



Ratahallintokeskus
PL 185
00101 Helsinki

Viite / Hänvisning
Arviointiohjelma 29.4.2009

Asia / Ärende
LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOH-
JELMASTA, KERAVALA-RIIHIMÄKI LISÄRAITEET

1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Ratahallintokeskus on 19.4.2009 saattanut vireille Kerava-Riihimäki lisäraiteita koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman.

Arviointiohjelma ja arviointiselostus

Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma niistä selvityksistä, joita ympäristövaikutusten arvioimiseksi on tarpeen tehdä sekä siitä, miten arviointimenettely järjestetään.

Hankkeesta vastaava laatii arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella arviointiselostuksen.

Hankkeesta vastaava ja yhteysviranomainen

Hankkeesta vastaava on Ratahallintokeskus, josta hankkeen yhteyshenkilöinä ovat Hannu Lehikoinen ja Susanna Koivujärvi. Konsulttina arviointiohjelman laadinnassa on Sito oy, josta yhteyshenkilöinä ovat Sakari Grönlund ja Liisa Nyrölä.

Arviointimenettelyssä toimii yhteysviranomaisena Uudenmaan ympäristökeskus yhteyshenkilöinä Tuomas Autere ja Sirpa Torkkeli.

Hanketausta ja hankkeen kuvaus

Ratahallintokeskus (RHK) suunnittelee pääradan Pasila-Riihimäki-rataosuuden liikenteellisen välityskyvyn nostamista. Välityskykyä lisätään rakentamalla lisäraiteita ja muuttamalla liikennepaikkojen raiteistoja suuremman liikennemäärän vaatimuksia vastaavaksi. Rataosalla Kerava-Riihimäki varaudutaan koko välin neliraitistamiseen pitkällä tähtäimellä. Raiteet voivat sijaita kummallakin puolella nykyistä pääosin kaksiraitaista rataa, mutta joillakin osuuksilla molemmat uudet raiteet

Maksu
hankkeesta vastaavalle 9130 € (A23-531-AT3), maksuperusteet ovat lausunnon liitteenä

voidaan sijoittaa radan itä- tai länsipuolelle. Hankkeen rakentaminen alkaa vaiheittain aikaisintaan vuonna 2013 ensimmäisen noin 15 kilometrin mittaisen neliraiteisen osuuden rakentamisella. Ensimmäisen vaiheen rakentaminen kestää vähintään kolme vuotta. Koko Kerava-Riihimäki rataosan neliraiteistamiseen varaudutaan pitkällä tähtäimellä.

Hankkeen vaihtoehdot

Vaihtoehto 0: Hankkeen toteuttamatta jättäminen, nykyisen radan ylläpito.

Vaihtoehto 1: Kerava-Riihimäki rataosuuden muuttaminen neliraiteiseksi. Vaihtoehto sisältää ratapihajärjestelyjä Pasilassa, Tikkurilassa, Keravalla, Hyvinkäällä, Riihimäellä, sekä Hyvinkään ja Riihimäen välille toteutettavan pääradan raiteet eri tasossa risteävän tavaraliikenneraiteen.

Hankkeen YVA-menettelyn tarve

Hankkeen YVA-menettelyn tarve määräytyy YVA-asetuksen 6 § hanke-luettelon kohdan 9 d perusteella. Sen mukaan YVA-menettelyä sovelletaan kaukoliikenteen rautateiden rakentamiseen.

Asiaan liittyvät muut hankkeet

Ratahallintokeskus on käynnistämässä vuoden 2009 aikana yhdessä Helsingin kaupungin kanssa Pisara-radon yleissuunnittelun. Pisara-rata yhdistää pääradan ja rantaradan kaupunkiradan raiteet Helsingin kantakaupungin alla kiertävällä tunneliradalla. Uudenmaan ympäristökeskuksen päätös YVA-menettelyn soveltamisesta hankkeeseen valmistunee syyskuun 2009 aikana.

Vuonna 2007 on tehty Riihimäen kolmioraiteen yleissuunnitelma, joka otetaan suunnittelussa ja ympäristövaikutusten arvioinnissa huomioon.

Samanaikaisesti tämän hankkeen kanssa tehdään liikenteellinen tarkastelu, jonka perusteella määritetään ensimmäisessä vaiheessa toteutettava, neliraiteinen rataosuus 15 kilometrin matkalle.

Vuonna 2008 tehty Arolammen orren aluevarausuunnitelma ja logistiikka-alueen raidejärjestelyt -tarveselvitys sekä vuonna 2007 tehty Riihimäen kehätien liikenneselvitys otetaan huomioon suunnittelussa ja ympäristövaikutusten arvioinnissa.

2. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN, KUULEMINEN JA OSALLISTUMISEN JÄRJESTÄMINEN

Arviointiohjelman vireilläolosta on ilmoitettu 10.5.2009 Keski-Uusimaassa ja Aamupostissa. Arviointiohjelma on kuulutettu 11.5.–9.8.2009 Keravan kaupungin, Tuusulan kunnan, Järvenpään kaupungin, Hyvinkään kaupungin ja Riihimäen kaupungin sekä 27.5.–9.8.2009 Hausjärven kunnan ilmoitustauluilla. Arviointiohjelma on ollut nähtävillä

lä 11.5.–9.8.2009 Keravan kaupungin kirjastossa, Tuusulan pääkirjastossa, Jokelan kirjastossa, Järvenpään pääkirjastossa, Hyvinkään pääkirjastossa ja Riihimäen kaupunginkirjastossa sekä 27.5.–9.8.2009 Hausjärven kunnanviraston yhteispalvelupiste Monikossa ja Hausjärven pääkirjastossa. Arviointiohjelmasta järjestettiin esittelytilaisuudet yleisölle 27.5.2009 Hyvinkäällä Laurea-ammattikorkeakoulussa ja 2.6.2009 Järvenpäässä Järvenpää-talossa. Lisäksi internetissä on ollut käytössä selainpohjainen karttapalautejärjestelmä.

3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Uudenmaan ympäristökeskus on pyytänyt arviointiohjelmasta lausunnot Keravan kaupungilta, Tuusulan kunnalta, Järvenpään kaupungilta, Hyvinkään kaupungilta, Riihimäen kaupungilta, Hausjärven kunnalta, Etelä-Suomen lääninhallitukselta, Tiehallinnon Uudenmaan ja Hämeen tiepiireiltä, Uudenmaan, Itä-Uudenmaan ja Hämeen liitoilta, Museovirastolta, Hämeen ympäristökeskukselta ja Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnalta (YTV).

Etelä-Suomen lääninhallitus ei antanut arviointiohjelmasta lausuntoa.

Ohjelmasta toimitettiin Uudenmaan ympäristökeskukselle 14 mielipidetä, joista neljä yhdistyksiltä ja yhteisöiltä. Yksityishenkilöiden mielipiteissä oli 10 allekirjoittajaa.

Lausunnot

Hausjärven kunnanhallitus katsoo, että arvioinnissa on tarpeen tarkentaa Hyvinkää – Riihimäki raidevälin suunnitelmaa laatimalla myös tälle välille alustava yleissuunnitelma, jossa on kuvattava kyseisellä välillä olevien lisäraiteiden ja ylikulun sijoittuminen. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee erityisesti huomioida Monnin liito-orava-alueiden lisäksi hankkeen mahdolliset pohjavesivaikutukset, koska lisäraiteet tulisivat sijoittumaan osittain Hyvinkää-nimiselle I-luokan pohjavesialueelle, jolla sijaitsee useita vedenottamoja ja jolle on vireillä mahdollisia uusia vedenottohankkeita. Suunnittelussa tulee arvioida hankkeen vaikutukset Rajalantien vedenottamoon. Hankkeen tärinä- ja meluvaikutukset Monnin taajamalle tulee kuvata.

Hyvinkään kaupunginhallituksen lausunto on ympäristölautakunnan lausunnon mukainen. Lausunto sisältää monia tarkennuksia ja korjauksia arviointiohjelmaan. Kaupunginhallitus huomauttaa, että neliraiteisen rataosuuden rakentamisjärjestyksen suunnittelussa on huomioitava muitakin kuin liikenteelliset seikat. Kaupunginhallitus muistuttaa ohjelmassa mainitsematta jääneistä rautateitä koskevista valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, jotka myös on huomioitava. Hyvinkään kaavoitusta koskevia tietoja on kaupunginhallituksen mukaan tarpeen tarkistaa. Kaupunginhallitus edellyttää ympäristömeludirektiivin mukaisen meluntorjunnan toimintasuunnitelman sekä siinä esitettyjen torjuntatoimenpiteiden ja laskentamenetelmien muuttumisen ottamista huomioon. Kaupunginhallitus muistuttaa rautatien ja Järvenpää-Hyvinkää -seututien melun yhteysvaikutuksista Nuppulinnan ja Hyvinkään välillä. Kaupun-

ginhallitus vaatii suojaustarveselvitystä tarkempaa pohjavesisuojausten suunnittelua Hyvinkään pohjavesialueen kohdalla. Lisäksi on otettava huomioon mahdolliset paikalliset vaikutukset pohjaveteen alikulkutuneleita laajennettaessa ja uusittaessa.

Järvenpään kaupunginhallitus toteaa lausunnossaan hankkeen olevan koko Helsingin seudun keskeisimpiä liikennejärjestelmiin liittyviä toimenpiteitä, joilla toteutetaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista yhdyskuntarakennetta. Hanke tekisi mahdolliseksi Kyrölän, Saunakallion ja Purolan asemien kehittämisen asutuksen ja palveluiden keskuksina. Järvenpää haluaa edistää lisäraiteiden toteuttamista. Tärinäselvitysten listauksessa ei ole huomioitu Järvenpään Lepolaa koskevaa värähtelyselvityksen täydennysraporttia (Helimäki Akustikot 14.1.2009). Lisäksi Järvenpään kaupunginhallitus edellyttää, että jatkotyössä tulee huomioida puutteet koskien ekologisten yhteyksien sijaintikohtia, liito-orava-alueita sekä Tuusulanjärven valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön rajausta. Järvenpään kaupunki katsoo, että Ristikydön aseman sisällyttäminen pääradan alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen tutkiminen myös YVA-selvityksessä on välttämätöntä Ristikytö-vyöhykkeen yhdyskuntarakenteen kehittämisen kannalta.

Keravan kaupunginhallitus edellyttää, että raidealueen vaikutukset voimassa ja vireillä oleviin asemakaavoihin arvioidaan yhteistyössä alueen kaavoittajien kanssa. Kaupunginhallitus vaatii, että Kilpilahden öljyradan yhtyminen päätetään Kytömaalla ja sen vaikutukset alueen käyttötarkoituksiin, tilavarauksiin ja Kytömaan seisakkeeseen arvioidaan. Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset tulee huomioida laaja-alaisesti. Kaupunginhallitus vaatii runkomelun arvioimista ja Ratahallintokeskuksen meluntorjunnan toimintasuunnitelman 8/2008 käyttämistä arvioinnin lähdeaineistona. Kaupunginhallitus edellyttää Keravan alueella tehtyjen liito-oravahavaintojen perusteella arvioitavan havaintopaikkojen merkitystä lajin suojelutasolle ja kannan kehitykselle.

Keravan kaupunginhallitus liitti lausuntoonsa **Keski-Uudenmaan ympäristölautakunnan** lausunnon. Lautakunta pitää tärkeänä runkomelun huomioimista ja meluntorjunnan toteutussuunnitelman tekemistä kuntien ja Tiehallinnon kanssa. Varsinkin enimmäismelutasoja tulee torjua. Lautakunta kehottaa tarkistamaan pilaantuneiden maa-alueiden kohdetietojen ajantasaisuuden. Lautakunta huomauttaa 2009 Keravalla tehtyjen liito-oravahavaintojen puuttuvan esitetyistä tiedoista. Lautakunta muistuttaa muusta lajistosta löytyvän tietoa mm. Keravan kaupungin luontoportaalista ja Järvenpään kaupungin kaavoituksen luontotietokannasta. Lautakunta vaatii tarkastelemaan mahdollisuutta käyttää radan maisemahoidossa rataympäristössä viihtyvää harvinaista lajistoa. Lautakunnan mukaan selvityksessä tulee esittää tekniset ja sähköhankintaan liittyvät sekä muut keinot raideliikenteen suorien ja välillisten ilmastopäästöjen vähentämiseksi.

Riihimäen kaupunginhallitus toteaa pääradan henkilöliikennekapasiteetin nostamisen olevan kaupungille erittäin tärkeää. Kaupungin tavoitteena on tehostaa maankäyttöä rautatieaseman vaikutuspiirissä. Rata-suunnitelmassa tulee varautua Riihimäen eteläisen ja itäisen kehätien eritasoliittymään. Hankkeen meluvaikutukset ja meluntorjuntakeinot asu-

misen kannalta on selvitettävä Korttionmäen ja Etelä-Vahteriston alueella. Lisäksi tulisi arvioida hankkeen vaikutukset koskien Riihimäen ja Hyvinkään välille tulevan tavarajunaliikenneraiteen risteämistä pääradan kanssa. Hyvinkää-Riihimäki välille on laadittava alustava yleissuunnitelma, jossa on kuvattava lisäraiteiden ja ylikulun sijoittuminen. Riihimäen ratapihalla tulee tehdä vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvä suuronnettomuusriskikartoitus. YVA-ohjelmassa tulisi huomioida myös Museoviraston tekemä Silmäkenevan meluselvitys sekä koko kaupunkia koskeva Riihimäen meluselvitys. Alustavaan yleissuunnitelmaan tulee sisällyttää Riihimäen asemalaitureiden uudistustyö.

Lisäksi Riihimäen kaupunginhallitus pitää välttämättömänä, että ratahallinto varautuu hankkeen kuluessa toteuttamaan meluntorjuntaratkaisut asuinalueille, joilla ohjearvot junaliikenteen johdosta jo tällä hetkellä ylittyvät. Myös tärinän osalta on esitettävä ja toteutettava torjuntaratkaisut ongelmallisimmille alueille. Ratahallinnon on varauduttava Korttionmäen meluntorjuntaratkaisujen toteuttamiseen hankkeen kuluessa. Myös Vahteriston luonnonsuojelualueelle kohdistuvat meluvaikutukset on selvitettävä. Rakentamisalueen maaperän mahdollinen pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantuneiksi todetut maa-alueet on kunnostettava. Ohjelman teemakarttaan tulee lisätä siitä puuttuvat luonnonmuistomerkki ja Vahteriston luonnonsuojelualue.

Riihimäen kaupunginhallituksen lausunnon yhteydessä Riihimäen seudun terveyskeskuksen kuntayhtymän yhtymähallitus ilmoittaa, ettei sillä ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Tuusulan kunnanhallituksen mukaan Nuppulinna ja Purolan liikennepaikat tulee ottaa arvioinnissa huomioon kehittyvinä, nykyistä vilkkaampina asemina. Tuomalan (Ristikydön) uuden liikennepaikan ja mahdollisen kolmioraiteen rakentamisen tarkastelu tässä yhteydessä olisi kunnanhallituksen mukaan tärkeätä alueen lähi- ja kaukoliikenteen kannalta keskeisen sijainnin vuoksi. Kunnanhallitus huomauttaa, että Jokelan osayleiskaava on tullut voimaan 11.6.2008. Melun ja tärinän ympäristövaikutuksia tulee kaupunginhallituksen mukaan tarkastella niin, että vaihtoehdon I mukainen ratakapasiteetti on kokonaan käytössä tai Keravan eteläpuolelle kaavaillut ratahankkeet on toteutettu. Tuusulan kunta pitää alueellaan kaikkia pehmeiköillä kulkevia rataosuuksia tärinän kannalta riskialueina ja vaatii niiden sisällyttämistä tärinäselvitykseen. Kunnanhallitus korostaa hankkeen myönteisten vaikutusten selvittämistä ja aiemmin lakkautettujen seisakkeiden uudelleen avaamisen vaikutusta yhdyskuntarakenteen tiivistämisen kannalta. Kunnanhallitus yhtyy **Keski-Uudenmaan ympäristölautakunnan** lausuntoon (ks. Keravan kaupunginhallituksen lausunto) melun, pilaantuneiden maa-alueiden, luonnon, hankkeen ilmasto- ja päästövaikutusten sekä haitallisten vaikutusten ehkäisemisen ja lieventämisen osalta.

Hämeen liitolla ei ole YVA-ohjelmaan erityistä huomautettavaa. Liitto pitää kuitenkin tärkeänä, että suunnittelutyössä otetaan huomioon Riihimäen eteläpuolella sijaitsevan Monnin alueen kehittyminen. Alueelle on suunniteltu tehokasta asuinrakentamista sekä liike-, toimisto- ja palvelurakentamista. Riihimäen kaupungin ja Hausjärven kunnan tavoitteena on

tehostaa Monnin alueen maankäyttöä niin paljon, että Monnin kohdalle voitaisiin perustaa uusi pääradan seisake.

Hämeen ympäristökeskuksella ei ole huomautettavaa arviointiohjelmasta muilta osin kuin että siitä puuttui valtakunnallinen alueidenkäyttötavoite 4.4, joka Hämeen ympäristökeskuksen mielestä koskee myös rautateitä. Tavoite koskee kulttuuri- ja luonnonperintöä, virkistyskäyttöä ja luonnonvaroja.

Itä-Uudenmaan liiton mukaan Itä-Uudenmaan alueen kannalta on arviointityössä olennaista selvittää hankkeen vaikutukset koko Etelä-Suomen raideliikenteen järjestämismahdollisuuksiin pitkällä aikajänteellä. On tärkeää tietää, onko lisäraiteella vaikutuksia joihinkin tulevaisuuden ratkaisuihin tai niiden kustannustasoon. Lisäksi alkuvaiheessa oleva pääradan lentoasemalle siirron suunnittelu saattaa vaikuttaa kokonaisuuden arviointiin. Itä-Uudenmaan liitto toteaa, että raideliikenteen toimintaedellytysten parantaminen on erittäin tärkeää ilmastomuutoksen torjumisen kannalta. Liitto toivoo myös, että raideliikenneverkon laajennuksia voitaisiin nopeuttaa.

Museoviraston mukaan hanke on merkittävä kulttuurihistorian näkökulmasta. Museovirasto ehdottaa, että sitä kuullaan sidosryhmän ominaisuudessa kuten arviointiohjelmassa on esitetty. Ohjelmaan tulee lisätä Riihimäen asemaseudun ja rautatiepuiston kuuluminen valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön sekä maininta Riihimäen asemasta, asemaa vastapäätä sijaitsevista kolmesta rakennuksesta sekä Paloheimon voimalasta asemakaavalla suojeltuina kohteita. Kiinteät muinaisjäännökset on Museoviraston mukaa otettu YVA-ohjelmassa asianmukaisesti huomioon. Museovirasto huomauttaa kuitenkin, että Riihimäellä päärata ylittää Silmäkenevan, jolla on suuri arkeologinen merkitys valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti. Lopullisesti hankkeen vaikutukset siihen voidaan arvioida vasta hankkeen lopullisten suunnitelmien valmistuttua.

Museoviraston on lähettänyt lausuntopyynnön edelleen **Keski-Uudenmaan maakuntamuseolle**, joka lausuu hankkeesta Keravan, Järvenpään, Tuusulan ja Hyvinkään osalta. Keski-Uudenmaan maakuntamuseon mukaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia ja aluekokonaisuuksia on tuotu tekstissä esiin yleispiirteisesti. Arviointiohjelman teemakartoissa mukana olevat radan varren kulttuuriympäristökohteet vaativat täydennyksiä. Kunnat ovat luvanneet toimittaa täydentävät tiedot radan varren inventoiduista ja arvotetuista paikallisesti arvokkaista kohteista YVA-konsultille. Radan linjausvaihtoehtoja tulee harkita siten, ettei korvaamattomia kulttuuriympäristöjä menetetä. Kulttuuriympäristöön ja maisemaan kohdistuvien haittojen minimointi tulee olla yhtenä arviointiperusteena toteuttamisvaihtoehtoja analysoitaessa.

Tiehallinnon Hämeen tiepiiri toteaa, että raideliikenteen kehittäminen tukee valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden sekä Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumista. Tiepiiri katsoo, että rakentamisen aikaisten vaikutusten arvioinnissa on otettava huomioon myös vaikutukset tieliikenteeseen. Hämeen tiepiirin alueella nykyisellä tiestöllä on yksi pääradan alikulku. Vaikka raide- ja tieliiken-

teen melun yhteisvaikutusta ei voida laskennallisesti luotettavasti osoittaa, tulee arvioinnissa kuitenkin esittää ne alueet, joilla tie- ja raideliikenteen melun yhteisvaikutus on selkein ja joilla on meluntorjunnan tarpeita. Hämeen tiepiiri muistuttaa vielä, että vuoden 2010 alusta Kanta-Häme kuuluu Uudenmaan ELY-keskuksen Liikenne ja Infrastrukturi -vastuualueen toimialueeseen.

Tiehallinnon Uudenmaan tiepiirillä ei ole huomautettavaa hankkeesta ja sen YVA-ohjelmasta.

Uudenmaan liitto ilmoittaa, että vuoden 2009 alussa käynnistyneessä maakuntakaavan uudistuksessa tarkastellaan mahdollisia uusia asemanseutuja ns. Ristikydön alueella sekä Hyvinkään Palopuron ja Takaojan alueilla. Raideliikenteen asemanseutujen mahdollisuuksia tehokkaampaan asumis- ja työpaikkakäyttöön tutkitaan. Uudenmaan liiton mukaan valmistelussa syntyvää aineistoa voidaan käyttää pääratahankkeessa ja päinvastoin.

Pääkaupunkiseudun yhteistyölautakunta YTV toteaa, että lisäraiteille on tarvetta asukas- ja työpaikkamäärien kasvaessa pääradan varressa. YTV vaatii, että YVA-selostuksessa tarkastellaan raidekapasiteetin riittävyyden varmistamista myös Helsingin ja Keravan välillä ainakin yleisellä tasolla Pisara-radan, Pasilan terminaalin ja lentokenttäradan osalta. YTV:n näkemyksen mukaan keskeisiä tekijöitä arvioinnissa ovat vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, liikennejärjestelmään ja kulkumuotojakautumaan ja näiden kautta kaupunkiympäristöön, ihmisten hyvinvointiin ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin sekä ilmastomuutoksen torjuntaan.

Mielipiteet

Hausjärven Kurun pohjavesiselvitystyöryhmän mukaan Hyvinkään pohjavesialueen pohjoisosassa sijaitsevan Hausjärven Monnin kylän pohjavesivaroihin on kohdistunut uusi, laajemmankin vedenhankinnan kannalta merkittävä painoarvo kesällä 2009 valmistuneiden selvitysten myötä. Useat itäisen Uudenmaan kunnat ovat tulevaisuuden vedenhankintaselvityksissään todenneet yhdeksi merkittäväksi tulevaisuuden vaihtoehdoksi muodostaa tekopohjavettä Päijänne-tunnelin raakavedestä juuri tällä alueella. Pohjavesiselvitystyöryhmä esittää, että Monnin alue käsitellään jatkoselvityksissä ja suunnitelmissa erityisalueena, jonka suojaamiseksi toteutetaan paras käytettävissä oleva tekniikka lisäraiteen suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä.

Jokelan kehittämistoimikunta kannattaa lisäraiteen rakentamista. Kehittämistoimikunta toivoo, että rakentamisessa huomioidaan tärinän ehkäisy, melun torjunta ja turvallisuus. Rakennettaessa on huomioitava tärinän ehkäisy, jotta voidaan ehkäistä rakennuskannalle mahdollisesti tulevaisuudessa aiheutuvat rakenteelliset vauriot. Rakentaminen edellyttää myös olemassa olevan rakennuskannan kunnan tarkistamista noin 500 metrin säteellä radasta. Meluesteet tulee rakentaa yhtenäisiksi ja mahdollisimman lähelle rataa. Mikäli tilaa ei ole maamassoista rakennettaville ja helposti maisemoitaville meluvalleille, tulee meluntorjunta toteuttaa muunlaisilla ratkaisilla, esimerkiksi betonisilla esteillä, jotka voidaan

pinnoittaa maisemaan sopivaksi. Kevyen liikenteen ja ajoneuvojen tarpeisiin on rakennettava riittävästi alikulkua, jotta asukkaille ei synny tarvetta "omien" ylityspaikkojen käyttöönottoon.

Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys ry:n mukaan on tärkeää saada aiemmin lopetetut pysäkit ja seisakkeet uudelleen käyttöön, jotta lisärai-teet tukisivat kestävästä kehitystä, asutuksen tiivistämistä ja työpaikkaliikennettä. Myös junien vuoroväliä tulisi tihentää. Pahimmin melulle altistuville alueille tulisi rakentaa meluesteitä. Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys on huolestunut radan vaikutuksista ekologisiin verkostoihin. Lisäraiteiden suunnitteluun tulee ottaa mukaan ali- ja ylikäytävien rakentaminen eläinten kulkua turvaamaan. Myös pohjavesien tehokas suojaaminen tulee huomioida suunnittelussa. Katastrofivalmiutta tulisi parantaa kemikaalikuljetusten aiheuttamien riskien osalta. Arviointiselostuksessa tulee arvioida poikkeus- ja onnettomuustilanteisiin liittyviä vaikutuksia. Ratapenkkien paahderinteitä tulee rakentamisen aikana varoa. YVAssa tulee huomioida myös maa-ainesten kokonaistarve (vaikutukset luonnonvarojen hyödyntämiseen) ja oton vaikutukset ympäristöön, koska radan rakentaminen ja sen myötä kasvava infrastruktuuri lisäävät maa-ainesten tarvetta. Lisäksi tulee huomioida Hanko-Hyvinkää-radantavaraliikenteen liittäminen risteävään päärataan. Hyvinkään keskustataajaman kohdalla on tällöin huomioitava kulttuurimaiseman säilyttäminen.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri ry toteaa hankkeen olevan hyödyllinen ja kannatettava. Sillä voi kuitenkin olla haitallisia vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen. Jotta vaihtoehtojen erilaisia vaikutuksia ympäristöön ja maisemaan voisi tarkastella paremmin, tulisi raiteiden sijoittamisesta muodostaa lisää paikallisia vaihtoehtoja. Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri pitää YVA-menettelyn aikataulua liian kireänä lisäselvitysten laatimista ajatellen. Selostuksessa tulee ottaa huomioon uusissa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa esitetyt ekologiset yhteydet. Ekologisten yhteyksien jatkuvuus tulee turvata rakentamalla ali- tai ylikäytäviä. Käytöstä poistettuja seisakkeita tulisi ottaa takaisin käyttöön. Meluvaikutusten arvioinnissa tulee huomioida yhteisvaikutukset autoliikenteen ja muiden melulähteiden kanssa. Radan rakentamisen ja käytön aikaiset vaikutukset liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin sekä kulkureitteihin tulee selvittää. Myös uhanalaiset luontotyypit on selvitettävä. Luonnonvarojen osalta tulee selvittää kiviainesten määrä ja niiden ottopaikka. Lisäksi tulee selvittää voidaanko radanvierustan mahdollista uhanalaista kasvillisuutta siirtää, mikäli kohteen suojeleminen ei ole muuten mahdollista.

Kahden muistuttajan yhteismuistutuksessa vastustetaan radan laajentamista Martin asuinalueen kohdalla. Muistuttajat asuvat radan läheisyydessä ja toteavat hankkeen vaikuttavan alueen asumismukavuuteen, kiinteistön jälleenmyyntiarvoon sekä melu- ja tärinätasoon. Muistuttajat edellyttävät melu- ja tärinämittausten tekemistä. Mikäli hanke toteutuu, muistuttajat edellyttävät meluidan rakentamista, melu- ja tärinähaittojen seuranta sekä haittojen korvaamista kiinteistönomistajille.

Muistuttaja A:n mukaan lisäraide tulisi rakentaa pikaisesti, koska pikajunat myöhästyttävät paikallisliikennettä erityisesti Jokelassa.

Muistuttaja B ehdottaa Kerava-Riihimäki osuuden neliraiteistamista siten, että lisäraiteet tulisivat molemmin puolin nykyistä rataa. Nuppulinna-Hyvinkää osuudella molemmat lisäraiteet voitaisiin sijoittaa itäpuolelle, jolloin rautatielinja oikenis.

Muistuttaja C toteaa nykyisen junaliikenteen aiheuttavan Järvenpäässä sijaitsevaan taloonsa tärinää ja kovaa melua. Lisäraiteita rakennettaessa radan ja asutuksen väliin tulisi rakentaa meluaita sekä ehkäistä tärinän syntyä.

Muistuttaja D asuu Järvenpäässä junaradan välittömässä läheisyydessä ja toteaa, ettei asuintalon ja radan väliin mahdu järkevästi uutta raidetta. Muistuttaja on huolissaan Radanvarsitien uudelleensijoittamisesta, raideliikenteen melu- ja tärinävaikutuksista, turvallisuudesta sekä kaivoveden puhtaudesta.

Muistuttaja E toteaa junaliikenteen lisääntymisen lisäävän meluhaittaa Hyvinkään Martin ja Martinlehdon asukkaille. Valtioneuvoston päätöksessä (993/1192) määritellyt melurajat ylittyvät alueella jo nykyisin. Suunnittelussa tulee huomioida melu- ja tärinähaitan vähentäminen alueella. Radan varteen tulee rakentaa meluaita ja rakenteellisia tärinän torjuntamenetelmiä tulee hyödyntää. Molempien kiskoparien sijoittuminen nykyisen ratavallin itäpuolelle aiheuttaisi merkittävän äänitason ja tärinän lisääntymisen Martinlehdon asuinalueella. Meluaita lisäisi myös alueen turvallisuutta estäen jalankulkijoiden liikkumisen rata-alueella.

Muistuttaja F toteaa hankkeen lisäävän melu- ja tärinähaittoja Hyvinkään Martin ja Martinlehdon alueilla. Raideliikenteen lisääntyminen heikentää myös alueen turvallisuutta. Suunnittelussa on huomioitava alueiden melu- ja tärinähaitan torjuminen sijoittamalla lisäraiteet olemassa olevien raiteiden länsipuolelle, rakentamalla meluaita radan itäpuolelle Martinlehdon kohdalle, istuttamalla suojapuustoa sekä alentamalla junien nopeutta kyseisellä rataosuudella. Rata-alueen turvallisuuden parantamiseksi on asiaton kulku raiteille estettävä aidoilla. Hanke vähentäisi asuinviihtyvyyttä ja johtaisi kiinteistöjen arvon alenemiseen. Alueella tulee suorittaa melumittaukset. Lisäksi tulee suorittaa selvitykset tärinän vaikutuksista rakennuksiin.

Muistuttaja G asuu radan välittömässä läheisyydessä. Mikäli hanke toteutuu, muistuttaja vaatii meluaidan rakentamista radan ja asuintalon väliin. Tontilla tulee suorittaa melu- ja tärinämittaukset ennen ja jälkeen hankkeen toteutumisen.

Muistuttaja H vastustaa hankkeen toteutumista. Muistuttajan mukaan lisääntyvä melu- ja tärinähaitta tulee huomioida jo ennen lisäraiteiden rakentamista.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Arviointiohjelma kattaa rakenteen osalta YVA-asetuksen 9 §:ssä mainittu arviointiohjelman sisältövaatimukset. Arviointiohjelma on käsitelty

YVA -lainsäädännön vaatimalla tavalla. Seuraaviin seikkoihin on kuitenkin syytä kiinnittää huomiota selvitysten tekemisessä ja arviointiselostuksen laadinnassa.

Hankkeen kuvaus

Hankkeen kuvaus, tarkoitus ja sijainti sekä hankkeesta vastaava on esitetty selkeästi arviointiohjelmassa. Hanketta koskevat tiedot on esitetty selkeästi ja riittävän yksityiskohtaisesti.

Vaihtoehtojen käsittely

Arviointiohjelmassa esitetyt vaihtoehdot ovat ko. rataosuutta ajatellen riittävät ja vaihtoehtojen asettelu täyttää YVA-lainsäädännön edellyttämät vähimmäisvaatimukset.

Vaikutusten selvittäminen ja merkittävyyden arviointi

Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä pohja- ja pintavesiin

Pilaantuneiden maiden (pima) osalta arviointiohjelmassa esitetyt tiedot ovat ilmeisesti pelkästään Maaperän tilan tietojärjestelmästä (matt.vyh.fi). Tekstistä saa sen kuvan, että järjestelmä on kattava ja että siinä on pelkkiä pilaantuneita alueita, vaikka näin ei ole. Järjestelmässä on myös esim. harjoitetun/harjoitettavan toiminnan perusteella järjestelmään laitettuja kohteita, joiden maaperästä ei ole tutkimustietoa. Tämän lisäksi järjestelmässä on aukkoja ja epävarmuutta. Arviointiohjelman alueella kohteet ovat varmasti suurimmaksi osaksi varsinaisia pima-kohteita, joten osio täyttää tarkoituksensa ja siitä saa riittävän todenmukaisen kuvan. Lähteitä on käytetty laajasti ja valittu tarkastelualue (100 m) on riittävä, kun huomioidaan sen ulkopuolella olevat ns. riskikohteiksi tunnistettavat kohteet. Pintavesien osalta on arviointiselostuksessa syytä mainita typpipäästöt räjähdysaineista.

Päijänne-tunnelin linjaus olisi tullut esittää jo YVA-ohjelmassa, maa- ja kallioperään liittyvien tietojen kohdalla. Päijänne-tunnelin sijainti tulee merkitä arviointiselostuksen karttoihin. Radan rakentamisen ja käytön vaikutukset tunneliin tulee arvioida. Päijänne-tunneli tulee esittää arviointiselostuksessa ja arvioida ratahankkeesta mahdollisesti aiheutuvia riskejä tunnelille ja esittää keinot, joilla riskit vältetään.

Arviointiohjelmassa todetaan: "Pohja- ja pintavesien osalta tarkasteltava vaikutusalue ulottuu noin 150 metrin etäisyydelle radasta." Uudenmaan ympäristökeskus toteaa, että pohjavesialueiden kohdalla tarkasteltava vaikutusalue tulee ulottaa koko pohjavesialueelle. Tarkastelualueen tulee olla laajempi pohjavesialueiden ulkopuolisillakin alueilla, koska radan rakentamisen ja käytön aikaiset vaikutukset voivat ulottua yllättävän laajalle alueelle mm. savenalaisten vettä johtavien maakerrosten ja paineellisen pohjaveden sekä pohjaveden hallitsemattoman purkautumisen vuoksi.

Arviointivaiheessa tulee tarkastella, joudutaanko pohjavettä alentamaan rakentamisen tai kuivatuksen vuoksi väliaikaisesti tai pysyvästi ja miten

paljon ja miten laajalle toimenpiteet vaikuttavat pohjavesiolosuhteisiin niin määrään kuin laatuunkin. Laatumuutokset voivat syntyä luonnonolosuhteiden tai pilaantuneiden maa-alueiden tai pohjavesikohteiden vuoksi.

Arviointiselostuksessa tulee tarkastella ratahankkeen yhteisvaikutuksia Hyvinkään ja Hausjärven välisellä alueella suunniteltavan tekopohjavesihankkeen kanssa. Tekopohjavettä muodostettaisiin Päijänne-tunnelin vedestä. Imeytys tapahtuisi radan itäpuolella, mutta vedenottoaivot sijoittuisivat aivan radan varteen. Pohjavesialueelta purkautuu jo nyt radan sivuojiin pohjavettä.

Uudenmaan ympäristökeskus toteaa, että koko Hyvinkään ja Riihimäen välinen peltoalue, kuin myös muut harjuihin rajoittuvat painanteet ja laaksot ovat pohjavesien kannalta herkkiä pohjaveden painetasoerojen ja hienorakeisten maakerrosten alla olevien vettä johtavien kerrosten vuoksi. Rakentamisen takia pohjaveden pintaa voidaan joutua laskemaan väliaikaisesti tai pysyvästi pohjaveden pintaa pumppausjärjestelyillä joillain alueilla. On mahdollista, että radan rakentaminen edellyttää vesilain mukaisen luvan. Luvan myöntää Länsi-Suomen ympäristölupavirasto. Tavaraliikenteen radan risteäminen eritasossa radan ali saattaa olla pohjavesiolojen vuoksi yli menevää vaihtoehtoa epäsuotuisampi vaihtoehto.

Arviointivaiheessa, haittojen lieventämistoimenpiteiden tarkastelussa tulisi pohtia pohjavesien suojaustarvetta mm. Hyvinkään alueella, erityisesti jos alueelle sijoittuu tavaraliikenteen seisontapaikkoja.

Vaikutukset luonnonoloihin

Yhteysviranomainen toteaa, että arviointiohjelmassa esitetty luontovaiikutuksia koskeva osuus on asianmukainen ja kattava.

Luontoselvitysten osalta on pidetty erillinen neuvottelu huhtikuussa hankevastaavan, konsultin ja Uudenmaan ympäristökeskuksen kesken. Ympäristövaikutusten kuvaamiseksi todettiin tarpeelliseksi tehdä rata-alueeseen rajoittuvien luontokohteiden tarkistus kesällä 2009. Maastokäynneillä sovittiin tarkistettavaksi myös teemakartoille merkityt, Uudenmaan ja Kanta-Hämeen maakuntakaavojen selvitysaineistosta peräisin olevat ekologiset yhteydet ja niiden toimivuus.

Tiedot luontoselvityksistä ja muista lisätiedoista tulee koota ympäristövaikutusten arviointiselostukseen. Ohjelmassa esitettyjä teemakarttoja tulee täydentää arviointiselostusvaiheessa lausunnoissa osoitetuilla kohteilla ja maastokäyntien pohjalta.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Valtakunnallinen alueidenkäyttötavoite 4.4 tulee huomioida arviointiselostuksen laatimisessa. Arviointiselostukseen tulee täydentää Tuusulanjärven valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön rajausta Järvenpään kaupungin lausunnon mukaisesti sekä Museoviraston esille nostamat kohteet Riihimäellä. Muutoinkin radan varren kulttuuriympäristö-

kohteet vaativat täydennyksiä mikä on huomioitava arviointiselostusta laadittaessa.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Arviointiohjelmassa on käyty seikkaperäisesti läpi hankkeeseen vaikuttavat kaavat. Lausunnonantajien ilmoittamat tarkennukset ajankohtaisiin kaavoitushankkeisiin on päivitettävä arviointiselostukseen.

Liikennevaikutukset

Hankkeen vaikutuksia koko Etelä-Suomen raideliikenteen järjestämismahdollisuuksiin tulisi tarkastella pitkällä aikajänteellä. Rakentamisen aikaisten vaikutusten arvioinnissa tulee tarkastella myös vaikutuksia tieliikenteeseen.

Melu- ja värinävaikutukset ja vaikutukset ihmisten elinoloihin

Melun- ja sen torjunnan osalta arviointiohjelma on varsin hyvä. Seuraavassa on esitetty täydennyksiä ja tarkennuksia, jotka Uudenmaan ympäristökeskuksen mielestä olisi kuitenkin tarpeen ottaa huomioon arviointiohjelmaa toteutettaessa:

Melun leviämisarvion tulisi käsittää mm. seuraavia seikkoja:

- Maastomallilla laskettu melun leviäminen koko Kerava-Riihimäki -väliltä kartalle tulostettuna (nykytila, 0-vaihtoehto, jos eroaa oleellisesti nykytilasta ja 1-vaihtoehto). Tämä kuvaa aluetta, jolla raideliikenteen melu on otettava huomioon maankäytön suunnittelussa.
- Luettelo rakentamattomista asemakaava-alueista, joilla hankkeen melu aiheuttaa rajoitteita toteutukselle.
- Tiedot taajamista, joissa hanke aiheuttaa meluntorjuntatarpeen.
- Arviot melulle altistuvien asukkaiden määristä eri vaihtoehtoisissa.

Hankkeeseen liittyvistä meluntorjuntatoimista tulisi esittää mm. seuraavia tietoja:

- Meluntorjunnan suunnittelun ja toteutuksen aikataulu koko hankkeen aikataulun tarkkuudella.
- Suunnitelma meluntorjuntatoimenpiteistä arviointiselostuksen kirjoitusvaiheen suomalla tarkkuudella.

Uudenmaan ympäristökeskus toteaa, että Järvenpään Lepolaa koskevaan värähtelyselvitykseen on tehty täydennysraportti (Helimäki Akustikot 14.1.2009) mikä tulee huomioida arviointiselostuksessa. Värähtelyselvityksessä tulee kiinnittää huomiota runkomeluun, joka on tärkeitä kaavoituksen kannalta. Asiantuntija-arvio ongelman vakavuudesta ja ongelmakohdan määrästä voisi olla tarpeen. Kilpilahden öljyradan yhtyminen pääraataan Kytömaalla tulee huomioida.

Yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa

Täyden hyödyn saaminen Keravan pohjoispuolisista lisäraiteista edellyttää raidekapasiteetin riittävyyden varmistamista Keravan ja Helsingin välillä. Uudenmaan ympäristökeskus katsoo, että arviointiselostuksessa tulisi kuvata kapasiteetin riittävyyden varmistamiseksi tarvittavia toimenpiteitä ja ratkaisuvaihtoehtoja (Pisara-rata, Pasilan terminaali ja lentokenttärata) sekä kuvata niihin liittyviä vaikutuksia ainakin yleisellä tasolla.

Osallistuminen ja raportointi

Arviointimenettelyn aikana on järjestetty yleisötilaisuudet arviointiohjelman nähtävillä olon aikana. Arviointiin liittyvät aineistot ovat olleet nähtävillä myös internetissä, jossa palautetta on voinut antaa karttapalautejärjestelmän kautta. Hankkeen osallistumisjärjestelyt on hoidettu asianmukaisesti.

Arviointiohjelma on johdonmukainen ja selkeä. Kansilehdelle olisi hyvä lisätä niiden kaupunkien ja kuntien nimet, joita hanke koskee. Uudenmaan ympäristökeskukselle toimitetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä on esitetty runsaasti asiantuntevia ja huomioon otettavia seikkoja arviointiselostusta varten.

5. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄ OLO

Lähetämme yhteysviranomaisen lausunnon tiedoksi lausunnonantajille ja mielipiteen esittäjille. Lausunto on nähtävillä internetsivuilla osoitteessa: www.ymparisto.fi/uus

Lähetämme kopiot arviointiohjelmasta saamistamme lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Uudenmaan ympäristökeskuksessa.

Lausunnon valmistelemiseen ovat osallistuneet suunnittelija Viliina Evokari, tarkastaja Aino Angervuori, ylitarkastaja Ilpo Huolman, ylitarkastaja Heli Herkamaa, ylitarkastaja Jussi Heinämies, ylitarkastaja Hannu Airola, ylitarkastaja Sirpa Torkkeli ja suunnittelija Elina Kerko. Asiaa Uudenmaan ympäristökeskuksessa hoitaa ylitarkastaja Tuomas Autere (puh 040 503 6172).

Johtaja

Marketta Virta

Ylitarkastaja

Tuomas Autere

LIITTEET

Maksun määräytyminen ja muutoksenhaku

TIEDOKSI

Suomen ympäristökeskus (lausunto + 2 kpl arviointiselostuksia)
Lausunnon antajat
Muistuttajat