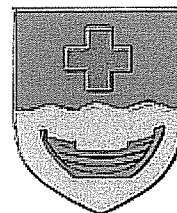


Rantarata Pasila – Kirkkonummi km 35+ 453: Tolsan liikennepaikan asemajärjestelyjen suunnittelu, Kirkkonummi

Yleissuunnitelma



RATAHALLINTOKESKUS
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN



Kirkkonummen kunta

TIIVISTELMÄ

Lähtökohdat

Suunnittelukohde sijaitsee Kirkkonummen kunnassa, Heikkilän ja Laajakallion osayleiskaava-alueilla. Tolsan liikennepaikka sijoittuu rantaradalle, kantatien 51 läheisyyteen Kirkkonummen keskustan ja Jorvaksen asemien väliin.

Nykyinen seisake sijaitsee radan kaarteessa ja laiturit ovat sorapintaiset, matalat ja lyhyet. Seisakkeella on laituripolku, josta pääsee ylittämään radan. Radan ylittäminen aiheuttaa vaaratilanteita. Kulkuyhteydet seisakkeelle ovat huonot.

Rantaradalla Tolsan seisakkeen kohdalla radalla liikennöi noin 120 junaa vuorokaudessa, joista hiukan alle puolet on kaukoliikenteen junia ja muut pääkaupunkiseudun lähiliikennettä. Suurin osa kaukojunaliikenteestä on Helsingin ja Turun välistä matkustajaliikennettä. Radalla ei ole tavarajunaliikennettä. Espoo – Kirkkonummi lähijunaliikenteen kehittämisselvityksen mukaan on tarpeen varautua pitkällä aikavälillä neliraiteiseen kaupunkirataan, joka voidaan toteuttaa ensimmäisessä vaiheessa kolmiraitteisena.

Suunnitelman tavoitteena on Tolsan liikennepaikan turvallisuuden ja palvelutason sekä toiminnallisuuden parantaminen. Laadittavilla suunnitteluratkaisuilla pyritään seisakkeen liikenneturvallisuuden parantamiseen sekä esteettömyysvaatimukset täyttävillä yhteyksillä tavoittamaan paremmin alueen väestö. Tavoitteena on teknisesti, liikenteellisesti, ympäristöllisesti ja taloudellisesti toteuttamiskelpoinen ratkaisu, joka ei aiheuta huomattavaa haittaa junaliikenteen hoidolle ja kehittämiselle.

Vaihtoehtotarkastelut

Tolsan liikennepaikalle on tarkasteltu kolme vaihtoehtoista ratkaisua: VE0+, VE1 ja VE2. Kaikki ratkaisut voidaan toteuttaa kahdessa vaiheessa. Ensimmäinen vaihe voidaan toteuttaa välittömästi ratasuunnitelman valmistuttua ja toinen vaihe suunnitelman "Kantatien 51 rakentaminen välillä Kirkkonummi - Kivenlahti, Tolsan eritasoliittymä" mukaisten tiejärjestelyjen valmistuttua.

Vaihtoehdossa **VE0+** uudet laiturit rakennetaan Tolsantien länsipuolelle 220 metrin pituisena. Vanhat laiturit jäävät uusien kohdalle. Tolsantien nykyisen alikulkusillan länsipuolelle rakennetaan uusi kevyen liikenteen alikulkukäytävä radan alitse.

Vaihtoehdossa **VE1** rakennetaan Tolsan uusi liikennepaikka kokonaan Tolsan nykyisen alikulkusillan itäpuolelle, johon uudet 220 metrin laiturit sijoitetaan. Tolsan alikulkusillan itäpuolelle rakennetaan uusi kevyen liikenteen alikulku, josta on kevyen liikenteen väylät laitureille. Laiturien kohdalla sijaitsevat Heikkilän puolenvaihtopaikan opastimet siirretään Tolsan alikulkusillan länsipuolelle. Heikkilän puolenvaihtopaikan liikennöitävyyttä parannetaan raideopastimilla.

Vaihtoehdossa **VE2** laiturit sijoitetaan keskeisesti radan alittavan nykyisen Tolsan alikulkusillan molemmille puolille. Tolsan nykyinen alikulkusilta puretaan ja tilalle rakennetaan uusi alikulkusilta ja laiturisillat. Sillan kohdalla rakennetaan ajoradan molemmille puolille jalankulku- ja pyörätiet.

Vaihtoehtojen vaikutusten arviointi

Laitureiden rakentaminen parantaa Tolsan seisakkeen käytettävyyttä. Kaikissa vaihtoehtoissa esteettömyysvaatimukset täyttyvät. Laituripolun poistuminen ja alikulkuyhteyden rakentaminen parantaa Tolsan liikennepaikan liikenneturvallisuutta. Laitureiden sijoituksella ei ole merkittävää vaikutusta alueen melutasoon tai raideliikenteen aiheuttaman tärinän etenemiseen maaperässä. Kaikkien vaihtoehtojen vaikutus luonnonympäristöön on vähäinen.

Laiturien paras sijoituspaikka on suoralla rataosuudella, koska sijainti radan kaarteessa estää veturinkuljettajalta näkemän laiturille junan pysähtyessä ulkokaarteeseen puoleiselle raiteelle. Vaihtoehdossa 0+ puolet ulkokaarteeseen laiturista jää näkemältä katveeseen.

Tolsan liikennepaikan itäpuolella sijaitsee Heikkilän puolenvaihtopaikka, jonka esiopastimet sijaitsevat nykyisen Tolsan alikulkusillan itäpuolella. Vaihtoehdot 0+ ja 2 voidaan toteuttaa siten, ettei laiturien sijainnilla ole muuttavaa vaikutusta puolenvaihtopaikan käyttöön. Vaihtoehdossa 1 laiturit sijoittuvat puolenvaihtopaikan ja esiopastinten väliin, mikä aiheuttaa häiriötilanteissa haittaa junaliikenteelle.

Junakapasiteetin lisäämiseksi tutkittiin tämän suunnittelutyön yhteydessä kolme vaihtoehtoa: uusi vaihtoyhteys Kirkkonummen aseman itäpäässä, kaarrevaihde Kirkkonummen itäpuolelle radan kaarteeseen tai kolmannen raiteen rakentaminen Heikkilän ja Kirkkonummen välille. Kolmannen raiteen rakentaminen Heikkilän ja Kirkkonummen välille todettiin parhaimmin junaliikenteen kehittämistä palvelevaksi ratkaisuksi. Junakapasiteetin lisäys kolmannen raiteen avulla edellyttää kuitenkin Tolsan laitureiden sijoittamista siten, että Heikkilän puolenvaihtopaikan esiopastimet voidaan sijoittaa laitureiden ja puolenvaihtopaikan väliin. Tämä ei ole mahdollista laitureiden sijoitusvaihtoehdossa 1.

Johtopäätökset ja vaihtoehdon valinta

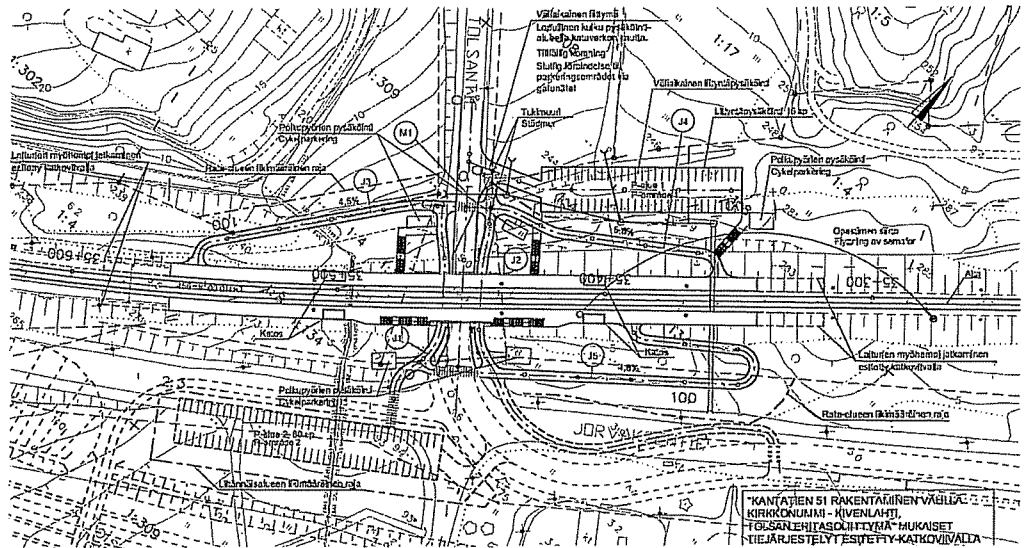
Vaihtoehto 0+ on taloudellisesti edullisin. Sen kustannusarvio on noin 4,3 milj. euroa. Näkemäpuute laiturille aiheuttaa erittäin suuren turvallisuusrisikin eikä ratkaisu täytä ratateknisten ohjeiden vaatimuksia laitureiden sijoittamiselle. Junaliikenteen kapasiteettia voidaan lisätä rakentamalla kolmas raide Heikkilän ja Kirkkonummen välille.

Vaihtoehto 1 on taloudellisesti keskivaiheilla, kustannusarvio noin 5,1 milj. euroa. Vaihtoehto vaikeuttaa nykytilanteessa junaliikenteen hoitoa häiriötilanteissa. Turvalaitteiden sijainti estää kolmannen raiteen rakentamisella saavutettavan junaliikenteen kapasiteetin noston Heikkilän ja Kirkkonummen välillä.

Vaihtoehto 2 on kallein, kustannusarvio noin 6,0 milj. euroa. Junaliikenteen kapasiteettia voidaan lisätä rakentamalla kolmas raide Heikkilän ja Kirkkonummen välille.

Suunnitteluryhmä päätti vertailun perusteella jatkaa suunnittelua vaihtoehdon 2 pohjalta, koska se mahdollistaa junaliikenteen kehittämisen tulevaisuudessa. Vaihtoehdossa 2 saavutetaan liikenneturvallisuustavoitteet ja maankäytön suunnittelulla voidaan saavuttaa ympäristöllisesti kestävä ratkaisu.

Yleissuunnitelmaratkaisu



Ensimmäisessä vaiheessa Tolsan liikennepaikalle rakennetaan uudet 220 metrin pituiset laiturit keskeisesti Tolsan nykyisen alikulkusillan itä- ja länsipuolelle. Tolsan alikulkusillan kohdalle rakennetaan uusi alikulkusilta. Aliittavan maantien (Tolsantie) molemmille reunoille rakennetaan kevyen liikenteen väylät. Väylyltä on kevyen liikenteen väylät ja porrasyhteydet laitureille.

Laiturien kohdalla sijaitsevat Heikkilän puolenvaihtopaikan opastimet siirretään laitureiden itäpuolelle.

Liityntäpysäköinti autoille on suunniteltu uuden aseman pohjoispuolelle Tolsantien itäpuolelle. Polkupyörien pysäköintialueet telineineen on sijoitettu portaiden läheisyyteen.

Toisessa rakentamisvaiheessa radan eteläpuolelle sijoitetaan toinen liityntäpysäköintipaikka. Pysäköintialueelta rakennetaan kulkuyhteydet laitureille sekä myös kevyen liikenteen väylän jatke linja-autopysäkeille.

Laajakallion asemakaavan katujärjestelyjen toteuduttua puretaan pohjoispuolisen pysäköintialueen väliaikainen liittymä Tolsantielle. Tässä vaiheessa voidaan osa pohjoispuolen pysäköintipaikoista muuttaa asukas pysäköinniksi.

Hankkeen rakentamisen kustannusarvio on 6,5 miljoonaa euroa.

Jatkotoimenpiteet

Ratahallintokeskus lähettää yleissuunnitelman Kirkkonummen kuntaan nähtäville asettamista varten ja pyytää siitä kunnan, Uudenmaan ympäristökeskuksen, Uudenmaan liiton, Tiehallinnon sekä muiden tarpeellisten sidosryhmien lausunnot. Saatuaan lausunnot Ratahallintokeskus tekee päätöksen jatkotoimenpiteistä.

Kun yleissuunnitelmasta on tehty hyväksymispäätös se toimii ohjeena rata-suunnitelmaa laadittaessa.