. 050 411 0163
yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju, puh. 050 304 1234
kaupunginlakimies Lena Filipsson-Korento, puh. 050 354 0121
etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Espoon kaupunkiratahanke, taustaa

Espoon kaupunkirata on osa Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä ja sen toteutus tarvitaan ennen muita suunniteltuja raideliikennehankkeita. Kaupunkirata palvelee myös läntisen Uudenmaan jatkoliikenteen yhteyksiä ja kaukoliikenteen Turku-Pietari -korridorina.

Liikennevirasto (nyk. Väylävirasto) on laatinut ratalain (110/2007) mukaisen ratasuunnitelman Espoon kaupunkirata välillä Leppävaara-Kauklahti; Espoo, Kauniainen. Suunnitelmasta on tehty hyväksymispäätös 9.10.2015 ja päätös on saanut lainvoiman 29.12.2015.

Kaupunkiratahanke osana seudullista liikennejärjestelmää

Seudun liikennejärjestelmän kehittäminen perustuu lähtökohdalle, jonka mukaan ennen uusien yhteyksien avaamista hyödynnetään nykyisten raitteiden ja väylien kapasiteetti mahdollisimman pitkälle. Maankäytön tiivistäminen suunnitellaan tämän mukaisesti nykysysteemiä hyödyntäen. Seudun ja koko Suomen yhteiseksi tavoitteeksi asetetussa hiilineutraaliuden edistämässä liikenteen ratkaisulla ja erityisesti raideliikenteen lisäämisellä on keskeinen merkitys.

MAL-suunnitelman liikenteen toimenpidekortissa kaupunkiratahankkeen perustelut on tiivistetty seuraavasti:

”Kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Kauklahteen mahdollistaa tiheän, säännöllisen ja kaukoliikenteen häiriöistä riippumattoman liikennöinnin. Kirkkonummen suuntaan liikennöiviä taajamajunia voidaan nopeuttaa ja lisätä vuoroja. Rata parantaa Helsinki-Turku yhteysvälin ratakapasiteettia ja lisää liikenteen täsmällisyyttä sekä vähentää rataosan häiriöitä. Kaupunkiraitteiden ulottuessa Kauklahteen, välimatka niiden ja Rantaradalle sijoittuvan varikon välille jää lyhyemmäksi, mikä vähentää merkittävästi häiriöherkkyyttä sekä varmistaa kauko- ja lähijunaliikenteen yhteensopivuuden. Espoon kaupunkirata on Rantaradan varikon ja Pesararadan edellytysinvestointi. Helsinki-Turku yhteysvälin parantamisessa rata on ensimmäinen rakentamisvaihe riippumatta siitä parannetaanko nykyistä rataa vai edistetäänkö ESA-radan (Espoo-Salo-oikoradan) toteuttamista.”

Rantaradan kapasiteetti on HSL:n asiantuntija-arvion mukaan tällä hetkellä

lähes kokonaan käytössä nykyisellä liikennerakenteella. Rataa käyttävät eri junaryhmät (kaukoliikenteen pikajunat sekä lähiliikenteen eri tavoin aikataulutetut linjat), joiden väliset nopeuserot edellyttävät tarkkaa keskinäistä yhteensovitusta. Hitaamman paikallisjunavuoron jälkeen on jätettävä riittävä aikaväli perästä tulevaa nopeampaa junaa varten. Junayksiköiden lisääminen vuorojen väleihin ei näin ollen liikenteellisistä syistä ole mahdollista, vaan tarvitaan kaupunkiratasuunnitelman mukainen uusi raidepari, joka mahdollistaa liikenteen eriyttämisen siten, että hitaat kaupunkijunat liikeneivät omilla raiteillaan ja nopeammat U-, Y- ja pikajunat omilla raiteillaan.

Kapasiteetin lisääminen junayksiköitä pidentämällä on mahdollista, mutta ei yksin riittävä keino. Tämä mahdollisuus on ollut esillä seuraavien junayksiköiden hankintatarvetta kartoitettaessa.

Ratasuunnitelma Espoon kaupunkirata välillä Leppävaara - Kauklahti

Ratasuunnitelmassa on esitetty kahden lisäraiteen rakentaminen nykyisten raiteiden viereen välille Leppävaara - Kauklahti. Lopputilanteessa kaksi eteläisintä raidetta on tiheän kaupunkijunaliikenteen käytössä ja kaksi pohjoisinta raidetta nopeamman lähiliikenteen ja Turun suunnan kaukoliikenteen käytössä. Suunnitelmassa on esitetty Kilon, Keran, Kauniaisten, Koivuhovin, Tuomarilan, Espoon keskuksen ja Kaukalahden liikennepaikkojen kehittäminen, yhteydet muuhun maankäyttöön sekä liityntäpysäköinti. Suunnittelualueen pituus on noin 15 kilometriä.

Kaupunkiradan kustannukset vuoden 2014 hintatasossa on laskettu olevan 238 miljoonaa euroa. Hintataso indeksikorjattuna nykyhetkeen antaa kokonaiskustannusarvioksi 275 miljoonaa euroa.

Ratasuunnitelman yhteydessä on laadittu ympäristövaikutusselvitys, jossa on käsitelty mm. vaikutukset maisemaan, luontoon ja ihmisiin sekä tutkittu melun ja tärinän vaikutusalueet. Erillisessä väyläarkkitehtuuriraportissa on esitetty alustava suunnitelma kaupunkiradan yhtenäisestä ilmeestä ja mm. laiturikatosten muodosta ja väreistä. Ratasuunnitelman ohessa on suunniteltu myös nk. pyöräilyn laatukäytävä radan läheisyyteen.

Ratasuunnitelma on hyväksytty vuonna 2014 ja sen voimassaoloa on jatkettu vuonna 2019 vuoden 2023 loppuun. Valtion investointipäätös on syntynyt seudun MAL-sopimuksen tultua allekirjoitetuksi 8.10.2020. Toteutuspäätöksen jälkeen hanke jatkuu rakentamissuunnittelulla ja rakentamisella. Tämänhetkisen arvion mukaan varsinainen rakentaminen voisi käynnistyä vuonna 2022 ja sen kesto olisi noin 5 vuotta. Rakentaminen toteutettaneen vaiheittain.

Ratarakentamisen yhteydessä Espoon kaupunki toteuttaa erillisiä katu- ja siltahankkeita noin 40 miljoonan euron edestä. Espoon ja Kauniaisten kaupungit yhdessä toteuttavat erillishankkeena pyöräilyn laatukäytävän, jonka kustannusarvio on 15 miljoonaa euroa. Tästä Kauniaisten osuuden arvioidaan olevan n. 2,5 milj. euroa, mikä ei sisälly ratainvestointiin, vaan tulisi sen lisäksi.

Kaupunkiradan materiaali on luettavissa Väylän internetsivuilta <https://vayla.fi/espookaupunkirata>.

Hankkeen aiemmat käsittelyt Kauniaisissa

Kaupunkiratahanketta on käsitelty kaupungin eri toimielimissä vuodesta 2002 alkaen, jolloin yhdyskuntalautakunta, kaupunginhallitus ja kaupunginvaltuusto käsitelivät silloisen valtion Ratahallintokeskuksen julkaiseman hankearvioinnin ja yleissuunnittelun tarkistuksen lisämääräraha-asian ja KV vuonna 2003 antoi näistä lausunnon. Hankearviointi päivitettiin vuonna 2007 ja vuonna 2009 KV hyväksyi asemakaavamuutoksen, jossa osoitettiin rata-alueeksi kaupunkiradan tarvitsema varaus. Vuonna 2012 KH hyväksyi ratasuunnitelman kustannusjakosopimuksen ja vuonna 2015 hyväksyttiin ratasuunnitelma (YLK – KH – KV). Vuonna 2019 yhdyskuntavaliokunta antoi lausunnon ratasuunnitelman voimassaolon jatkamisesta. Viimeisimpänä käsittelynä kuluvana syksynä 21.9.2020 KV (§ 42) hyväksyi Kauniaisien osallistumisen ratahankkeen rakennussuunnittelun EU-tukihakemukseen.

Tarkempi listaus käsittelyistä päivämäärineen on esityslistan **oheismateriaalina**.

Kaupunkiratahanke on myös vuosittain ollut esillä osana seudun MAL-sopimuksen tavoitteita ja niiden seuranta kaupunkin talousarviovalmistelujen ja tilinpäätöskäsittelyjen yhteydessä, sekä luonnollisesti MAL-suunnitelmia ja -sopimuksia käsiteltäessä.

Helsingin seudun MAL-sopimukset

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (MAL-sopimus) perustuu Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämistä. Sopimuksella vahvistetaan kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnittelu yhteistyön jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolien sitoutumista seudun kehittämiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. MAL-sopimuksessa määritetään tarkemmat kuntakohtaiset asun-kaavoituksen ja -tuotannon tavoitemäärät sekä niitä tukevat joukkoliikennehankkeet. Kauniaisien kannalta merkittävin seudullinen liikenneinvestointi, Espoon kaupunkiradan jatke, on ollut pitkään mukana MAL-suunnitelmissa, mutta sen toteutusajankohta on ollut tähän saakka avoin. Viimeistä edellinen MAL-sopimus hyväksyttiin KV:ssa 13.6.2016 § 38.

Viimeisimmän MAL-sopimuksen 2020-2031 lähtökohtana on Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne 2019 -suunnitelma (MAL 2019), joka on valmisteltu yhteistyössä Helsingin seudun kuntien, HSL:n sekä valtion ympäristö- ja liikennehallinnon toimijoiden kesken. Suunnitelma hyväksyttiin vuoden 2019 aikana HSL:n hallituksessa, Helsingin seudun yhteistyökokouksessa (HSYK), KUUMA-johtokunnassa sekä seudun kunnissa. Suunnitelma sisältää lakisääteisen Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman. MAL-2019 suunnitelmassa on sitova tavoite leikata seudun liikenteen päästöjä 50 %:lla vuoteen 2030 mennessä (vertailuvuosi 2005).

KV antoi suunnitelmaluonnoksesta kaupungin lausunnon 17.12.2018, linkki <http://kauniainenfi.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=20182739-4>. Kaupunki on silloin lausunnossaan esittänyt, että kaupunkiradan nopeaa käynnistämistä tulisi edistää.

Kauniaisten kaupunginhallitus hyväksyi suunnitelman 27.5.2019, linkki <http://kauniainenfi.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=20192813-6>. Esitystekstissä tuotiin esiin, että Espoon kaupunkiradan toteuttaminen oli MAL-neuvotteluissa siirretty ensimmäiseen toteutuskoriin.

MAL-sopimuksen 2020–2031 neuvottelutulos suunnitelman toimeenpanosta saavutettiin 2.6.2020. Sopimukseen on kirjattu kohdassa 4.2. mm. että valtio käynnistää Espoon kaupunkiradan Leppävaara-Kauklahti toteuttamisen ratasuunnitelman mukaisesti. KV hyväksyi sopimuksen kokouksessaan 21.9.2020, linkki <http://kauniainenfi.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=20202987-3>.

Lisäksi KV hyväksyi seuraavan ponnen:

”Valtuusto toteaa, ettei kaupunkirata paranna kauniaislaisten palvelutasoa. Nykyinen rata täyttää asukkaiden tämän ja huomispäivän julkisen raiteliikenteen tarpeen. Tästä syystä tämä investointi ei ole etusijalla Kauniaisten investointiohjelmassa.

Koska kaupunkirata on edellytys Turun yhden tunnin junalle, valtuusto vaatii, että valtio ja ne kunnat, joita kaupunkirata hyödyttää enemmän, myöskin kantavat radan kustannuksista huomattavasti suuremman taloudellisen vastuun, mikäli uuteen rataan ylipäänsä pitää investoida. Kauniaisten osuus mahdollisesta investoinnista tulee joka tapauksessa suhteuttaa kauniaislaisten radasta saamaan hyötyyn.”

Myös muut seudun kunnat ovat käsitelleet ja hyväksyneet MAL-sopimuksen omissa elimissään ja sopimus on allekirjoitettu kaikkien sopimusosapuolien toimesta 8.10.2020.

Sopimus Espoon kaupunkiradan toteuttamisesta ja rakentamissuunnittelun laatimisesta

Hankkeen suunnittelusta ja toteuttamisesta vastaa Väylävirasto, joka on jo tänä vuonna tilannut joitakin hankkeen käynnistämistä edeltäviä valmistelevia töitä, joiden kustantamiseen Espoon ja Kauniaisten kaupungit ovat sitoutuneet osallistumaan (Kauniaisten maksuosuuden ollessa enintään 10 000 euroa). Tällaisia ovat esim. ratasuunnitelman kustannusarvion tarkistus sekä ratasuunnitelman työvaiheistuksen läpikäyminen.

Varsinainen päätös kaupunkiratahankkeen toteuttamisesta edellyttää hankkeen hyväksymistä Kauniaisten ja Espoon kaupunkien päättävissä elimissä. Valtion puolesta investointipäätös on syntynyt MAL-sopimuksen tultua allekirjoitetuksi 8.10.2020.

Esityslistan **liitteenä** on osapuolien valmisteleva sopimus Espoon kaupunkiradan toteuttamisesta ja rakentamissuunnittelun laatimisesta.

Hankkeen kokonaiskustannukset MAL-sopimuksen neuvottelutuloksen mukaisesti perustuvat kustannusarvioon 275 miljoonaa euroa, josta summasta

valtio on sitoutunut 50 % osuuteen, kuitenkin enintään 137,5 milj. euroon. Kaupunkien (Espoo ja Kauniainen) keskinäinen kustannusjako toisen 50 % ja enintään 137,5 milj. euron osalta on sisällytetty nyt käsiteltävänä olevaan sopimukseen. Sopimuksen mukaan kustannusjako Espoon ja Kauniaisten kesken toteutetaan siten, että Espoon osuus koko hankkeen toteuttamiskustannuksista on 40 % (enintään 110 milj. euroa) ja Kauniaisten osuus 10 % (enintään 27,5 milj. euroa). Toteuttamiskustannuksiin sisältyvät suunnittelukustannukset.

Nyt käsiteltävänä oleva sopimus koskee ensisijaisesti hankkeen rakentamissuunnittelua (enintään 22 milj. euroa). Samalla osapuolet sitoutuvat kuitenkin myös Espoon kaupunkiratahankkeen toteuttamiseen sopimuksessa esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Hankkeesta laaditaan myöhemmin erillinen rakentamisen toteutussopimus osapuolten kesken. Toteutussopimuksessa sovitaan hankkeen toteuttamisen vaatimista toimenpiteistä, niiden rahoituksesta ja hankkeessa toteutettavien rakenteiden omistajuudesta sekä kunnossapitovastuista.

Sopimukseen sisältyy ehto kaupunkien mahdollisuudesta rakentamissuunnitteluvaiheen jälkeen arvioida uudestaan osallistumisestaan rakentamisvaiheeseen, jos toimintaympäristön muuttuminen merkittävästi heikentää kaupunkien investointikykyä ja siten mahdollisuutta osallistua tämän sopimuksen tarkoittaman hankkeen toteuttamiseen.

Sopimus ei sisällä erillishankkeena toteutettavan pyöräilyn laatukäytävän eikä kaupunkien muiden erilliskohteiden suunnittelua, joita kaupungit samalla kuitenkin sitoutuvat edistämään. Pyöräilyn laatukäytävän toteutuksen hinta Kauniaisille on n. 2,5 milj. euroa ratainvestoinnin lisäksi. Erikseen on todettu, että Kauniaisten aseman liityntäpysäköintilaitos ei ole erilliskohde, vaan sisältyy hankkeeseen.

Sopimuksella valtuutetaan Väylävirasto toimimaan hankkeen rakennuttajana ja tilaajana, kuitenkin siten, että valitut palveluntuottajat voivat veloittaa kaupunkien maksusuodet suoraan kaupungeilta Väyläviraston hyväksytyä laskut ensin.

Lisäksi sopimuksessa sovitaan yhteistyöstä hankkeen aikana (ohjausryhmä ja projektiryhmä), jotta kaupunkien mahdollisuudet ohjata ja valvoa hanketta toteutuvat.

Kaupunkiratahankkeen kustannusvaikutukset Kauniaisten kaupungille

Kaupunkiradan toteutuksen käynnistymisellä tulee olemaan erittäin merkittävä vaikutus kaupungin investointiohjelmaan. Investointiesitys vuosille 2021–2024 tulee sisältämään määräraharauksen hankkeen suunnittelulle ja toteutukselle. Tässä vaiheessa voidaan arvioida, hankkeen käynnistymisen aikataulusta riippuen, vuosien 2021–2022 suunnitteluvaiheessa määrärahatarpeen olevan 0,5–1,0 miljoonan euron suuruusluokkaa vuosittain ja rakentamisen aikana vuosina 2023–2028 keskimäärin 5 miljoonan euron suuruusluokkaa vuosittain.

Hankkeen suunnittelukustannuksiin 22 miljoonaa euroa on myönnetty EU-tukea 50 % eli enintään 11 miljoonaa euroa, mikä jaetaan osapuolien

kesken alustavasti tukihakemuksessa ilmoitetun mukaisesti (valtio 50 %, Espoo 40 %, Kauniainen 10 %). Lopullinen tuen jakautuminen tulee riippumaan siitä, kuinka paljon kullekin projektipartnerille kertyy kustannuksia, jotka EU hyväksyy avustuskelpoisiksi, tai miten EU-avustussumma päätehtään jakaa projektipartnereiden kesken. Avustuksen jako on täysin partnereiden keskenään päätettävissä. Todettakoon, että kyseinen 22 milj. euron toteutussuunnittelu sisältyy hankkeen edellä mainittuun kokonaiskustannusarvioon 275 milj. euroa.

Mikäli on riski siitä, että suunnittelun tai toteutuksen kustannusarvio ylittyisi, tulee siitä neuvotella osapuolien kesken ensisijaisesti siten, että hankkeen kokonaiskustannukset eivät ylitä.

Kaupunkiratahankkeen valmistumisen myötä Kauniaisille muodostuu oikeus periä muilta HSL-kunnilta tekemästään investoinnista 50 % verran investoinnin poistoaikana. HSL-infrakorvaukset ovat osa HSL-kuntien julkisen liikenteen kuntaosuuksia. Kukin jäsenkaupunki/kunta tekee erillisen sopimuksen HSL:n kanssa omistamansa joukkoliikenneinfran käytöstä noudattaen HSL:n perussopimuksen periaatteita. Kunnille kohdistetaan vuosittain kuntien HSL:ltä laskuttamat infrakorvaukset niiden toteuttamista liikenneinvestoinneista (kunnittain, liikennemuodoittain, nousuittain). Esimerkiksi investoinnin ollessa 30 miljoonaa euroa ja poistoajan 30 vuotta, voisi Kauniainen laskuttaa vuosittain 0,5 miljoonan euron osuuden HSL:ltä. Em. poistojen lisäksi kunnalla on mahdollisuus laskuttaa korkoa jäljellä olevasta infran pääomasta (korkoprosentti on 5 % josta laskutus puolet eli käytännössä 2,5 %). Investoinnin lisäksi kunta voi laskuttaa täysimääräisesti ylläpidosta mahdollisesti syntyvät käyttökustannukset.

Tämän hetken Kauniaisten HSL-kuntaosuuteen kohdistetaan muiden kuntien toteuttamista investoinneista infrakorvauksia niiden kokonaisuudesta 0,24 % (140,8 milj. euroa).

HSL:n perussopimus sekä sopimukset infrakorvauksista ovat esityslistan **oheismateriaalina**.

Kaupunkiratahankkeen muut vaikutukset Kauniaisten kaupungille

Edellä selostettujen liikenteellisten ja kustannusvaikutusten lisäksi kaupunkiratahankkeen toteutuksella on lukuisia paikallisiin liikennejärjestelyihin, olosuhteisiin ja kaupunkikuvaan kytkeytyviä vaikutuksia.

Kaupunkiradan mahdollistavat järjestelyt ovat tärkeä osa Kauniaisten keskustasuunnitelman loppuunsaattamista ja kaupunkikuvan uudistamista. Uusi rautatiesilta ja nykyistä leveämpi ja korkeampi radan alittava katuyhteys poistaa tunnelimaisen kuilun ja yhdistää radan pohjois- ja eteläpuolen nykyistä avoimemmin niin visuaalisesti kuin toiminnallisestikin. Uuden leveämmän rautatiesillan alle pystytään järjestämään sään suojassa laadukas julkisen liikenteen vaihtopaikka bussista toiseen tai bussista junaan, jonne olisi jatkossa esteetön pääsy kaikista suunnista, sillä asema-alueelle rakennetaan hissiyhteys. Myös juniin olisi jatkossa esteetön kulku tasossa ilman korkeaa porrastusta. Nykyisen järjestelyn epäkohdista kaupunki vastaanottaa toistuvasti runsaasti palautetta. Uudella junapysäkillä tulisi olemaan odotuskatokset ja kattavat informaatiojärjestelmät. Vastaavat kau-

punkikuvalliset ja tekniset parannukset toteutettaisiin myös Koivuhovin asemalle (Bredanportin alikulun kohennus, hissit, odotuskatokset, infojärjestelmät).

Uusi leveämpi rautatiesillan alitus keskustassa mahdollistaa myös jalanku- ja pyöräliikenteen omilla kaistoillaan radan eri puolilta toiselle jatkuen yhtenäisenä Asematielle, Tunnelitielle tai Helsingintielle. Polkupyöräilyn laatuikävä rakennetaan niin ikään yhtenäisesti jatkuvana väylänä ratahankkeen yhteydessä kaupunkien erillishankkeena. Pyöräpaikkoja lisätään asemien yhteyteen.

Ratasuunnitelmaan sisältyy ja hankkeeseen sisältyvänä toteutetaan Kauniaisten aseman uusi liityntäpysäköintilaitos, jossa on autopaikkoja 141 + 144 kpl kahdessa kerroksessa, toinen maanalaisena ja toinen maantasoisena kerroksena. Lisäksi ratasuunnitelmassa on esitetty pysäköintilaitoksen viereen 23 maanvaraista autopaikkaa sekä 28 moottoripyöräpaikkaa. Yhteensä autopaikkoja ja mp-paikkoja on siis 336 kpl (nyt paikkoja on 263 kpl hieman laajemmalla alueella). Senaatin Asema-alueet Oy omistaa keskeiset maa-alueet Kauniaisten asemalla, mukaan lukien suurimman osan radan pohjoispuolelle sijoittuvasta liityntäpysäköintialueesta. Kaupunkiratasuunnitelman mukainen liityntäpysäköintiratkaisu tulee tarkemmin suunnitella alueen maanomistajien (Senaatin Asema-alueet, Kauniaisten kaupunki) kanssa yhteistyössä. Senaatin Asema-alueet Oy on ilmoittanut haluavansa tehtävänsä mukaisesti edistää alueelle yhteiskuntavastuullista ja teknis-taloudellisesti järkevää kokonaisratkaisua siten, että se mahdollistaa myös alueen kestävä ja toiminnallisesti jalostuneen jatkokehittämisen.

Koivuhovin asemalla ratasuunnitelmaan sisältyy 109 pysäköintipaikkaa maan tasoon.

Nykyinen rautatiesilta on ulkonäöltään rapistunut eikä vastaa keskustan uudistunutta kaupunkikuvaa. Se on myös jäänyt vuosien saatossa matalaksi vaikeuttaen aika ajoin kuljetusajoneuvojen liikkumista. Kokonaan uusi silta ja n. puolen metrin lisäys alituskorkeuteen olisivat selkeä parannus.

Fasaanintien ja Yhtiöntien/Palokunnankujan alikäytävät rakennetaan suunnitelman mukaan uudelleen siten, että ne ovat esteettömät, paremmin valaistut ja nykyistä turvallisemman oloiset.

Kaupunkirataliikenne omalla raideparillaan mahdollistaa 10 minuutin vuorovälin ruuhka-aikoina. Tätä pidetään yleisesti ns. kellosta riippumattomana yhteytenä – asemalle voi suunnata oman aikataulun mukaan kiirehtimättä ja luottaa siihen, että seuraava juna tulee kohtuullisessa ajassa. Kaupunkirataliikenteen matka-aika Helsingin keskustaan pitenee muutaman minuutin, mutta juna pysähtyy myös nykyisillä väliasemilla ja parantaa niiden saavutettavuutta. Helsinkiin matkaavan on mahdollista jatkossakin valita nopeamman raiteen U-juna. Myös Kirkkonummen suuntaan on jatkossa mahdollista lisätä junavuoroja.

Ratahankkeen myötä liikennehäiriöiden hallittavuus paranee, jolloin niiden vaikutukset matkustajille vähenevät. Turvallisuutta on tarkoitus parantaa monin tavoin, esim. lisäämällä turva-aitoja ja erityisen tärkeänä Kauniaisten raideturvallisuutta lisäävänä seikkana nykyinen jalankulkuyhteys radan yli

saadaan viimein poistettua. Se on toistaiseksi ainoa esteetön kulkuyhteys Kirkkonummen suunnan asemalaiturille radan eteläpuolelta. Kauniaisten aseman tuntumassa on viime vuosina valitettavan usein tapahtunut traagisia junan alle jäämisiä.

Ratahanke sisältää melusuojauksen lähes koko Kauniaisten osuudelle sekä tärinäsuojauksen ratarakenteeseen merkittävälle osuudelle Kauniaisten osuutta.

Hankkeen toteutuksen edellyttämä kaavoitus on valmis Kauniaisten alueella.

KJ:

KH päättää esittää KV:lle, että se hyväksyy esityslistan liitteenä olevan sopimuksen Espoon kaupunkiradan toteuttamisesta ja rakentamissuunnittelun laatimisesta (Kauniaisten ja Espoon kaupungit, Väylävirasto) sillä edellytyksellä, että myös muut sopimuksen osapuolet hyväksyvät sen.

Samalla KH ja edelleen KV hyväksyy, että sopimuksen mukaan Kauniaisten kaupungin osuus Espoon kaupunkiradan investointihankkeesta on 10 % eli enintään 27,5 milj. euroa. Em. lisäksi Kauniaisten kaupunki toteuttaa erillishankkeena yhdessä Espoon kaupungin kanssa radan läheisyyteen pyöräilyn laatukäytävän, jonka hinta Kauniaisille on n. 2,5 milj. euroa rata-investoinnin lisäksi.

Lisäksi KH esittää, että KV päättää valtuuttaa Väyläviraston tekemään tilauksia hankkeen suunnittelua ja toteutusta varten kilpailuttamiltaan tai muuten Väyläviraston hankintaohjeistuksen mukaisesti hankkimiltaan tahoilta.

Lopuksi KH esittää, että KV päättää oikeuttaa kaupunginjohtajan tekemään sopimukseen mahdollisesti vielä tarvittavat teknisluontoiset muutokset sekä allekirjoittamaan em. sopimuksen ja mahdolliset myöhemmin tarvittavat, tätä sopimusta noudattavat asiakirjat kaupungin puolesta.

.....

Esittelijä muutti esittelytekstiä "Kaupunkiratahankkeen kustannusvaikutukset Kauniaisten kaupungille"-osan toisen kappaleen osalta siten, että ensimmäinen lause kuuluu "Hankkeen suunnittelukustannuksiin 22 miljoonaa euroa on myönnetty EU-tukea 50 % eli enintään 11 miljoonaa euroa, mikä jaetaan osapuolien kesken tukihakemuksessa ilmoitetun ja nyt hyväksyttävänä olevan sopimuksen mukaisesti (valtio 50 %, Espoo 40 %, Kauniainen 10 %)." Lisäksi esittelijä poisti saman kappaleen kolmannen lauseen "Avustuksen jako on täysin partnerien keskenään päätettävissä." ja lisäsi liitteenä olevaan sopimukseen, kohtaan 1. uuden kolmannen kappaleen: "Hankkeen suunnitteluun ja rakentamiseen saadut tai saatavat EU:n tuet jakaantuvat osapuolten hyväksi samalla jaolla kuin menot, eli Valtio 50 %, Espoo 40 % ja Kauniainen 10 %."

Keskustelun jälkeen jäsen Johanssonin esittämä ja jäsen Salmisen kannattama ehdotus asian palauttamisesta valmisteluun alla olevien asioiden selvittämiseksi, hyväksyttiin yksimielisesti.

- Varikon kustannukset ja kustannusjako
- Kauniaisten alueella syntyvät todelliset kustannukset
- Laskelmien päivitys vuoden 2025 kustannusindeksillä
- Rasittavatko lunastuskustannukset (noin 7 milj.€) Kauniaista?
- Miten HSL:n tasausjärjestelmä toimii?

Päätös:

Asia palautettiin.