

Rantarata-työryhmän kannanotto Väyläviraston selvitykseen Rantaradan kehittämisestä

Hallitus on viime syksyn budjettiriihen yhteydessä päättänyt kohdentaa hallitusohjelman investointiliitteessä olevan 80 miljoonan euron määrärahan Kauklahti–Karjaa-rataosuudelle.

Rantaradan osuudelle Kauklahti–Karjaa ja Karjaa–Hanko on Väylävirasto tehnyt hankearvioinnin. Karjaa–Hanko-rataosuudelle on teetetty infraselvitys.

Rantaradalla on keskeinen vaikutus Kirkkonummen, Siuntion, Inkoon, Raaseporin ja Hangon kasvun sekä elinvoiman myönteiseen kehittymiseen. Tämän vuoksi Rantarata-työryhmä ehdottaa, että hallituskauden määräraha 80 miljoonaa euroa on kohdistettava, jo tehtyjen hallituspäätösten mukaisesti, Kauklahti–Karjaa-rataosuuden kehittämisvaihtoehdon **2 (K-Ve2)** toteuttamiseen.

Rantaradan hankearviointi Kauklahti-Karjaa rataosalla:

Tarveselvityksessä rataosuudella Kauklahti–Karjaa tuodaan esiin Rantaradan peruskorjausten sekä kyseisen rataosuuden kehittämisen hankearviot. Alueellisen rantaratatyöryhmän tavoite on panostaa Rantaradalle esitettyihin kehityshankkeisiin. Perusparannushankkeet ja niiden toteutus tulisi toimeenpanna radanpitäjän (Väyläviraston) toimesta erillisellä korvamerkityllä teknisen ylläpidon määrärahalta.

Toimenpiteiden keskeinen tavoite on mahdollistaa lähijunaliikenteen kehittäminen Hangosta Helsinkiin Tammisaaren, Karjaan, Inkoon, Siuntion ja Kirkkonummen kautta. Alueen omaan maankäyttöarvioon perustuva ennuste näyttää Kirkkonummi–Karjaa-rataosalla tehtävien matkojen määrälle 25 prosentin kasvua nykytilanteesta vuoteen 2050 mennessä, toisin kuin selvityksen pohjana ollut ennuste.

Kehittämisvaihtoehto 2 (sisältäen kaksoisraideosuuden Siuntion kohdalle) tarjoaa parhaan mahdollisuuden kauko- ja lähijunaliikenteen kehittämiseksi nykyisellä Rantaradalla, sekä lisää huomattavasti radan häiriösietoisuutta.

Nykyinen Rantarata palvelee Suomen kasvukolmion kaukoliikennettä vähintään vuosikymmenien ajan (päättöksiä Länsiradan Salo–Lohja-välistä ei ole, ja se on joka tapauksessa nyt suunniteltu yksiraiteiseksi), ja samalla paikallisliikenteellä on tällä rataosuudella voimakas kehittämispotentiaali. Rata liittyy myös Etelä-Suomen huoltovarmuuden ja niin sanotun Military Mobility kannalta kriittisiin väyliin.

Rantaratatyöryhmän näkemys siis on, että on mahdotonta perustella tälle välille mitään muuta kuin parhaan välityskyvyn tuottava kehittämistoimenpide.

Kauklahti–Karjaa hankearvion kehittämisvaihtoehto 2 (K-Ve2) toteutusta puoltavat seuraavat selvityksestä johdettavat perustelut:

- Vaihtoehto mahdollistaa nykyisen Rantaradan hyödyntämisen toteuttamalla välttämättömät tekniset parantamistoimenpiteet samalla kun rataosuudelle toteutetaan kaksoisraideosuus.

- Siuntion kaksoisraiteen sekä asemanseudun toteuttaminen mahdollistaa parhaiten henkilöjunaliikenteen kehittämisedellytykset sekä Helsingin ja Hangon että Helsingin ja Turun välillä. **Siuntion kaksoisraiteen suunnittelu tulisi sisällyttää Väylän suunnitteluohjelmiin siten, että suunnittelutyö alkaisi heti vuonna 2025.**
- Vaihtoehto sisältää myös Väyläviraston selvityksissä esitetyt välttämättömät peruskorjaustoimenpiteet, jotka ovat edellytyksenä muille kehitystoimenpiteille. Hankearvion mukaan osa tarvittavista parantamistoimenpiteistä on kiireellisiä, mutta osa parantamistoimenpiteistä voidaan toteuttaa myöhemmin.
- Kehittämisvaihtoehtojen hyöty-kustannussuhteeksi on hankearviossa esitetty vaihtoehdossa K-Ve1 0,31 ja Siuntion kaksoisraiteen sisältävässä vaihtoehdossa K-Ve2 0,30. **Toimien ajoittaminen Espoon kaupunkiradan rakentamisen ja katkojen yhteyteen parantaisi hyöty-kustannussuhdetta merkittävästi.**
- Hankearvioinnissa esitetyt kehittämistoimenpiteet K-Ve1 sekä tarveselvityksessä tunnistetut välittömät toimenpiteet on kuitenkin syytä toteuttaa esitetyllä tavalla tarveselvityksen aikajanakuvan 13. mukaisesti. Myös tämä työvaihe olisi hyvä kytkeä Espoon kaupunkiradan ratakatkoihin, jolloin kustannukset sekä junaliikenteen haitat pienenisivät.

Hallituskauden 80 miljoonan euron määräraha tulee siis jo tehtyjen hallituspäätösten mukaisesti kohdentaa Kauklahti–Karjaa-rataosuuden kehittämisvaihtoehdon 2 (K-Ve2) toteuttamiseen.

Rantaratatyöryhmän yhteiset palvelutasotavoitteet:

1. Henkilöjunaliikenteen Helsingistä länteen Rantarataa hyödyntäen on parannettava siten, että junia pysähtyy nykyistä useammin kaikissa Länsi-Uudenmaan kunnissa.

- Lännän suunnan liikenne palvelee työmatka- ja opiskelijaliikennettä Espoosta, Kirkkonummelta, Siuntiosta ja Inkoosta sekä varusmiesten liikkumista Dragsvikiin Raaseporiin ja Upinniemeen Kirkkonummelle, sekä liikennettä Turkuun nykyisiltä asemilta.
- Vuorovälit eivät saa olla liian suuret (vrt Kirkkonummi tällä hetkellä), vaan junaliikenteeseen kannustavat.

2. Tarvitaan suoria junayhteyksiä Hanko–Helsinki–Hanko-välillä niin, että ne palvelevat työmatkaliikennettä ja muuta arkipäivän liikennettä.

- Hanko-Helsinki-Hanko-välille tulee saada toimivia työmatkavuoroja, eli arkisin aamulla n. klo 7.00–9.00 aikaan perillä Helsingissä ja paluuvuoron lähtö n. klo 15.30–18.30 välillä (ve ITÄ1).
- Inkoon asema tulee ottaa uudelleen käyttöön.

- HSL-liikenteen läntisen pääteaseman, Siuntion, lähijunaliikenteen palvelutason nostoa tarvitaan (ns. palvelutasoluokkaan IV), mm. koska silloin siirtyminen kaukojunaliikenteen ja lähijunaliikenteen välillä helpottuu. Kirkkonummen aseman käyttöä vastaaviin siirtymisiin tulee myös helpottaa.

3. Tarvitaan säännöllinen suora viikonloppuliikenne pääkaupunkiseudun ja Hangon sekä välipysäkkien välille.

- Lauantaina ja sunnuntaina vuoroja Helsinki–Hanko–Helsinki, pysähtyen kaikilla välipysäkeillä.
- Aikataulut tulee sovittaa myös Dragsvikin ja Upinniemen varuskuntien tarpeisiin.

4. Tavaraliikennettä ja sen mahdollisia investointeja ei tule unohtaa Rantaradalla. Hangon satama on Suomen ainoa varmasti jäätön syväsatama, kyseessä on huoltovarmuuden ja kriisitilanteiden kannalta keskeinen raideyhteys.

- Länsi-Uudellamaalla on satamien ohella valmistavan teollisuuden potentiaalia tavaraliikennetarpeiden lisäämiselle (mm. Joddböle).
- Tavaraliikenneterminaalien tilannetta tulee yleisesti ottaen kehittää pääkaupunkiseudulla.
- Nyt sähköistetyn Hanko–Hyvinkää raiteen potentiaali tulee täysimääräisesti hyödyntää.

Hangon kaupunki, Raaseporin kaupunki, Inkoon kunta, Siuntion kunta, Kirkkonummen kunta