

Lausunto lentoradan YVA-selostuksesta

Maakuntahallitus 11.12.2023 § 182
353/06.02.00/2022

Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Lentorata välillä Pasila (Helsinki) - Kytömaa (Kerava) on uusi 30 kilometrin pituinen kaukoliikenteen rataosa, josta 28 kilometriä sijoittuu tunneliin. Lentoradan tavoitteena on lyhentää matka-aikoja lentoasemalle, vähentää henkilöautolla ajettuja kilometrejä sekä tuoda kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä pääkaupunkiseudun liikennöinnissä. Lentorata on voimassa olevan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan mukainen.

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt lausuntoa Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Lentoradan YVA-selostus antaa pääosin hyvän kokonaiskuvan hankkeen mahdollisista vaikutuksista ja lähtökohtaisesti tarjoaa hyvät edellytykset jatkosuunnitteluun. Lausunnossa esitetään täydennystarpeita liikenteen, luontovaikutusten ja ilmastovaikutusten osalta. Lisäksi todetaan, että kielteisten vaikutusten lieventämistoimenpiteet on otettava mahdollisimman kattavasti huomioon jatkosuunnittelussa.

Asian vireilletulo

Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on 1.11.2023 pyytänyt lausuntoa Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (YVA-selostus). Lausunnon määräaika on 29.12.2023.

Asian tausta

Lentorata vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2021-2032 tavoitteisiin parantaa Suomen ja sen eri alueiden kansainvälistä saavutettavuutta mm. kehittämällä Helsinki–Vantaan lentoaseman toimivuutta ja saavutettavuutta. Lentoradan tavoitteena on lyhentää matka-aikoja Helsinki–Vantaan lentoasemalle, edistää kulkutapamuutosta ajoneuvoliikenteestä raideliikenteeseen sekä vapauttaa pääradan kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä Helsingin seudun liikennöinnissä. Hankkeella pyritään varmistamaan tulevaisuuden henkilöjunaliikenteen kasvua ja toimintavarmuutta.

YVA:ssa tarkastellaan kolmea eri vaihtoehtoa:

- **Vaihtoehto L: Lentorata.** Lentoradan suunnittelualaue alkaa Pasilan aseman pohjoispuolelta, Pasilan ja Ilmalan ratapihalta ja päättyy Keravan aseman pohjoispuolelle, erikseen pääradan ja Lahden oikoradan suunnille. Kokonaisuudessaan noin 30 kilometriä pitkää Lentoradasta noin kaksi kilometriä on avorataa ja 28 kilometriä on kahdessa erillisessä ratatunnelissa. Radalla on tunneliasema Helsinki–Vantaan lentoasemalla.
- **Vaihtoehto P: Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5.raide).** Päärata-vaihtoehdon suunnittelualaue alkaa Käpylän pohjoispuolelta ja päättyy Keravalle. Uuden rataosuuden pituus on 22,5 kilometriä. Lisäraide sijoittuu nykyisten raiteiden länsipuolelle lukuun ottamatta Tikkurilan aseman kohtaa, jossa uusi raide sijoittuu nykyisten raiteiden itäpuolelle. Vaihtoehto ei sisällä suoraa rautatieyhteyttä Helsinki–Vantaan lentoasemalle.

- **Vaihtoehto 0+:** Pääradalle on toteutettu Pasila-Riihimäki rataosan liikenteellisen välityskyvyn parantamisen 1. ja 2. vaiheiden mukaiset toimenpiteet

Kaikissa tarkasteltavissa vaihtoehtoissa digitaalinen turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmä oletetaan toteutetuksi.

YVA-menettelyssä tarkasteltavat vaihtoehdot ovat voimassa olevan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan mukaisia.

Ehdotus lausunnoksi

Maakuntakaavatilanne

Hankealue sijaitsee voimassa olevan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueella. Lentorata on osoitettu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Liikennetunnelin ohjeellisen linjauksen merkinnällä. Merkintää koskevan suunnittelumääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota seudullisiin ulkoilu-, virkistys- ja viheryhteystarpeisiin, luonnonsuojeluun, kulttuuriympäristöön ja kulttuuriperintöön, maisemaan, pohja- ja pintavesien suojeluun sekä lajiston liikkumiseen. Lisäksi on pyrittävä minimoimaan liikenteestä aiheutuvia melu-, värinä- ja päästöhaittoja. Ohjeellinen liikennetunneli on toteutettava maanalaisena ratana. Lentoradan osoittamisen perusteena ovat vuosina 2010 ja 2018 valmistuneet Lentorata-selvitykset, sekä vuonna 2012 valmistunut Nopea ratayhteys Helsingistä itään -selvitys.

Päärata on osoitettu maakuntakaavassa merkinnällä Päärata, jolla osoitetaan valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät radat.

Arviointiselostuksessa on asianmukaisesti todettu maakuntakaavatilanne ja kuvattu hankkeen suhde maakuntakaavaan. Selostuksessa ja liitteessä 6 on listattu hankealueelle sijoittuvat maakuntakaavamerkinnät. Uudenmaan liitto toteaa kuitenkin, että listauksista puuttuvat arvioitavien linjausvaihtoehtojen kohdalle tai välittömään läheisyyteen sijoittuvat valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie ja seudullisesti merkittävä tie.

Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Arviointiselostuksessa on tunnistettu hankevaihtoehtojen vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön paikallisella tasolla, sekä seudullisella ja valtakunnallisella tasolla.

Lentorata lisää Helsinki-Vantaan lentoaseman merkitystä valtakunnallisesti merkittävänä liikenteen solmukohtana, sekä parantaa Helsingin seudun ja Lentorataan hyvin kytkeytyvien muiden kaupunkiseutujen välisiä yhteyksiä parantaen kyseisten alueiden kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta.

Lisäksi Lentorata mahdollistaa osaltaan mahdollisen uuden itäisen ratayhteyden toteuttamisen. Toisaalta Tikkurilan ja useiden pääradan lähijuna-asemien valtakunnallinen saavutettavuus voi heikentyä, mikä voi osaltaan vähentää näiden alueiden vetovoimaisuutta.

Pääratavaihtoehto ei arviointien mukaan aiheuta laaja-alaisia vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen, koska se ei vaikuta merkittävästi junaliikenteen palvelutasoon. Lisäraiteen rakentaminen vaikuttaa kuitenkin paikallisesti katualueiden liikenne- ja tilajärjestelyihin, radan varren

liityntäpysäköintialueisiin ja asemien kulkuyhteyksiin sekä aiheuttaa kävelyn ja pyöräilyn reittien siirtotarpeita. Ratakäytävän leveneminen edellyttää kaavamuuksia, maa-alueiden lunastuksia, ratasiltojen leventämistarpeita ja muita merkittäviä infran muutoksia. Lisäksi rakentamisen yhteydessä joudutaan myös purkamaan tai siirtämään rakennuksia.

Molemmat hankevaihtoehdot ovat maakuntakaavan mukaisia, mutta yhdyskuntarakenteen kehittämisen kannalta Lentorata luo enemmän laajemmalle ulottuvia ja pidemmän aikavälin mahdollisuuksia. Lentorata mm. luo edellytyksiä Porvoon kytkemiseen joukkoliikenteen yhteyteen, sekä mahdolliselle Itäradan linjaukselle. Hankkeen vaikutukset kestävän yhdyskuntarakenteen edellytysten parantamiseen ovat maakuntakaavan tavoitteiden mukaista ja lentorata toteuttaa näitä tavoitteita suoraan ja välillisesti.

Liikennejärjestelmä, liikenne ja liikkuminen

Uudenmaan liitto pitää tehtyä ympäristövaikutusten arvioita liikennejärjestelmästä, liikenteestä ja liikkumisesta valtaosin kattavana ja siinä on huomioitu pääosin Uudenmaan liiton ohjelmavaiheessa esiin tuomat selvitystarpeet liikennejärjestelmän ja liikkumisen kannalta, joskin osin hyvin lyhyesti.

Uudenmaan liiton mukaan ympäristövaikutusten arviota tulee täydentää seuraavin osin:

FinEst Link eli Tallinna-tunneliin liittyvän hankkeen osalta arviointiohjelmassa tulee selvittää, kuinka Lentoradan linjaus ja laiturirakenteet Lentoasemalla vaikuttavat Tallinna-tunnelin tämän hetken viimeisimpiin suunnitelmiin. Tallinna-tunnelin osalta on selostuksessa syytä mainita myös Tallinna-tunneliin liittyvä yhteys Lentoasemalta Tallinna-tunnelin pohjoispään rahtiterminaaliin sekä edelleen rahtiterminaalista pohjoiseen Hanko–Hyvinkää-radalle. Hankkeiden yhteisvaikutusten arvioinnissa Lentoradan ja Tallinna-tunnelin osalta puuttuvat vaihtoyhteyksien tuomat vaikutukset kansainväliselle saavutettavuudelle sekä kansallisesti Helsingin seutua laajemmin.

Arvotavien vaihtoehtojen vaikutukset joukkoliikenteen palvelutasoon ja saavutettavuuteen on esitetty selostuksessa joukkoliikenteen matkavastuksen %-muutoksena. Edellä mainittujen %-muutosten lisäksi tulee matkavastusten muutokset alueparien välillä esittää myös matka-ajan muutoksina, jolloin alueparien palvelutasojen muutokset toisistaan havainnollistuvat paremmin.

Louhintakuljetusten määrä ajotunneleittain on esitetty kokonaisuudessaan. Nämä on syytä esittää kuitenkin myös toteutuvina vuorokausiliikenteen määrinä huomioiden meno- ja paluuliikenne, jotta syntyvästä louhekuljetusten vaikutuksesta saa paremman käsityksen.

Ristikydön alue on merkitty lainvoimaiseen maakuntakaavaan merkinnällä uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke. Lentoradan jatkosuunnittelun yhteydessä on huomioitava mahdolliset Kytömaan ja Ristikydön alueen asemapaikat ajantasaisten maankäytön suunnitelmien mukaisesti.

Ihmisten elinolot ja viihtyvyys

Vaikutuksilla ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen tarkoitetaan hankkeen ihmisiin tai yhteisöön kohdistuvaa vaikutusta, joka aiheuttaa muutoksia ihmisten elinympäristössä, hyvinvoinnissa tai elämänlaadussa. Vaikutusten

muodostuminen on monen tekijän summa, mutta tässä yhteydessä huomiota on kiinnitetty hankkeen melu- ja värinävaikutusten sekä runkomelun aiheuttamiin vaikutuksiin.

Lentoradan merkittävimmät rakentamisen aikaiset vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen ovat melu- ja värinähaitat, jotka aiheutuvat erityisesti maanpinnan läheisyydessä tehtävästä louhinnasta ja räjäytyksistä. Lisäksi rakentamisen ja tunnelilouheen kuljetusten aiheuttamat meluvaikutukset ovat laajamittaisia ja pitkäkestoisia. Vaikutukset ihmisten elinolosuhteisiin kohdistuvat erityisesti ajotunneleiden lähialueisiin.

Lentorata aiheuttaa käytön aikana kielteisiä runkomeluvaikutuksia vaimennusmatoista huolimatta. Vaikutus kohdistuu ratatunnelien yläpuolella lähellä ratalinjausta asuviin ihmisiin. Muut elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen kohdistuvat vaikutukset jäävät tunnelisuudella vähäisiksi. Lentorata mahdollistaa kaukoliikenteen siirtymisen pääradalta lentoradalle, jolloin melutasot ja runkomelun tasot pääradan varrella pienenevät.

Pääratavaihtoehto aiheuttaa rakentamisen aikana meluhaittoja lähiympäristön asukkaille. Käytön aikana melulle, värinälle ja runkomelulle altistuvien asuinrakennusten määrä nousee merkittävästi lisäraiteen ja liikennemäärien kasvun myötä. Paikoin levenevä ratakäytävä tuo haittoja lähemmäksi asutusta ja muita toimintoja.

Arviointiselostuksessa on tunnistettu haitallisia vaikutuksia lieventäviä toimenpiteitä hankkeen aiheuttamien melu-, värinä ja runkomeluvaikutusten osalta. Esimerkiksi runkomelun osalta on tarpeellista tarkastella vaimennusmattojen lisäksi myös muita toimenpiteitä mahdollisten runkomeluvaikutusten poistamiseksi. Esitetyt lieventävät toimenpiteet on huomioitava jatkosuunnittelun yhteydessä, jotta kielteiset vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen voidaan mahdollisimman hyvin estää.

Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarojen hyödyntäminen

Lentoradan tunnelin louhinnasta syntyy huomattava määrä kalliokiviaineista.

Uudenmaan liitto kannustaa kiinnittämään jatkosuunnittelussa erityistä huomiota kalliokiviaineksen mahdollisimman resurssitehokkaaseen hyödyntämiseen ja kierrättämiseen, millä voidaan vähentää neitseellisen kiviaineksen ottoa muualla. Kiertotalouden toteutumista ja luonnonvarojen tehokasta hyödyntämistä voidaan edistää huolellisella etukäteissuunnittelulla mm. varaamalla maa-aineshuollon tarvitsemat tukialueet mahdollisimman lähellä louhinta-alueita.

Päärata-vaihtoehdon vaikutukset luonnonvarojen hyödyntämiseen ovat Lentorata-vaihtoehtoa vähäisempiä eikä sillä arvioida olevan tavanomaisesta maarakennushankkeesta poikkeavia vaikutuksia luonnonvarojen hyötykäyttöön.

Pintavedet ja pohjavedet

Vantaanjoen vesistö on pääkaupunkiseudun raakaveden varavesilähde. Vantaanjoki on osoitettu maakuntakaavassa merkinnällä vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue ja merkintää koskevan määräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon, ettei vesialueen käyttöä vedenhankintaan vaaranneta. Vantaanjoki on myös Natura-joki.

Molemmilla arvioiduilla vaihtoehtoilla on arvioitu olevan rakentamisen aikaisia vähäisiä vaikutuksia pintavesiin (Vantaanjoki ja Keravanjoki, sekä Päärata-vaihtoehdon osalta myös Rekolanoja). Uudenmaan liitto toteaa, että selostuksessa esitetyt haitallisten vaikutusten lieventämistoimet on syytä ottaa jatkosuunnittelussa huomioon, jotta kielteisten vaikutusten toteutuminen voidaan välttää.

Molempien hankevaihtoehtojen alueilla sijaitsee kaksi vedenhankinnan kannalta tärkeää pohjavesialuetta: Lentoradan kohdalla Lentoaseman ja Mätäkiven pohjavesialueet, Pääradan kohdalla Valkealähteen ja Koivukylän pohjavesialueet. Sekä Lentorata-, että Päärata-vaihtoehdolla on arvioitu olevan vähäisiä tai kohtalaisia rakentamisen aikaisia vaikutuksia pohjavesialueisiin. Vaikutusten merkittävyyttä voidaan pienentää haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteillä, kuten kallioperän tiivistämisellä ja pohjaveden pinnan alapuolelle tulevien rakenteiden toteuttamisella siten, että ne eivät vaikuta haitallisesti pohjaveden pinnankorkeuksiin. Myös pohjavesialueisiin kohdistuvien vaikutusten osalta Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että lieventämistoimenpiteet otetaan jatkosuunnittelun yhteydessä mahdollisimman tarkasti huomioon.

Luonto ja suojelualueverkosto

Lähtötietoina on mainittu Uudenmaan liiton maakunnallisesti arvokkaiden luontokohteiden selvitystietoja sekä ekologisen verkoston tietoja, mutta näitä ei ole eritelty lähdeluettelossa. Lähdetieto on muodossa: Uudenmaan liitto 2021. Uusimaa-kaava 2050. Kaavakartta, selostus ja taustaselvitykset. Nämä lähteet on syytä tarkistaa ja täydentää. Lisäksi kuvan 13.5 kuvateksti on puutteellinen ja voi johtaa harhaan. Siihen tulee täsmentää, että kyseiset aineistot ovat lainvoimaisen (13.3.2023) Uusimaa-kaavan selostuksen liitekartoista V2, V4 ja V6.

Lentorata-vaihtoehdon maanpäällisen osuuden kanssa risteää maakuntakaavan viheryhteystarve Tuomalansuo-Paippinen. Kyseessä on kehittämisperiaatemerkintä ekologiselle yhteydelle Tuomalansuon metsäalueen ja laajan hyvin kytkeytyneen Sipoon Rörstrandin metsäalueen välillä. Arviointiselostuksen s. 174 esitetään muun muassa, että "...maanpäällinen osuus ei risteä maakuntakaavan tai yleiskaavojen ekologisten yhteyksien kanssa. Hankevaihtoehdon pohjoisimmassa osassa yksi ekologinen yhteys sijaitsee maanpäällisen osuuden läheisyydessä". Arviointiselostuksen kuvaustapa on paikoin epäselvä hankkeen aiheuttamien muutosten (tunneliosuudet ja läntisen raiteen siirtäminen) ja ekologisen yhteyden toteutumismahdollisuuksien sijaintien suhteen. Karttojen käyttäminen asian kuvaamiseen ja tekstin kohdentamiseen olisi laajemmin tarpeen. Tarkastelua on syytä tarkentaa sen osalta, millä perusteella ekologinen yhteys olisi vain läheisyydessä, eikä risteävä. Uudenmaan liitto huomauttaa, että maakuntakaavan viheryhteystarvemerkinnän sijainti on yleispiirteinen, ja sen toteuttamisvaihtoehtoja tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siksi tarkastella laajalla alueella, ottaen huomioon, mitkä kohdat voisivat toimia yhteyden ekologisen merkityksen turvaamisessa tai vahvistamisessa.

Tarkemmassa suunnittelussa on tärkeää välttää ja lieventää mahdollisia haitallisia vaikutuksia sekä tarkastella myös maakunnallisten luontokohteiden ja ekologisten yhteyksien tilan parantamisen mahdollisuuksia.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Arviointiselostuksen liitekarttamateriaalissa (Liite 1b: Maankäyttö, maisema, elinolot ja viihtyvyys) on asianmukaisesti kuvattu maakuntakaavassa osoitetut maiseman ja kulttuuriympäristön

valtakunnalliset ja maakunnalliset arvokohteet (valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt) linjausvaihtoehtojen lähivaikutusalueella. Myös muinaisjäänökset on osoitettu Museoviraston tietojen (2022) perusteella. Vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu asianmukaisesti.

Arvioinnissa on tunnistettu, että Pääratavaihtoehto aiheuttaa Lentoratavaihtoehtoa enemmän kaupunkikuvallisia muutoksia leventäessään pääradan käytävää ja vaikuttaessaan myös laajemmin ratakäytävän lähiympäristön maankäyttöön ja liikennejärjestelyihin. Pääratavaihtoehdon mahdollisessa tarkemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota kulttuuriympäristön arvokohteisiin vaikutusalueella. Yleisesti maiseman ja kaupunkikuvan osalta todettakoon, että asemanseudut ovat voimassa olevan maakuntakaavan keskeisiä yhdyskuntarakenteen kehittämisen ja kestävästi liikkumisen edistämisen painopistealueita. Mahdollisessa jatkosuunnittelussa tulee erityisesti panostaa kaupunkiympäristön laatuun sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimivuuden ja houkuttelevuuden edistämiseen.

Ilmasto

Hankevaihtoehtojen ilmastovaikutuksia on arvioitu rakentamisesta aiheutuvien ja käytön aikaisten hiilidioksidipäästöjen osalta. Päästölaskennassa on huomioitu hankkeen elinkaaren vaiheet. Lisäksi on arvioitu hiilivarastojen ja -nielujen muutokset. Vaikutusten arvioinnin menetelmät ja lähtötiedot on kuvattu hyvin ja päästölaskelmien tulokset esitetty havainnollisesti.

Selostuksessa päästölaskelmia on verrattu eri hankevaihtoehtojen kesken. Arvioinnin näkökulma on verrattain suppea, eikä anna kokonaiskuvaa siitä, mitkä hankevaihtoehtojen kokonaisvaikutukset ovat esimerkiksi suhteessa kansallisiin ilmastotavoitteisiin tai vuotuisiin kansallisiin päästöihin. Olisi tärkeää ymmärtää, miltä taulukossa 16.17 esitetyt kasvihuonekaasujen määrät näyttäytyvät laajemmassa kuvassa. Sitä kautta saisi paremman kuvan vaihtoehtojen kokonaisvaikutuksista ja vaikuttavuudesta.

Myös ilmastovaikutuksista olisi voinut laatia samanlaisen vaikutusten merkittävyydestaulukon kuin muistakin arvioitavista vaikutuksista.

Lopuksi

Lentoradan YVA-selostus antaa pääosin hyvän kokonaiskuvan hankkeen mahdollisista vaikutuksista ja lähtökohtaisesti tarjoaa hyvät edellytykset jatkosuunnitteluun. Arviointiselostuksessa on tunnistettu toimenpiteitä, joilla kielteisiä vaikutuksia on mahdollista lieventää. Jatkosuunnittelussa lieventävät toimenpiteet on syytä ottaa asianmukaisesti ja mahdollisimman kattavasti huomioon.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Päätös:

Maakuntahallitus päätti esityksen mukaan.

Esittelijä:

Vs. Maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Paula Autioniemi
Asiantuntija Tanja Lamminmäki