

Peruspalvelut, oikeusturva ja luvat
Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

lausuntopyyntö 10.10.2022, UUDELY/322/2022

Suomi-rata Oy:n Lentorata - hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Suomi-rata Oy suunnittelee kaukoliikennettä palvelevan Lentoradan rakentamista välillä Pasila (Helsinki) – Kytömaa (Kerava). Uuden radan pituus on 30 kilometriä, josta 28 kilometriä sijoittuu tunneliin.

Arvioitavat vaihtoehdot:

- VE1: Lentorata
- VE2: Pääradan parantaminen kahdella lisäraiteella (5. ja 6. raide)
- VE3: Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide)
- VE0: Hankkeen toteuttamatta jättäminen.

Lausunto

Etelä-Suomen aluehallintoviraston peruspalvelut, oikeusturva ja luvat -vastuualueen ympäristöterveydenhuoltoyksikkö lausuu seuraavaa:

Melu

Arviointiohjelman mukaan suunnittelualueella on vilkasliikenteisiä teitä, joiden aiheuttama melu on yleisesti alueella merkitsevä, mutta rautatien varrelle merkitsevämpää on rautatieliikenteen aiheuttama melu. Pääradan varressa on nykyisin meluntorjuntaa useassa kohtaa, mutta ohjearvot ylittävillä melualueilla on nykytilanteessa paljon asutusta ja useita melulle herkkiä kohteita.

ETELÄ-SUOMEN ALUEHALLINTOVIRASTO

Postiosoite: PL 1, 13035 AVI | Käyntiosoite: Wähäjärvenkatu 6, Hämeenlinna

puh. 0295 016 000
kirjaamo.etela@avi.fi
www.avi.fi

Helsingin toimipaikka
Ratapihantie 9

Kouvolan toimipaikka
Kauppamiehenkatu 4

Meluvaikutusten arvioinnissa tehdään laskennalliset rautatieliikenteen melumallinnukset eri hankevaihtoehdoille. Meluntorjuntavaihtoehtoja laaditaan yksi/hankevaihtoehto ja meluntorjunta mitoitetaan lähtökohtaisesti siten, että kaikki raideliikenteen melulle altistuvat saadaan suojattua alle ohjearvojen. Meluntorjunnassa käytettävien melusteiden suurin korkeus rajataan kuitenkin toteuttamiskelpoiseen korkeuteen, mikä ei välttämättä riitä suojaamaan altistuvia kaikilla osuuksilla alle ohjearvojen. Yhteisvaikutuksia tieliikenteen melun kanssa tarkastellaan etenkin pääradan risteävien tai sitä lähellä kulkevien väylien kohdalla. Vaikutusten tarkastelussa pyritään osoittamaan melulle herkäät kohteet, joissa tieliikenteen melu aiheuttaa samantasoiset tai suuremmat melutasot kuin rautatieliikenne.

Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö pitää tarpeellisena, että arviointiselostuksessa tuodaan esille myös ne toimenpiteet, joihin voidaan ryhtyä, mikäli meluntorjunnalla ei päästä alle ohjearvojen.

Tärinä ja runkomelu

Arviointiohjelman mukaan hankkeen tarkastelualueella nykyinen päärata aiheuttaa ympäristöönsä jossain määrin tärinä- ja runkomeluvaikutuksia. Radan varren lähialueella junaliikenteen tärinä- ja runkomeluvaikutukset ovat tieliikennettä merkittävämpiä.

Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö pitää tarpeellisena, että arviointiselostuksessa kuvataan tarkemmin nykyisen pääradan tärinä ja runkomeluvaikutusten aluetta ja tärinälle ja melulle altistuvien määrää sekä miten hanke muuttaa tilannetta. Lisäksi on tarpeellista tuoda esille, miten tärinä ja runkomeluvaikutusten arviointi on tehty sekä keinoja tärinän ja runkomelun ehkäisemiseksi.

Pohjavedet

Arviointiohjelman mukaan hankkeella voi olla vaikutuksia sekä kalliopohjaveteen että maapohjaveteen. Lentoradan kohdalle

sijoittuu kaksi vedenhankinnan kannalta tärkeää pohjavesialuetta (Lentoasema, Mätäkiivi) ja hanke sivuaa vedenhankintakäyttöön soveltuvaa pohjavesialuetta (Vähä-Muori). Mätäkiiven pohjavesialueella lähellä ratalinjausta sijaitsee kaksi pohjavedenottamoa ja yksi varavedenottamo. Nykyisen pääradan kohdalla sijaitsee kaksi vedenhankintaa varten tärkeää pohjavesialuetta (Valkealähde, Koivukylä). Tunnelilinjaus risteää Pitkähosken raakavesitunnelin kanssa. Päijänne-tunneliin on etäisyyttä lyhimmillään noin kaksi kilometriä.

Tunnelilinjauksen läheisyydessä saattaa olla talousvesikaivoja ja maalämpökaivoja. Kaivojen todennäköisiä sijaintialueita ja syvyyksiä selvitetään arviointiselostukseen.

Arviointiselostuksessa esitetään tarkemmat tiedot pohjavesiolosuhteista ja kuvataan tiedossa olevat mahdolliset paineellisen pohjaveden alueet sekä kallioperän heikkousvyöhykkeet. Lisäksi esitetään vedenottamot ja tiedossa olevat hankealueen läheisyydessä sijaitsevat yksityiskaivot tai alueet, joilla mahdollisesti sijaitsee kaivoja.

Kehäradan rakentamisen yhteydessä kalliopohjaveteen kulkeutui glykolia ja sen hajoamistuotteita. Arviointiohjelman mukaan suunnittelualueelle sijoittuvat mahdolliset pilaantuneet maa-alueet selvitetään ELY-keskuksesta. Tietojen perusteella arvioidaan kohteiden pilaantuneisuutta ja niiden vaikutusta hankkeeseen.

Vaikutusten arvioinnissa esitetään arvio hankkeen vaikutuksista pohjaveden laatuun ja määrään sekä pinnankorkeuksiin ja virtaussuuntiin. Erityisesti arvioidaan hankkeen vaikutukset luokiteltuihin pohjavesialueisiin ja vedenottamoihin. Lisäksi arvioidaan hankkeen vaikutukset paineelliseen pohjaveteen, Päijänne-tunneliin, Pitkähosken raakavesitunneliin, yksityiskaivoihin ja maalämpökaivoihin. Selostuksessa esitetään mahdollisten haitallisten vaikutusten ehkäisy- ja lieventämiskeinoja sekä tarvittavan vaikutustarkkailun painopistealueet.



Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö pitää esitettyä arviointitapaa riittävänä. Vedenottamoiden ja talousvesikaivojen sijaintia ei turvallisuussyistä tule esittää kartalla, mutta etäisyydet niihin tulee kuvata.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Arviointiohjelman mukaan tunnelin rakentamisen aikana louhimisesta ja räjäytystöistä sekä louheen kuljetuksesta voi syntyä melu-, värinä- ja pölyhaittoja. Räjäytys-, louhint- ja maansiirtotöiden aiheuttamat haitat arvioidaan todennäköisimmän työmenetelmän mukaisesti kaikissa vaihtoehdoissa.

Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö pitää tärkeänä rakentamisen aikaisten vaikutusten huolellista arviointia. Erityisesti työtunneleiden sijainnilla sekä louheen ja maa-ainesten ajoreiteillä vaikutukset lähimmissä häiriintyvissä kohteissa voivat olla merkittäviä. Arviointiselostuksessa tulee esittää myös rakentamisen kesto aika eri vaihtoehdoissa, koska myös se vaikuttaa haittojen merkittävyyteen.

Ympäristöterveydenhuollon
ylitarkastaja

Erja-Riitta Tarhanen

Tiedoksi Helsingin kaupunki, ympäristöterveys
 Vantaan kaupunki, ympäristöterveys
 Keski-Uudenmaan ympäristökeskus, ympäristöterveys

Tämä asiakirja ESAVI/38225/2022 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument ESAVI/38225/2022 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Tarhanen Erja-Riitta 09.11.2022 17:50

Uudenmaan ELY-keskus
Ympäristö ja luonnonvarat

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Lausuntopyyntö 10.10.2022, UUDELY/322/2022

Finavia Oyj:n lausunto Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt Finavia Oyj:ltä lausuntoa Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta 8.11.2022 mennessä.

Lentorata välillä Pasila (Helsinki) - Kytömaa (Kerava) on uusi 30 kilometrin pituinen kaukoliikenteen rataosa, josta 28 kilometriä sijoittuu tunneliin. Hankevaihtoehtoina tarkastellaan pääradan parantamista 1–2 uudella lisäraiteella sekä vertailuvaihtoehtona hankkeen toteuttamatta jättämistä. YVA:n yhteydessä tehtävässä alustavassa linjaussuunnittelussa määritellään Lentoradan likimääräinen sijainti ja tilantarve, kuiluyhteydet maan pinnalle, suhde ympäröivään maankäyttöön sekä tekniset ja liikenteelliset perusratkaisut.

Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja lentoasemalle, vähentää henkilöautolla ajettuja kilometrejä sekä tuoda kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä pääkaupunkiseudun liikennöinnissä.

Hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastellaan seuraavien vaihtoehtoja:

- Vaihtoehto 1 Lentorata
- Vaihtoehto 2 Pääradan parantaminen kahdella lisäraiteella (5. ja 6. raide)
- Vaihtoehto 3 Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide)
- Vaihtoehto 0 hankkeen toteuttamatta jättäminen (vertailuvaihtoehto)

Finavia Oyj lausuu ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta seuraavaa.

Lentoaseman alueella vaihtoehdon 1 Lentorata kulkee kokonaisuudessaan tunnelissa. Finavia huomauttaa, että ratatunnelin louhintojen tärinävaikutuksia arvioitaessa on otettava huomioon lentoaseman rakenteet ja rakennukset sekä erityisesti lentoaseman alueella olevat tärinälle herkat lennonvarmistuslaitteet.

Lentoradan linjaus sijaitsee osittain 1-luokan pohjavesialueella (Lentoasema). Finavia katsoo, että YVA-ohjelmaan tulee sisällyttää pohjavesimallinnuksella toteutettu tarkastelu ratatunnelin rakentamisen ja käytön aikaisista vaikutuksista maapohjaveden virtaussuuntiin. Tarkastelu tulee ulottaa koko vaikutusalueelle. YVA-ohjelmassa tulee arvioida ratatunnelien louhinnan vaikutusta kallioperän tunnettujen rakoiluvyöhykkeiden avautumiseen ja sen myötä kalliopohjaveden virtauksiin.

Tunnelin yhteyteen rakennetaan ns. pystykuiluja savunpoistoon ja paineentasaukseen. Finavia huomauttaa, että kyseisten kuilujen rakentaminen lentoaseman alueelle ja läheisyyteen saattaa edellyttää ilmailulain (864/2014) 158 §:n mukaista lentoestelupaa, jonka myöntää Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Lentoestelupaahan liittyy Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n lentoestelausunto. Myös kuilujen rakentamiseen liittyvät laitteet ja rakenteet voivat vaatia lentoesteluvan.

Finavia Oyj edellyttää, että lentoaseman läheisyyteen sijoittuva toiminta ei millään tavalla vaaranna lentoturvallisuutta. Toiminta tulee voida keskeyttää, mikäli lentoturvallisuutta vaarantavia pöly-, savu-, sumu-, kaasu- tai irtoainespäästöjä torjuntatoimenpiteistä huolimatta ilmenee tai tärinä vaikuttaa lennonvarmistuslaitteistojen toimintaan (Ilmailulaki (864/2014) 159 §).

Lisätiedot

Lisätietoja Finaviassa antaa ympäristöpäällikkö Kirsi Pitkäranta (p. 020 708 2279, kirsi.pitkaranta@finavia.fi).

FINAVIA OYJ

Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

Mikko Viinikainen

johtaja, kestävä kehitys

Tiedoksi

Helsinki-Vantaan lentoasema

Fintraffic Lennonvarmistus Oy

Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

Ympäristö ja kestävä kehitys

Maankäyttö ja ympäristö / Mika Penttilä

8.11.2022

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Kirjaamo
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Lausuntopyyntö 10.10.2022

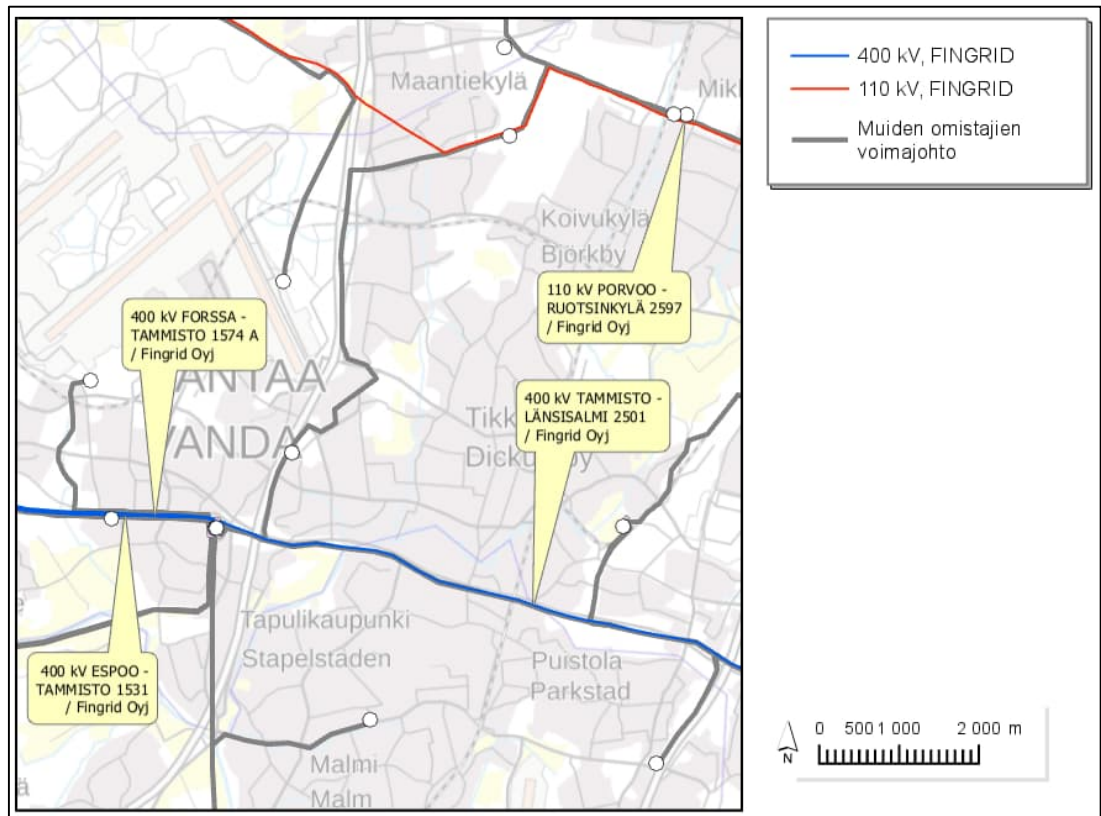
Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskeva ympäristövaikutusten arviointiohjelma UUELY/322/2022

Kiitämme lausuntopyynnöstänne:

Fingridillä ei ole varsinaisesti kommentoivaa arviointiohjelmasta.

Ratalinjaus ja päärata risteävät Fingridin 110 kV ja 400 kV voimajohtojen kanssa (ks. kartta). Hankkeesta vastaava voi harkita, missä radan suunnitteluprosessin vaiheessa mahdollinen tekninen yhteensovittaminen voimajohtojen tulee tehdä.

Tässä YVA-lausunnossa ei voida ottaa kantaa hankkeen teknisiin ratkaisuihin voimajohtojen näkökulmasta. Niiltä osin, kun rata tai sen rakenteet, voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen, tarkemmassa suunnitteluvaiheessa rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä myös erillinen risteämäläusunto (risteamalausunnot@fingrid.fi).



Kuva 1. Fingridin voimajohtodot selvitysalueella.

Fingrid Oyj

Katuosoite
Läkkisepäntie 21
00620 Helsinki

Postiosoite
PL 530
00101 Helsinki

Puhelin
030 395 5000

Faksi
030 395 5196

Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
etunimi.sukunimi@fingrid.fi
www.fingrid.fi

Maankäyttö ja ympäristö / Mika Penttilä

8.11.2022

YVA-menettelyn osalta hankkeessa yhteyshenkilönä toimii Mika Penttilä puh. 030 395 5230.

Ystävällisin terveisin

Fingrid Oyj
Maankäyttö ja ympäristö



Mika Penttilä
yksikön päällikkö

4.11.2022

Geologian tutkimuskeskus
Ympäristöratkaisut

Uudenmaan ELY-keskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

LAUSUNTOPYYNTÖ (UUDELY/322/2022) SUOMI-RATA OY:N LENTORATAHANKETTA KOSKEVASTA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA

Geologian tutkimuskeskus (GTK) kiittää saadessaan mahdollisuuden antaa lausunnon Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunnossa käsitellään arviointiohjelmaa siltä osin, kun se koskee suunnittelualueen maa- ja kallioperän ja luonnonvarojen sekä pinta- ja pohjavesien nykytilaa, kehitystä ja vaikutusten arviointimenetelmiä.

Radanvarren maaperän haitalliset aineet

Ohjelmassa todetaan (5.5 kappale), että YVA-selostusvaiheessa selvitetään hankealueen maaperän pilaantuneisuus MATTI-rekisteristä, ja että materiaalien elinkaariajattelun tavoitteena on resurssitehokkuus, uudelleenkäyttö ja kierrätys. Ohjelman mukaan merkittävimmät radanpidon materiaaLimäärät muodostuvat sepelistä, sorasta ja muista maa- ja kiviaineksista, ja uuden radan suunnittelussa radan tasaus pyritään optimoimaan niin, että maa- ja kalliolineksen siirtotarpeet jäävät mahdollisimman pieneksi ja kuljetusmatkat lyhyiksi. Jos maa- ja kalliomassoja jää yli, ne kierrätetään tai käytetään mahdollisuuksien mukaan hyödyksi.

GTK toteaa, että ratojen lähiympäristölle on kansainvälisten geokemiallisten kartoitusten perusteella tyypillistä pintamaan tavanomaista suuremmat metallipitoisuudet (esimerkiksi kromi, barium, mangaani, sinkki kupari ja nikkeli), joten maa-ainesten hyödyntäminen radan välittömän lähiympäristön ulkopuolella vaatii metallipitoisuuksien selvittämistä. Radan välittömässä läheisyydessä muutamien metallien taustapitoisuudet voivat olla maaperässä suurempia kuin muualla kaupunkiympäristössä, joten radan varren maaperän taustapitoisuuden selvittäminen voisi olla peruste siirrettävien maamassojen hyödyntämiselle ratalinjan lähellä.

Happamat sulfaattimaat

Arviointiohjelman suunnittelualueen nykytilan ja kehityksen kuvauksessa mainitaan (5.5 Maa- ja kallioperä ja luonnonvarojen käyttö), että hankealueelle sijoittuu paikoin mahdollisia happamien sulfaattimaiden esiintymisalueita, mutta niiden esiintymistodennäköisyys on luokiteltu pääosin

4.11.2022

pieneksi. Kuvauksessa myös mainitaan, että hankealueella esiintyy syvään veteen kerrostuneita sedimenttejä, kuten savea ja silttiä, jotka peittävät paikoin melko laajoja alueita Vantaan- ja Keravanjoen laaksoissa sekä Rekolanjoen ympäristössä.

GTK toteaa, että mahdollisten happamien sulfaattimaiden esiintyminen keskittyy hankealueella karkeasti korkeustason 30 m alapuolisille alaville maille, joilla voidaan tavata erityisesti muinaiseen Litorina-mereen kerrostuneita liejuisia hienorakeisia sedimenttejä. Sulfaattimaiden alustavassa tarkastelussa ja tutkimustarpeen arvioinnissa voidaan hyödyntää maaperäkartoja, GTK:n happamien sulfaattimaiden karttapalvelua (<https://gtkdata.gtk.fi/hasu/index.html>) sekä alueen sulfidi- ja korroosiotutkimusten tietoja.

Happamien sulfaattimaiden aiheuttamat riski liittyvät maaperän kuivatukseen tai kaivettujen massojen läjitykseen, jolloin maa-aineksen rikkiyhdisteet hapettuvat aiheuttaen voimakasta happamoitumista, lisäten myös haitallisten aineiden liukoisuutta. Happamuus ja haitalliset aineet voivat kulkeutua suoto- ja valumavesien mukana pinta- ja pohjavesiin. Happamat sulfaattimaat voivat myös muodostaa normaalia poikkeavan korroosioympäristön maaperän betoni- ja teräsrakenteille.

GTK:n arvion mukaan happamilla sulfaattimailla voi olla vaikutusta maaperän ja pinta-/pohjavesien tilaan erityisesti hankkeen toteutusvaihtoehdoissa VE2 ja VE3, ja niiden esiintyminen ja vaikutukset on syytä ottaa huomioon arviointiohjelman mukaisessa asiantuntija-arvioinnissa.

Maa- ja kallioaines

Koskien kappaleita 5.5 Maa- ja kallioperä ja luonnonvarojen käyttö sekä 6.4 Vaikutukset maa- ja kallioperään, luonnonvaroihin ja niiden kestävään käyttöön: Toivotaan tarkennuksia massojen laadun selvittämisestä. Tässä vaiheessa on järkevämpää tuoda esille, että massojen hyödynnettävyys selvitetään ja kertoa miten ja missä vaiheessa hanketta eri massojen laatua selvitetään. Massojen laadusta ja todellisesta hyödynnettävyydestä ei voida tässä vaiheessa olla varmoja eikä niiden laadusta tai syntyneestä hiilijalanjäljestä tule antaa liian optimistista kuvaa ilman tutkimustietoa. Tutkimukset, esimerkiksi kiviaineskartoitus ja kiviainestestit, tulee ohjelmoida heti suunnittelun alkuvaiheeseen suunnittelun tueksi. Lisäksi tunnelilouheella on huonommat edellytykset kiviainesjalostukseen ja siten rajoittuneempi hyötykäyttömahdollisuus. Myös kallioperän kivilajiominaisuudet ja heikkousvyöhykkeet on huomioitava erityisesti tunnelivaihtoehdon tarkemmassa suunnittelussa.

Epäselväksi jäi, onko tunnelilouheen lisäksi myös merkittäviä määriä avoleikkauksista syntyvää louhetta, koska tämä louhe on paremmin hyödynnettävissä. Arviointiohjelmassa ei myöskään esitetty arviota syntyvän louheen määrästä. Arvio parantaisi käsitystä, paljonko hankkeessa syntyy kivimassoja mm. kiviainesmarkkinoita ja läjitystarvetta varten. Maamassojen määräkin kannattaa tuoda esille tai ainakin paljonko prosentuaalisesti massoista on maita ja paljonko on louhetta. Havainnollistavaa on myös kertoa millä syvyydellä/missä korossa tunneli kulkisi, jos tietoa on vielä olemassa.

Pohjavedet

Lentoradan tunnelilinjauksen kohdalle sijoittuu Mätäkiven ja Lentoaseman pohjavesialueet (vedenhankinnan kannalta tärkeä 1. luokan alue). Tunnelilinjaus kulkee Mätäkiven pohjavesialueen

4.11.2022

koillisosassa noin 300 metriä Firan vedenottamosta ja pohjavesialueen eteläosassa noin 500 metriä Kuninkaanlähteen vedenottamosta. Mätäksen pohjavesialueen koillispuolella sijaitsee myös kallioperän heikkousvyöhyke. Tunnelilinjauksen kohdalle sijoittuvien pohjavesialueiden pohjavesiolosuhteisiin on kiinnitettävä huomiota. Tunnelin mahdollisesti aiheuttamiin pohjaveden laadun, määrän ja pohjaveden virtaussuunnan muutoksiin on varauduttava sekä minimoitava nämä vaikutukset.

Olli Breilin

Jouni Pihlaja

Johtaja, Operatiivinen toiminta

Yksikön päällikkö, Ympäristöratkaisut

JAKELU

Operatiivinen johto

GTK:n kirjaamo

Yksikön päällikkö Jouni Pihlaja

Ryhmäpäällikkö Lauri Solismaa

Geologi Jaakko Auri

Geologi Tom Rauhaniemi

Geologi Jonna Poikolainen

SIGNATURES

ALLEKIRJOITUKSET

UNDERSKRIFTER

SIGNATURER

UNDERSKRIFTER

This documents contains 3 pages before this page
Dokumentet inneholder 3 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 3 sivua ennen tätä sivua
Dette dokument indeholder 3 sider før denne side

Detta dokument innehåller 3 sidor före denna sida

authority to sign
representative
custodial

asemavaltuus
nimenkirjoitusoikeus
huoltaja/edunvalvoja

ställningsfullmakt
firmateckningsrätt
förvaltare

autoritet til å signere
representant
foresatte/verge

myndighed til at underskrive
repræsentant
frihedsberøvende



14.11.2022

Pormestari

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-
keskus
PL 36
00521 Helsinki

143 §**Lausunto Uudenmaan ELY-keskukselle Lentoratahankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta**

HEL 2022-011760 T 11 01 05

UUDELY/322/2022

Päätös

Pormestari antoi Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus) Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (YVA-ohjelmasta) seuraavan lausunnon:

Junaliikenteen nopeutuminen Helsingistä Tampereelle sekä Helsinki-Vantaan lentoasemalle parantaisi Helsingin kaupungin ja Helsingin seudun saavutettavuutta, millä on vaikutusta työvoiman saatavuuteen, yritysten toimintaedellytyksiin ja kansainväliseen kilpailukykyyn. Raide liikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen on kaupungin tavoitteiden mukaista. Lentorata tukisi toteutuessaan näitä tavoitteita. Lentorata mahdollistaa nopeamman kaukojunayhteyden. Suorat kaukojunayhteydet lyhentävät matka-aikoja eri puolelta Suomea maan suurimmalle lentoasemalle. Lentoradan toteuttaminen on linjassa uudistuvan EU-tason liikennesääntelyn kanssa (Trans-European Transport Network, TEN-T). TEN-T -asetusehdotuksessa esitetään, että ydinverkon lentokentät (ml. Helsinki-Vantaa) pitää yhdistää pitkän matkan rataverkkoon. Lentorata lisää kapasiteettia voimakkaasti kuormitetulla Pasila–Kerava osuudella sekä Helsingin ja Tampereen välillä. Hankkeelle asetetut tavoitteet ovat Helsingin näkökulmasta erittäin kannatettavia. On hyvä, että Lentoradan suunnittelu on edistynyt aiemmin asetetun aikataulun ja tavoitteiden mukaisesti. On tärkeää, että myös jatkosuunnittelu etenee nopeasti.

YVA-ohjelmassa on tunnistettu hyvin arvioitavat teemat ja arviointimenetelmiä on esitetty asianmukaisesti. Nykytilan kuvauksessa tulee kuvata tarkemmin alueita, joihin eri vaihtoehtojen vaikutukset kohdistuvat.



14.11.2022

Pormestari

Kuvauksessa tulee käyttää enemmän karttaesityksiä ja muuta visuaalista nykytilaa havainnollistavaa materiaalia, jotta mahdolliset arvioivat vaikutukset suhteessa kuvattuun nykytilaan hahmottuvat paremmin.

Nykytilan kuvauksessa Helsingin yleiskaavan kohdalla tulee selvemmin kuvan 5.2 kuvatekstissä tai selitteessä todeta, että kuvassa esitetyt siniset viivat ovat työssä arvioitavia vaihtoehtoja, jotta ne erottuvat lainvoimaisessa yleiskaavassa olevista merkinnöistä. YVA-ohjelmassa todetaan myös, että yleiskaavassa on varauduttu Lentorataan ja Tallinnan tunneliin raideliikenteen yhteystarve -merkinnällä. Tätä on täsmennettävä siten, että kyseiset merkinnät ovat yleiskaavassa rautatie-merkintöjä ja että niistä todetaan Tallinnaan suuntautuvan rautatietunnelin ja suoran lentoasemaradan sijaintien olevan ohjeellisia.

Maanalaisesta yleiskaavasta 2021 esitettyä kuvaa 5.3 tulee selventää. Selkeyden vuoksi kuvassa tulee todeta tummansinisistä viivoista, että ne ovat työssä arvioitavia vaihtoehtoja. Suunniteltu Lentorata sijoittuu kuvassa samalle sijainnille kuin maanalaisen yleiskaavan Lentoradan ohjeellinen sijainti. Epäselvyyttä saattaa aiheuttaa se, että maanalaisessa yleiskaavassa on Lentoradan ohjeellisen sijainnin lisäksi Tallinnan tunnelin ohjeellinen sijainti, joka sijoittuu kaavassa Lentoradan länsipuolelle. Tämän vuoksi kuvaan 5.3 tulee lisätä selitteeseen erikseen viivamerkinnot Tallinnan tunnelin ja Lentoradan ohjeellisille sijainneille.

Maankäytön kehitys ja kaavatilanne -kohdassa tulee maakuntakaavan ja yleiskaavojen lisäksi todeta myös asemakaavatilanteesta tai esimerkiksi kuvallisesti esittää, minkälaiset asemakaavalliset lähtökohdat asialle on eri vaihtoehtoisissa. Asemakaavat ovat keskeistä lähtötietoa suunnittelussa ja eri vaihtoehtojen arvioinnissa. Ilmakuvien ja muiden kartta-aineistojen lisäksi maastokäynnit ovat hyvä tapa lisätä tietoa maankäytön tilanteesta eri vaihtoehtoisissa. Lentoradan sijoituksessa suurimmaksi osaksi tunneliin, maastokäynnit tulee kohdistaa erityisesti lisäraidevaihtoehtojen vaikutusten arviointiin.

YVA-ohjelmassa on kuvattu ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkasteltavat vaihtoehdot. Vaihtoehtoja ovat VE1 Lentorata, VE2 Pääradan parantaminen kahdella lisäraiteella (5. ja 6. raide) sekä VE3 Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide). On perusteltua, että kaikkiin vaihtoehtoihin sisältyy uusi digitaalinen turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmä (ns. Digirata-hanke), joka on valtion tavoitteena toteuttaa nykyisen kulunvalvontajärjestelmän elinkaaren päättyessä koko rata-verkon osalta. Digirata muun muassa mahdollistaa junamäärän lisäämisen nykyisellä raiteistolla.

Eri vaihtoehtojen kannalta tulee selvästi todeta, ovatko ne keskenään toisensa pois sulkevia. Jos on mahdollista, että on vaihtoehto, jossa to-



14.11.2022

Pormestari

teutuu sekä Lentorata että lisäraidevaraus pääradalle, tulisi se tarkastella myös omana vaihtoehtonaan ja kuvata hankkeiden yhteisvaikutukset. Pääradan lisäraiteisiin liittyvien vaihtoehtojen vaikutukset maankäyttöön ovat Helsingin kaupungin arvion mukaan merkittäviä. Raidevaraukset sijaitsevat asemakeskusten lähellä alueilla, joilla tiivistäminen on kaupungin ja valtion tavoitteiden mukaista. Myös näiden maankäyttöpotentiaalien toteutumisen tai toteutumattomuuden arviointi tulee sisältyä ympäristövaikutusten arvioinnin maankäyttövaikutusten osuuteen. Rakentamisen yhteydessä jouduttaisiin purkamaan tai siirtämään useita rakennuksia. Vaikutuksia olisi jo rakennettuihin, rakenteilla oleviin ja suunniteltuihin alueisiin/rakennuksiin sekä erityisesti tiiviisti rakennettujen raiteisiin tukeutuvien pääradan varren kaupunginosien tulevaisuuden kehittämismahdollisuuksiin. Kilometrin säteelle pääradan Kypylä–Puistola -välin asemista on arvioitu vuoteen 2050 mennessä toteutuvan uutta rakentamista 1,8–2,6 miljoonaa kerrosneliometriä. Jo nykyisin neljän linjaraiteen aiheuttama estevaikutus on merkittävä.

Eri vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnissa on tärkeä huomioida pienempien yksittäisten toimenpiteiden järjestelmätasoiset vaikutukset. Pääradan lisäraiteet edellyttävät todennäköisesti kaavamuutoksia, maa-alueiden lunastuksia sekä merkittäviä infran muutoksia lähes koko matkalla Pasilasta Keravalle. Paikallisesti arvioitavien vaikutusten lisäksi lisäraiteiden toteuttamisella olisi negatiivinen vaikutus Helsingin seudun ja valtion välisen MAL-sopimuksen mukaisen asuntotuotannon tavoitteiden saavuttamiseen ja Helsingin yleiskaavan toteuttamisohjelmassa määritettyjen täydennysrakentamisen painopistealueiden kehittämiseen. Tulevaisuudessa täydennysrakentamisen rooli tulee kasvamaan entisestään ja pääradan asemanseudut ovat Helsingin keskeisiä kehittämisalueita. Helsingin kaupunki on perustanut asemanseutujen kehittämistä edistävän suunnitteluryhmän ja ohjannut merkittäviä suunnitteluresursseja pääradan asemanseutujen kehittämiseksi. Pääradan asemien kehittämistä tehdään yhteistyössä valtion viranomaisten ja Senaatti Asema-alueet Oy:n kanssa.

On tärkeä huomioida, että jo nykyiset lisäraidevaraukset vaikeuttavat asemanseutujen keskusta-alueiden kehittämistä erityisesti Malmilla ja Kypylässä. Näillä alueilla radan liikennealueen yli tarvittaisiin kansirakenteita uusien kortteleiden kävely-yhteyksien, kaupallisten palveluiden ja vaihtoterminaliin liittyviä tarpeita varten. Jos suurella nopeudella ajavat kaukojunat siirtyisivät Lentoradalle, ratakuilun kattaminen olisi taloudellisesti ja rakenteellisesti paremmin toteutettavissa.

Liitekartassa 3 Ihmisten elinolot (A3) on esitetty ratavaihtoehtojen suhde olemassa oleviin rakennuksiin. Kartassa tulee erotella tunnelissa kulkeva rata ja maan pinnalla kulkeva rata. Näillä on merkittävästi



14.11.2022

Pormestari

eroava vaikutus ihmisten elinoloihin. Myös vaikutuksille altistuvien asukkaiden määrä tulee esittää.

Osittain Pääradan raidevarausten paikalle on suunniteltu myös toteutettavaksi pyöräliikenteen baanaverkon laajennuksia. Pohjoisbaanan yleissuunnitelman mukaisesti baana on tarkoitettu toteuttaa Väyläviraston kanssa sopimalla nykyisen lisäraidevarauksen paikalle, jolloin lisäraiteiden toteutuessa baana jouduttaisiin purkamaan. Korvaava reitti heikentäisi pyöräliikenteen yhteyksiä verrattuna yleissuunnitelman mukaiseen linjaukseen. Lisäraidevaraukset heikentäisivät kävelyn edellytyksiä monin paikoin muuttaen reittejä ja lisäten radan estevaikutusta.

Lentoradan vaikutukset ovat valtakunnallisia, seudullisia ja paikallisia. Arviointia tulisi tehdä riittävästi kaikilla tasoilla. Hanketta ei tulisi käsitellä pelkästään infrastruktuurin ja sen konkreettisten vaikutusten kannalta, vaan myös eri vaihtoehtojen mahdollistamien systeemisten ratkaisujen näkökulmasta. Arviointitaso on syytä pitää vertailukelpoisena eri vaihtoehtojen välillä.

Ilmastovaikutusten näkökulmasta on hyvä, että arvioinnissa huomioidaan rakentamisen aikaiset vaikutukset ja käytönaikaiset siirtymät henkilöautoista juniin. On mahdollista, että arvioitavat vaihtoehdot toteutuisivat 2040 mennessä. Hankevaihtoehtojen erot siirtymissä henkilöautoista juniin tulee arvioida.

Lentoradan vaihtoehtoon sisältyy merkittävää tunnelirakentamista. Ratatunneli edellyttää pysyviä ajoneuvoliikenteelle sopivia pelastus- ja huoltoyhteyksiä, jotka tulee kaupunkiseudulla esittää myös asemakaavassa. Sama koskee pysyviä teknisiä kuiluja. Lopputilanteen tunneliaukkojen vaikutusten lisäksi tulee tarkastella riittävällä tasolla vaikutuksia rakentamisen aikaiseen liikenteeseen, kuten louhittavan kiviaineksen kuljetuksiin. Myös työnaikaisten ajotunnelien määrää ja alustavaa sijaintia pitäisi pystyä arvioimaan.

Lentoradan ratalinjauksella on kiinteistöjä, joiden lämmitys perustuu maalämpöön. Ratahankkeen toteutuessa nämä kiinteistöt joutuvat löytämään korvaavan lämmöntuotantotavan. Tällä hetkellä kaupunki ei myönnä maanalaisen yleiskaavan ohjeellisen ratalinjauksen kohdalle uusia lupia maalämpöön perustuville lämmitysratkaisuille.

Arvioinnissa tehdään meluvaikutusten arviointi. On erittäin hyvä, että tarvittavia meluntorjuntatoimenpiteitä tarkastellaan eri vaihtoehtojen yhteydessä.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna



14.11.2022

Pormestari

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 10.10.2022
- 2 Lausuntopyyntö 10.10.2022, liite arviointiohjelma 29.9.2022
- 3 Lausuntopyyntö 10.10.2022, liite, arviointiohjelman liitekartat

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskus

Pöytäkirjanote on lähetetty asianosaiselle 14.11.2022.

Pormestari



03.11.2022

Ympäristöjohtaja

Uudenmaan ELY-keskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Helsingin kaupungin ympäristöpalveluiden lausunto Suomi-rata Oy:n Lentoratahankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

HEL 2022-011760 T 11 01 05

UUDELY/322/2022

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on asettanut nähtäville 9.10.2022 Suomi-rata Oy:n Lentoratahankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelman. YVA-ohjelmasta on pyydetty toimittamaan lausunnot 8.11.2022 mennessä. Hankevastaavana on Suomi-rata Oy ja yhteysviranomaisena Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Lentoratahankkeen ympäristövaikutusten vaihtoehtotarkastelussa on mukana kolme vaihtoehtoa:

- VE1 Lentorata
- VE2 Pääradan parantaminen kahdella lisäraiteella (5. ja 6. raide)
- VE3 Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide).

Lentorata sijoittuu välillä Helsingin Pasila–Keravan Kytömaa. Rataosan pituus on noin 30 kilometriä, jonka tunneliosuus vaihtoehdossa 1 on noin 28 kilometriä. Vaihtoehdossa 2 lisäraide 5. sijoittuisi Pääradan länsipuolelle ja raide 6. länsipuolelle. Vaihtoehdossa 3 lisäraide 5. sijoittuisi Pääradan länsipuolelle. Vertailuvaihtoehtona on hankkeen toteuttamatta jättäminen. Kaikissa vaihtoehdoissa on lähtökohtaisena oletuksena, että uusi turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmä on toteutunut 2030-luvulla.

YVA-prosessin yhteydessä laaditaan Lentoradan alustava linjaussuunnitelma. Linjaussuunnitelmassa määritetään kaksiraiteisen radan likimääräinen sijainti ja tilantarve, kuiluyhteydet maan pinnalle, suhde ympäröivään maankäyttöön sekä tekniset ja liikenteelliset perusratkaisut.

Helsingin kaupungin ympäristöpalveluiden lausunto sisältää sekä ympäristönsuojelu- että terveydensuojeluviranomaisen näkemykset YVA-ohjelmasta.



03.11.2022

Ympäristöjohtaja

Ohjelmassa varsinainen hanke, sen toteuttaminen sekä työvaiheet on kuvattu varsin pääpiirteisesti. Esimerkiksi linjauksen sijainti on esitetty yleispiirteisesti, mutta tarkempia yksityiskohtia muun muassa tunnelien suuaukkojen sijainneista ei ole kuvattu. Myöskään liikenne- tai matkustajamääriä ei ole esitetty ohjelmassa. YVA-prosessin lähtökohtana ohjelmavaiheessa tulisi olla kattava hanke- ja nykytilan kuvaus, jolloin varsinainen vaikutusten arviointi on mahdollista toteuttaa laadukkaasti.

Tarkasteltavat vaihtoehdot on esitetty selkeästi ja vaihtoehtoasettelu mahdollistaa arvioinnin ja vertailun eri vaihtoehtojen välillä. Vaikutusarvioinnin keskiössä on tunnistaa merkittävimmät vaikutukset, jotka ohjelman mukaan kohdentuvat muun muassa elinoloihin ja viihtyvyyteen, luonnonympäristöön ja luonnonvaroihin sekä maisemaan ja kulttuuriympäristöön.

Arvioinnissa on otettava huomioon, että eri vaikutuksien laajuudet ja mekanismit voivat poiketa huomattavasti toisistaan, eivätkä niiden vaikutukset välttämättä jää ainoastaan paikallisiksi. Siten eri vaikutusarvointiosa-alueet on ulotettava riittävän laajalle, jotta vaikutusarvioinnista tulee riittävän kattava ja perusteellinen. Esimerkiksi vaikutukset vesistöihin ja pienvesiin voivat ulottua varsinaisesta hankealueesta melko etäälle. Ohjelmassa on mainittu, että YVA-prosessin rinnalla laaditaan radan linjaussuunnitelma. Linjaussuunnitelman laadinnassa on oleellista varmistua siitä, että se on tarkkuustasoltaan riittävä ja tukee vaikutusarvioinnin eri osa-alueita.

Isojen liikennehankkeiden kohdalla on tärkeä panostaa meluarvioinnin lisäksi myös tärinän ja runkomelun arviointiin, jotka ovat tyypillisiä juna-liikenteen vaikutuksia. Meluvaikutukset on esitetyt arvioitavaksi omana kokonaisuutena ja arviointi sisältää meluntorjuntatarkastelun. Tärinävaikutukset on ohjelmassa liitetty arviointikokonaisuuteen, joka käsittää vaikutukset ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen. Sekä tärinän että runkomelun vaikutukset olisi kuitenkin perusteltua arvioida omina osa-alueinaan, mikä syventäisi ja parantaisi elinoloja käsittelevää vaikutuskokonaisuutta.

Ohjelmassa on todettu, että tarvittava työtunneleiden ja kuilujen määrä tarkentuu alustavan linjaussuunnitelman yhteydessä. Vaikutusarvioinnin kannalta edellä mainitut asiat ovat tarpeellisia lähtötietoja, koska varsinaisen Lentoradan liikennöinnin lisäksi on oleellista tarkastella vaikutusarvioinnissa myös radan rakentamisen aikaisia vaikutuksia, joista aiheutuu muun muassa melu- ja tärinävaikutuksia. Tarvittavilta osin arvioinnin tukena on syytä hyödyntää melumallinnustarkastelua. Tunneliosuuden louhinnan lisäksi myös louheenkuljetuksista aiheutuu sekä melu- että ilmanlaatuvaikutuksia. YVA-selostuksessa on tarpeen esittää arvio louheenkuljetuksien liikennemääristä ja reiteistä. Kuljetuksien



03.11.2022

Ympäristöjohtaja

kohdalla tulee tärkeäksi huolehtia muun muassa louhekuormien suojaamisesta erityisesti, jos kuljetuksia joudutaan ohjaamaan esimerkiksi asuinalueiden läpi. Lisäksi yöaikaan painottuvia kuljetuksia tulisi välttää etenkin asuinalueilla.

Louhintaan kytkeytyy myös työmaavesien hallinta, joka tulee suunnitella siten, että vältetään työmaavesien tulvimiselta ja kulkeutumiselta vesistöihin. Louhinnan yhteydessä syntyy räjäytyslankajätettä, jonka kulkeutuminen vesistöihin tulee estää. Vesipuidedirektiivin mukaan ravinteiden pääsy vesistöihin tulee estää eikä vesiekosysteemien kemiallinen tai ekologinen laatu saa heikentyä. Selostusvaiheessa olisi tarpeellista esittää työmaavesien hallinta- ja seurantasuunnitelma. Hankkeella, erityisesti VE1:llä on vaikutuksia maaperään ja pohjaveteen. Ympäristönsuojelulaissa on pohjaveden pilaamiskielto, joka on ehdoton. Hankkeessa onkin tehtävä kattavat hydrologiset selvitykset, jotta pohjaveden määrää ja laatu ei heikkene.

Ohjelman mukaan hankealueelle sijoittuu paikoin happamien sulfaattimaiden esiintymisalueita, mutta esiintymistodennäköisyys on hankealueen kohdalla luokiteltu pääosin pieneksi. Happamia sulfaattimaita esiintyy useilla alueilla Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla ja esiintymisalueet on syytä selvittää ennakoivasti, jotta voidaan varautua tarvittaviin lupaprosesseihin hyvissä ajoin, eikä rakennusvaiheessa ei aiheudu vesistön happamoitumista ja haitta-aineiden liukenemista.

Arviointiin tulee sisällyttää tarpeeksi kattava herkkien kohteiden arviointi. YVA-ohjelman liitekartassa on esitetty muun muassa päiväkotien ja koulujen sijainteja varsin laajalta alueelta, mutta näiden lisäksi on myös muita herkäksi luokiteltavia kohteita, kuten vanhainkodit ja palvelutalot. YVA-selostusta varten olisi hyvä tarkistaa, sijaitseeko lähellä hankealuetta tai vaikutusalueella muita herkkiä kohteita kuin liitekartassa esitetyt päiväkodit ja koulut, ja tarvittaessa vaikutusarviointi tulee ulottaa näihin kohteisiin.

Lisätiedot

Juha Korhonen, ympäristötarkastaja, puhelin: 310 32080
juha.korhonen(a)hel.fi

Ympäristöjohtaja



03.11.2022

Ympäristöjohtaja

Esa Nikunen
ympäristöjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

12.10.2022

264/00.04.02/2022
[Suomi-rata Oy:n
Lentoradan
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma välillä
Pasila (Helsinki)-
Kytömaa (Kerava)]

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

PL 36
00521 Helsinki
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Viite

Lausuntopyyntönnö 10.10.2022
UUDELY/322/2022

Lausunto Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Lentoradan YVA käsittää ympäristövaikutusten arvioinnin Lentoradasta ja sen vaihtoehtoina pääradan parantamisesta joko kahdella tai yhdellä lisäraiteella. YVA:n yhteydessä Lentoradalle laaditaan alustava linjaussuunnitelma välillä Pasila-Kytömaa. Linjaussuunnittelussa määritellään kaksiraiteisen radan likimääräinen sijainti ja tilantarve, kuiluyhteydet maan pinnalle, suhde ympäröivään maankäyttöön sekä tekniset ja liikenteelliset perusratkaisut.

Rataosan pituus olisi noin 30 kilometriä, josta 28 kilometriä on tunnelissa. Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja lentoasemalle, vähentää henkilöautolla ajettuja kilometrejä sekä tuoda kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä pääkaupunkiseudun junaliikenteessä. Lisäksi hankkeella varmistetaan tulevaisuuden henkilöjunaliikenteen kasvua ja toimintavarmuutta.

Hankkeen tutkittavat vaihtoehdot:

- Vaihtoehto 1 Lentorata
- Vaihtoehto 2 Pääradan parantaminen kahdella lisäraiteella (5. ja 6. raide)
- Vaihtoehto 3 Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide).

Vertailuvaihtoehtona on hankkeen toteuttamatta jättäminen. Kaikissa vaihtoehtoisissa oletetaan uuden digitaalisen turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmän rakentamisen toteutuneen 2030-luvulla. Vertailuvuotena liikennetarkasteluissa on vuosi 2040.

12.10.2022

264/00.04.02/2022
[Suomi-rata Oy:n
Lentoradan
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma välillä
Pasila (Helsinki)-
Kytömaa (Kerava)]

Lentoradasta on laadittu selvitys 2010, johon on 2018 tehty liikenteellinen selvitys sekä tekninen kustannusarvion päivitys. Päivitetty kustannusarvio oli 2,7 mrd. € (MAKU 120, 2015=100).

Ympäristövaikutusten arviointimenettely perustuu ympäristövaikutusten arvioinnista annettuun lakiin (YVA-lakiin). Uudenmaan ELY-keskus pyytää lausuntoa 8.11.2022 mennessä.

Materiaali löytyy osoitteesta <https://www.ymparisto.fi/LentorataYVA>.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Liikennejärjestelmä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä vastaa liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta Helsingin seudulle (15 kuntaa) sekä suunnittelee ja järjestää toimialueensa (9 kuntaa) joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä.

Helsingin seudulle laaditaan parhaillaan MAL 2023 -suunnitelmaa, joka on tarkoitettu hyväksyä seudun luottamushenkilöelimissä keväällä 2023. Vuoden 2023 aikana käynnistyvät myös MAL-sopimuksen 2024–2035 neuvottelut.

MAL 2023 -suunnitelman osana valmistellaan seudulle 12-vuotista investointiohjelmaa, joka on ohjelmoitu nelivuotiskausille. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa vuosien 2024–2035 rataverkkoon liittyviä hankkeita ovat:

- Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet
- Helsinki–Pasila-kapasiteetin lisääminen
- Päärata Pasila–Riihimäki 3. vaihe
- Kerava–Nikkilä-ratayhteys
- Lähijunaliikenteen varikot Pääradalle, Rantaradalle ja Kehäradalle
- Digirata.

Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet eivät ole osa seudullista MAL 2023 -investointiohjelmaa, mutta niiden vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön tullaan arvioimaan.

12.10.2022

264/00.04.02/2022
[Suomi-rata Oy:n
Lentoradan
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma välillä
Pasila (Helsinki)-
Kytömaa (Kerava)]

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Ympäristövaikutusten arviointia koskevassa lainsäädännössä ympäristövaikutuksilla tarkoitetaan hankkeen tai toiminnan aiheuttamia välillisiä tai välittömiä vaikutuksia, jotka voivat olla joko myönteisiä tai kielteisiä.

Arviointiohjelmassa on hyvin kuvattu hanketta, vaikutusten arviointimenettelyä sekä käsitelty vaikutusryhmittäisiä teemoja. Vaikutusten merkittävyyttä on pyritty asianmukaisesti tuomaan esiin vaikutuskohteen herkkyyks ja muutoksen suuruus huomioiden. Todennäköisesti merkittävimmiksi on tunnistettu asutukseen ja ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, luonnonympäristöön ja luonnonvaroihin, sekä maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvat vaikutukset.

Arvioitavat liikennevaikutukset ja käytettävät menetelmät on arviointiohjelmassa esitetty melko kattavasti. Saavutettavuusvaikutuksia arvioitaessa on Helsingin seudun ja koko Suomen lisäksi hyvä arvioida myös vaikutuksia kansainväliseen saavutettavuuteen. Lentorata ei ole mukana MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelmassa, joten sen vaikutuksia seudun liikennejärjestelmään ei ole arvioitu. Lentoradan liikennejärjestelmätasoiset vaikutukset on syytä tunnistaa ja arvioida osana ympäristövaikutusten arviointia sekä valtakunnan että Helsingin seudun tasolla. HSL osallistuu mielellään tähän työhön.

Vaikutusten arvioinnissa tulee selkeästi kuvata, millaisella junaliikennöintimallilla arviot on tehty koskien sekä kaukoliikennettä että lähijunaliikennettä. Tutkittaville vaihtoehdoille sekä VE0:lle tulee esittää realistinen ja toimiva liikennöintimalli. Matkustajamääräennusteisiin vaikuttaa merkittäväällä tavalla liikkumisen hinta ja siten ennusteissa tai niiden herkkyytarkasteluissa on huomioitava hankeyhtiön rahoitusmallin todellinen vaikutus kysyntään. HSL on mielellään mukana liikennemääräennusteiden laatimisessa sekä liikennöintimallin simuloinnissa.

Arvioinnissa on tärkeää tuoda esiin tarkasteltavien vaihtoehtojen sekä vertailuvaihtoehdon vaikutukset maankäyttöön sekä näiden väliset erot. Asumisen ja maankäytön muutosten kattava kuvaaminen eri vaihtoehdoissa sekä VE0:ssa palvelee mm. liikenteestä aiheutuvien päästöjen ja liikkumismahdollisuuksien vaikutusten arviointia.

Arviointiohjelmassa ilmastovaikutusten arviointia on käsitelty monipuolisesti. On hyvä, että arvioinnissa tarkastellaan hankkeen kasvihuonekaasupäästöjen

12.10.2022

264/00.04.02/2022
[Suomi-rata Oy:n
Lentoradan
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma välillä
Pasila (Helsinki)-
Kytömaa (Kerava)]

kehitystä sekä rakentamisen että liikennöinnin ajalta ja huomioidaan myös hiilinielut- ja varastot. YVA-ohjelmassa on tuotu esiin hallitusohjelmassa mainittu hiilineutraaliustavoite vuoteen 2035. Tavoitteiden osalta on hyvä todeta lisäksi kansallinen liikenteen päästövähennystavoite vuosille 2030 ja 2045. Liikenteen sähköistyessä myös liikennesuoritteiden ja energiankulutuksen vähentämisen merkitys tulee korostumaan ja näitä vaikutuksia tulee arvioinnissa tuoda esiin. Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen niin, ettei henkilöautojen suorite enää vuoden 2020 jälkeen kasva.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen on huomioitu arvioinnissa kattavasti. Merkittävyyden arvioinnissa on tuotu esiin vaikutuksia herkkiin väestöryhmiin. Saavutettavuuden muutoksia on hyvä arvioida kattavasti sosiaalisten vaikutusten yhteydessä sekä herkkien väestöryhmien osalta. Arvioinnissa on tärkeää huomioida riittävässä määrin myös vaikutukset liikenneturvallisuuteen.

Lentorata kuten myös muut nopeat junayhteydet vaatisivat erittäin suurta taloudellista panostusta yhteiskunnalta. On tarkkaan harkittava, millaisilla investoinneilla kansalliset ja seudulliset tavoitteet kustannustehokkaimmin saavutetaan. Toimintaympäristön ja liikkumistapojen muutokset mm. etätyön muodossa on otettava huomioon. Hankkeiden rahoitusmalliin on ennakoitu käyttäjämaksua sekä kiinteistökehittämisen tuloja. Käyttäjämaksun taso vaikuttaa olennaisella tavalla ratayhteyden matkustuskysyntään ja heikentää yhteyden kannattavuutta. Mahdolliset kiinteistökehityskohteista saatavat tuotot ovat kuitenkin maltillisia ja kokonaistaloudellisempaa voi olla hyödyntää ne kaupunkiseudun sisäisiin joukkoliikenneinvestointeihin.

Riskien osalta on huomioitava ja tarkennettava rakentamisen aikaisten riskien ohella myös käytönaikaiset riskit (häiriötilanteet, matkustajiin ja liikennöintiin liittyvät riskit). Liikennemalliin ja ennusteisiin liittyvät epävarmuudet on tarpeen kuvata osana arvioinnin epävarmuustekijöitä. Riskienhallintatyöpajoissa tulee erityisesti näitä riskejä käsitellä kattavasti.

Lisätietoja lausunnosta antavat suunnitteluinsinööri Janne Markkula ja liikennesuunnittelija Ella Törmälä (ympäristövaikutusten arviointiohjelma). Sähköpostit muotoa etunimi.sukunimi@hsl.fi.

12.10.2022

264/00.04.02/2022
[Suomi-rata Oy:n
Lentoradan
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma välillä
Pasila (Helsinki)-
Kytömaa (Kerava)]

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 03.11.2022.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.



Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
PL 36
00521 Helsinki
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi.

Viite: UUELY/322/2022.

Asia: LAUSUNTO SUOMI-RATA OY:N LENTORATAHANKETTA KOSKEVASTA
YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on ilmoittanut 10.10.2022 Suomirata Oy:n Lentorata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelman (YVA-ohjelman) vireilläolosta (Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä; 252/2017) ja pyytänyt lausuntoa HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymältä.

Pääkaupunkiseudun Vesi Oy lausuu 10.10.2022 päivättyyn lausuntopyyntöön liittyen Päijännetunneliin seuraavaa:

Päijännetunneli on pääkaupunkiseudun kuntien muodostaman yhtiön omistama raakavesitunneli. Tunnelia pitkin johdettavasta raakavedestä valmistetaan talousvesi noin 1,3 miljoonalle ihmiselle ja pääkaupunkiseudun teollisuudelle.

Lentoradan tunnelilinjauksen etäisyys Päijännetunnelista on pienimmillään noin 2 km. Pääkaupunkiseudun Vesi Oy:n käsityksen mukaan Lentoradan rakentaminen tai käyttö ei tule vaikuttamaan haitallisesti Päijännetunnelin toimintaan normaalioloissa, eikä myöskään mahdollisten korjaustöiden aikana, jolloin tunneli tyhjennetään vedestä ja pohjaveden virtaukset Päijännetunneliin voimistuvat laajemmalla alueella kuin normaalitilanteessa.

Pääkaupunkiseudun Vesi Oy pyytää saada olla tietoinen hankkeen etenemisestä kuitenkin edelleen.

PÄÄKAUPUNKISEUDUN VESI OY

Arto Kallio
Toimitusjohtaja



08.11.2022

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-
keskus
Laine Leila
PL 36
00521 Helsinki

**Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon lausunto koskien
Suomi-rata Oy:n Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta**

HEL 2022-011760 T 11 01 05

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on pyytänyt Helsingin kaupunginmuseumilta/ Keski-Uudenmaan alueelliselta vastuumuseolta lausuntoa Suomirata Oy:n Lentorata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Museo lausuu asiasta kulttuuriympäristöjen vaalimisen näkökulmasta Helsingin, Keravan ja Tuusulan osalta.

Lentorata olisi uusi noin 30 kilometrin pituinen kaukoliikenteen rataosa, josta 28 kilometriä sijoittuisi tunneliin. Hankealue sijoittuisi välille Pasila (Helsinki) - Kytömaa (Kerava). Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja lentoasemalle, vähentää henkilöautolla ajettuja kilometrejä sekä tuoda kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä pääkaupunkiseudun liikennöinnissä. Hankkeeseen sovelletaan YVA-menettelyä. YVA-menettelyssä tarkasteltavia hankevaihtoehtoja on neljä: vaihtoehto 1 (VE1), jossa rata sijoittuu pääosin tunneliin, vaihtoehto 2 (VE2), jossa päärataa parannetaan kahdella lisäraiteella (5. ja 6. raide), vaihtoehto 3 (VE3), jossa päärataa parannetaan yhdellä lisäraiteella (5. raide) ja vertailuvaihtoehtona hankkeen toteuttamatta jättäminen. YVAN yhteydessä tehtävässä alustavassa linjaussuunnittelussa määritellään Lentoradan likimääräinen sijainti ja tilantarve, kuiluyhteydet maan pinnalle, suhde ympäröivään maankäyttöön sekä tekniset ja liikenteelliset perusratkaisut.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Ratahankealue sijoittuu maisemamaakuntajaossa eteläisen rantamaan eteläiseen viljelyseutuun, jolle on tyypillistä jokilaaksojen savikoille rai-
vatut kumpuilevat ja metsäsaarekkeiden rikkomat peltoalueet. Maaseu-



08.11.2022

tumaisemien lisäksi alueelle sijoittuu Suomen laajin ja tihein pääkaupunkiseudun kaupunkiasutus.

Suunnitellun tunnelissa kulkevan lentoratalinjauksen päälle sijoittuisi Helsingin alueella Pasilasta Paloheinään tiiviisti rakennettuja asuinalueita, joita jakaa ja rytmittää suuremmat kehä- ja päätiet tai kapeat, pääosin metsäiset, vihervyöhykkeet. Lentokentän ja Keravan taajama-alueen välillä lentoradan linjaus sivuaisi tiiviimmin rakennettuja pientalovaltaisia asuinalueita sekä yksittäisiä teollisuus- ja varastoalueita. Keravan taajama-alueella rakentaminen tiivistyy ja ympäristö muuttuu kaupunkimaiseksi.

Pääradan maisemakuva on lähes koko matkalta Pasilasta Keravalle tiiviisti rakennettua kaupunkiympäristöä. Maisemassa vaihtelevat pieni-piirteisemmät pientalovaltaiset asuinalueet sekä rakennetummat, usein asemien ympärille levittäytyneet kaupunkikeskukset. Hankealueella on pääradan kohdalla kaksi jokiylitystä, Helsingin alueella Vantaanjoki ja Keravanjoki Vantaalla.

Eri vaihtoehtojen sijoittuminen hankealueelle on esitelty kartalla yleispiirteisesti. Hankkeen vaikutusalueella sijaitsevat valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt, mukaan lukien kiinteät muinaisjäännökset, on esitetty kartalla ja tekstissä lyhyesti luonnehtien.

Lentoradan (VE1) hankealueelle sijoittuisi Vantaanjokilaakson viljelymaisema, joka on luokiteltu valtakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi (VAMA 2021). Kaikkien kolmen hankevaihtoehdon (VE1, VE2, VE3) alueille sijoittuisi myös useita valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY 2009). Lisäksi hankealueille sijoittuisi useita maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita ja kulttuuriympäristöjä.

Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon kanta

Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön

Arviointiohjelmassa kulttuuriympäristöä on tarkasteltu luvussa 5.8. Arvioinnissa on keskitytty valtakunnallisiin ja maakunnallisiin arvokohteisiin eikä paikallisesti arvokkaita kohteita ole tarkasteltu, elleivät ne ole osa valtakunnallista tai maakunnallista aluemaista kohdetta.

Arviointiohjelmassa on esitelty suunnittelualueen vaikutuspiirissä olevat valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt (RKY 2009), mutta niiden merkitystä ei ole tarkemmin avattu tai tarkasteltu suhteessa suunnittelualueeseen. Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskevan valtioneuvoston päätöksen kulttuuri- ja luonnonperintöä koskevien eri-



08.11.2022

tyistavoitteiden mukaan alueiden käytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Kulttuuriympäristöä ovat kulttuurimaisemat, rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaisjäännökset. Päätöksen tarkoittama säilyttämisvelvoite edellyttää, että viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon alueiden käytön suunnittelun lähtökohtina.

Helsinki

Helsingin alueella nykyisen pääradan varrella on lähes yhtenäinen asuin-, toimisto-, työpaikka- ja palvelurakennuksista muodostuva rakennuskanta. Asemien ja seisakkeiden kohdilla on kaupallisia palveluita. Paikoin rata-alueeseen rajautuu myös puisto-, viher- ja virkistysalueita ja jopa yksi siirtolapuutarha sijaitsee aivan radan tuntumassa. Pääradan varrelle, paikoin jopa välittömään läheisyyteen, sijoittuvat Malmin vanha funktionalistinen rautatieasema, Pihlajamäen lähiö sekä Käpylän puutaloalueet ja Käärmetalo ovat kaikki luokiteltu valtakunnallisesti merkittäviksi rakennetuiksi kulttuuriympäristöiksi (RKY 2009). Pihlajamäen lähiö on myös valittu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään suomalaisen modernismin merkkiteosvalikoimaan. Lisäksi pääradan varteen sijoittuu Käpylä-Koskelan asuntoalue, joka on luokiteltu maakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi.

Lisäraiteiden aluevaraus selvityksen mukaan hankkeella olisi vaikutuksia myös pääradan varteen sijoituville Oulunkylän, Pukinmäen, Tapanilan ja Puistolän alueille. Alueilta on olemassa hyvin vähän inventointitietoa tai muita selvityksiä, joita tarvitaan alueiden ja niiden rakennuskannan arvottamisen pohjaksi.

Kerava ja Tuusula

Keravan kaupungin osalta tiivis kaupunkirakenne ulottuu aivan nykyisen ratalinjan tuntumaan Keravan aseman seudun ja keskustan lisäksi myös eteläisemmässä osassa kaupunkia. Tällaisia lähelle rataa sijoitettavia rakennettuja alueita sijaitsee erityisesti Savion asemanseudulla, radan molemmin puolin. Keravan rakennuskulttuurin inventointi ja hoitosuunnitelmassa (Arkkitehtitoimisto Lehto – Peltonen – Valkama ja Keravan kaupunki 2003) sekä Savion aseman itäpuolelle sijoittuva Savion teollisuusympäristö että aseman länsipuolelle sijoittuva Savion vanha keskusta on arvotettu kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi ympäristöiksi, joiden vanha rakennuskanta tulisi säilyttää. Lisäksi hieman pohjoisempana radan länsipuolella sijaitsee kulttuurihistoriallisesti arvokas Tuomikadun pientaloalue, jossa hoitosuosituksen mukaan tulisi varmistaa vanhojen rakennusten ja ympäristön luonteen säilymisen eikä vanhoja rakennuksia tule purkaa. Lisäratavaihtoehtojen todelliset vaikutuk-



08.11.2022

set ja mahdollisesti purettavaksi esitettävät rakennukset tulee siten selvittää erityisesti näiden alueiden samoin kuin Keravan asemanseudun valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön osalta. Keravan rakennuskulttuurin inventointi ja hoitosuunnitelma ei kattanut kaikkea rakennuskantaa ja on laadittu lähes 20 vuotta sitten, joten inventoinnin päivittäminen erityisesti nuoremman rakennusperinnön osalta on välttämätöntä.

Tuusulan kunnan osalta esitetyistä vaihtoehtoista vain VE1 sijoittuu Tuusulan kunnan alueelle. Hankkeella ei ole Tuusulan kunnan alueella sellaisia vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön ja maisemaan, että lisäselvitysten tekeminen olisi tarpeen.

Arviointiohjelman mukaan VE1 sijoittuisi pääosin tunneliin eikä uuteen maastokäytävään, jolloin vaihtoehdon vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuisivat rakennetun kulttuuriperinnön osalta lähinnä työ- ja ilmanvaihtotunneleiden läheisyyteen. Rautatietunnelit olisivat runkorakenteeltaan joko kalliotunneleita tai betonitunneleita tai näiden yhdistelmiä. Rautatietunneli koostuisi kahdesta rinnakkaisesta erillisestä ratatunnelista. Arviointiohjelman mukaan kalliotunneli pyritään suunnittelemaan niin syväälle, ettei kalliokatto edellytä erikoisrakenteita. Kuitenkin kalliokaton ollessa hyvin ohut tarkastellaan tunnelin rakentamista myös betonitunnelina tai radan sijoittamista kallioavoleikkaukseen. Museo katsoo, että edellä mainituilla vaihtoehtoilla voi olla merkittäviä kielteisiä vaikutuksia rata-alueen kulttuuriympäristöön. Mahdollisten betonitunnelien ja kallioavoleikkausten sijainnit tulee selvittää ennen, kuin niiden vaikutuksia voi kulttuuriympäristön osalta arvioida tarkemmin. Lisäksi arviointiohjelman mukaan tunneleihin rakennetaan tarvittaessa kuiluja sekä poistumisteitä. Myös näiden sijoittuminen tulee selvittää tarkemmin ennen, kuin niiden mahdollisia vaikutuksia kulttuuriympäristön osalta voidaan arvioida.

Museo katsoo, että ehdotetuilla lisäratavaihtoehtoilla (VE2, VE3) olisi merkittäviä kielteisiä vaikutuksia pääradan varrelle sijoittuviin asemanseutuihin ja asuinalueisiin Helsingissä ja Keravalla. Arviointiohjelman mukaan vaihtoehtoihin VE2, VE3 liittyisi rakennusten purkua sekä matkustajalaitureiden muutoksia. Useilla asemilla jouduttaisiin lisäksi rakentamaan kokonaan uusi laiturit. Museo toteaa, että ennen, kuin vaikutuksia ympäristöön voidaan tarkemmin arvioida, tulee tarkastella eri vaihtoehtojen vaikutuksia paitsi valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen myös paikallisesti merkittävien rakennusten sekä rakennettujen ympäristöjen osalta. Lisäksi hankealueille sijoituvien alueiden kaupunginosittain tehtyjen inventointien ajantasaisuus tulee selvittää. Erityisesti purettavien rakennusten osalta tulee selvittää, onko inventointien päivitykselle tarvetta. Museo myös katsoo, että



08.11.2022

hankkeen vaikutusten arvioinnin tueksi tulisi laatia havainnekuvia, joiden avulla voi tarkastella miten vaikutukset sijoittuvat jo olemassa olevaan kaupunkikuvaan.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa esitetyistä vaihtoehtoreiteistä lentoradan VE1-linjaus kulkee Helsingin, Tuusulan ja Keravan alueella kallioperään louhituissa tunneleissa. Osa radasta voidaan sijoittaa myös kallioavoleikkaukseen tai betonitunneliin. Kalliotunnelin vaikutus maastossa säilyneeseen arkeologiseen kulttuuriperintöön on vähäinen. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa ei ole ilmoitettu, millä alueilla lentorata tullaan sijoittamaan avonaiseen kalliotunneliin tai mitkä osat on tarkoitus tehdä betonitunnelina. Näin ollen lentoradan tai sen rakentamisen aiheuttamia vaikutuksia arkeologiseen kulttuuriperintöön ei voida täysin arvioida. Ratasuunnitelmien tarkentuessa on selvítettävä valitun linjauksen läheisyydessä olevien kiinteiden muinaisjäännösten tilanne.

Helsinki

Helsingin alueella vaihtoehto VE1 kulkisi tunnelissa, jolloin sen yläpuolella, linjan läheisyydessä sijaitsee kaikkiaan 17 kiinteää muinaisjäännöstä, joista neljä on historiallisen ajan asuinpaikkaa ja loput ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoitteita tai niihin liittyvää tiestöä. Vaihtoehto VE2:ssa kahden lisäradan läheisyydessä sijaitsee 14 kiinteää muinaisjäännöstä, joista yksi on historiallisen ajan asuinpaikka ja loput ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoitteita tai tiestöä. Vaihtoehto VE3:ssa uuden radan läheisyydessä on viisi kiinteää muinaisjäännöstä, joista yksi on historiallisen ajan asuinpaikka ja loput ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoitteita tai tiestöä.

Helsingin alueen kiinteiden muinaisjäännösten inventointi maastossa on toteutettu ensimmäisen maailmansodan linnoitteiden osalta 1996 eikä inventointi ole enää ajan tasalla. Historialliset asuinpaikat on inventoitu 2011 ja inventoinnin voidaan katsoa olevan ajan tasalla. Edellä mainitun perusteella on ratasuunnitelmien tarkentuessa selvítettävä valitun linjauksen läheisyydessä olevien kiinteiden muinaisjäännösten tilanne.

Tuusula

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on esitetty lentoradan (VE1) alueella sijaitsevat Tuusulan tunnetut kiinteät muinaisjäännökset ja muut arkeologiset kohteet. Osa Tuusulan alueen tunnetuista muinais-



08.11.2022

jäännöksistä, jotka sijaitsevat radan alueella tai sen välittömässä läheisyydessä, puuttuvat arviointiohjelmasta.

Tuusulan eteläosan alueella on suoritettu viimeisin arkeologinen inventointi vuonna 2011, joka on tehty Helsingin yliopiston inventointikursilla. Lisäksi alueelle on ulottunut Museoviraston tutkija Kirsi Luodon tekemä inventointi vuonna 2006 ja Historiallisen ajan muinaisjäännösinventointi, jonka on tehnyt Museoviraston tutkija Katja Vuoristo vuonna 2009. Molemmat inventoinnit ovat vanhentuneet. Jotta lentoradan vaikutuksia voidaan arvioida, tulee lentoradan linjauksen alueella tehdä arkeologinen inventointi. Inventoinnissa tulee huomioida eri-ikäiset ja -tyyppiset arkeologiset kohteet ja määrittää niiden sijainti ja aluerajaus. Myös alueella sijaitsevat ja jo ennestään tunnetut arkeologiset kohteet tulee sisällyttää inventointiin ja tarkistaa niiden säilyneisyys, kunto sekä aluerajaus.

Kerava

Keravan alueella kaikki ratavaihtoehdot kulkevat hyvin läheltä muinaismuistolain (295/1963) suojaamaa kiinteää muinaisjäännöstä, Siko-korven juoksuhauta (tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000010014). Alueen on inventoinut arkeologi Olli Kunnas vuonna 2013. Inventointikertomuksen mukaan juoksuhauta kuuluu I maailmansodan puolustusvarustukseen, jonka laajuutta tai säilyneisyyttä ei täysin tunneta. Näin ollen alueella on suoritettava tarkkuusinventointi, jossa selvitetään kohteen säilyneisyys sekä sen aluerajaus.

Inventointien jälkeen inventointitulosten pohjalta tulee laatia Museoviraston arkeologisten laatuohjeiden mukainen raportti. Tutkimuskustannuksista vastaa muinaismuistolain 15 §:n mukaisesti hankkeen toteuttaja.

Arkeologisia tutkimuksia tekevät useat toimijat, joiden yhteystiedot löytyvät Museoviraston verkkosivuilta osoitteesta: <https://www.museovirasto.fi/fi/kulttuuriymparisto/arkeologinen-kulttuuriperinto/arkeologisen-kulttuuriperinnon-tutkimus/arkeologisten-kenttatoiden-tilaaminen>

Lopuksi

Kulttuuriympäristön vaalimisen asiantuntijana Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo katsoo, että YVA-arviointiohjelmasta voi jo päätellä hankkeesta syntyvän laajoja kulttuuriympäristön kannalta kielteisiä vaikutuksia.

Lisätiedot

Katariina Ruuska-Jauhijärvi, tutkija, puhelin: 040-3347014



Helsingin kaupunki
Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
Kulttuuripalvelukokonaisuus
Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö
Kulttuuriympäristötiimi,
kulttuuriympäristöpäällikkö

Lausunto

7 (8)

08.11.2022

katariina.ruuska-jauhijarvi(a)hel.fi

Kulttuuriympäristötiimi, kulttuuriympäristöpäällikkö

Postiosoite
PL 17401
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kulttuurijavapaa-aika@hel.fi

Käyntiosoite
Aleksanterinkatu 16
Helsinki 17

Puhelin
+358 9 310 1060
Faksi
+358 9 310 36664

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
fi0680001200062637
Alv.nro
fi02012566



Helsingin kaupunki
Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
Kulttuuripalvelukokonaisuus
Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö
Kulttuuriympäristötiimi,
kulttuuriympäristöpäällikkö

Lausunto

8 (8)

08.11.2022

Sari Saresto
kulttuuriympäristöpäällikkö

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Postiosoite
PL 17401
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kulttuurijavapaa-aika@hel.fi

Käyntiosoite
Aleksanterinkatu 16
Helsinki 17

Puhelin
+358 9 310 1060
Faksi
+358 9 310 36664

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
fi0680001200062637
Alv.nro
fi02012566

8.11.2022

Uudenmaan ELY-keskus
Kirjaamo.uusimaa(at)ely-keskus.fi

Viite: UUDELY/322/2022.

Suomi Rata Oy:n Lentoradan YVA-ohjelma, lausunto

Keski-Uudenmaan ympäristökeskus kiinnittää huomiota ympäristövaikutusten arvioinnissa seuraavaan:

Pohjavesi ja kaivot

Lentoratalinjaus kulkee Mätäkiven 1-luokan pohjavesialueen, pohjaveden muodostumisalueen sekä Kuninkaanlähteen vedenottamon vesioikeuden vahvistaman kaukosuojavyöhykkeen kautta. Mätäkiven pohjavesialueella on useita alueellisia ja paikallisia, suunnaltaan vaihtelevia kallioperän ruhjevöhykkeitä. Näissä ruhjevöhykkeissä kallioperä on rikkonaista ja rakoilevaa, ja siten myös vettä johtavaa. Laajalle ulottuvat pohjaveden virtausreitit ovat mahdollisia alueella risteävien kallioperän heikkousvyöhykkeiden ja niihin kerrostuneiden vettä johtavien maakerrosten kautta (Mätäkiven pohjavesialueen suojelusuunnitelma - Päivitys 2017, Kivimäki ja Fagerlund). YVA-ohjelmassa on todettu, että radan rakentamisella on paikallisesti suoria ja huomattavia vaikutuksia rakentamisalueen maa- ja kallioperään. Lisäksi on todettu, että pohjaveteen kohdistuvien vaikutusten kannalta haavoittuvimpia alueita ovat mm. hyvin vettä johtavat kallioperän heikkousvyöhykkeet. Vaikutusten arvioinnissa tulee kiinnittää erityistä huomiota kallioperän heikkousvyöhykkeisiin pohjaveden kannalta.

YVA-ohjelmassa todetaan, että lentorata sijoittuu pääosin tunneliin, jolloin se tulee todennäköisesti vaikuttamaan pohjaveden pinnankorkeuksiin suunnitellun linjauksen läheisyydessä. Vaikutusten arvioinnissa tulee arvioida, kuinka paljon radan rakentaminen alentaisi pohjaveden pinnankorkeutta ja mikä vaikutus sillä olisi esim. vedenottamon antoisuudelle ja yksityisten talousvesikäyttöille. Myös mahdolliset vaikutukset maalämpökaivoihin tulee selvittää riittävällä tasolla. Tarvittaessa tulee tehdä tarkempia selvityksiä ja mittauksia, jos käytettävissä ei ole valmiiksi riittävän tarkkoja tietoja. Arvioinnissa tulee selvittää riittävästi myös hankkeen mahdolliset vaikutukset Päijänne-tunneliin, joka aineiston mukaan kulkee lähimmillään noin 2 kilometrin etäisyydellä lentoradan linjauksesta.

YVA-ohjelman liitekartassa 1 Mätäkiven pohjavesialueen nimenä on virheellisesti Mätäkivenmäen pohjavesialue.

Pilaantuneet maat ja pohjavesi

Keski-Uudenmaan ympäristökeskus näkee tarpeelliseksi tuoda arvioinnin alkuvaiheessa esille lentoradan suunnitellun linjauksen läheisyyteen sijoittuvan PIMA-kohteen, jolla on merkittäviä vaikutuksia pohjaveteen. Tuusulassa Sammonmäen teollisuusalueella, Mätäkivi B- pohjavesialueella on todettu pohjavedessä esiintyvän talousveden laatuvaatimukset ylittäviä pitoisuuksia mm. tetra-kloorieteeniä ja trikloorieteeniä. Alueella on valmistettu vuodesta 1985 lähtien ilmeisesti noin kymmenen vuoden ajan Terrazol-nimistä ainetta, jonka raaka-aineina on käytetty trikloorieteeniä ja

tetrakloorieteenä. Muiden toiminnassa mahdollisesti käytettyjen kloorattujen liuottimien käytöstä ei ole tietoa. Trikloorieteenä ja tetrakloorieteenä esiintyy alueella sekä maapohjavedessä että kallioperän ruhjeissa.

Vuosien 2016 ja 2017 aikana on tehty tutkimuksia maaperän ja pohjaveden päästölähteen selvittämiseksi. Maaperän huokoskaasunäytteissä todettiin alemman ohjearvon ylittäviä pitoisuuksia tetra- ja trikloorieteenä. Koekuoppakaivuissa todettiin maaperässä alemman ohjearvon ylittäviä pitoisuuksia tetrakloorieteenä. Vuonna 2017 on tehty maaperän osittaiskunnostusta, jolla saatiin osa päästölähteestä poistettua, mutta mm. kloorattuja liuottimia esiintyy maaperässä ja pohjavedessä edelleen.

Kloorattujen liuottimien suojapumppausta tehdään jatkuvatoimisesti Lemminkäisen vedenottamolla (noin 250 m³/d) tarkoituksena estää liuottimien pääsy Kuninkaanlähteen vedenottamolle. Pumpattu vesi johdetaan aktiivihiiileen perustuvaan puhdistusjärjestelmään ja eteenpäin avo-ojaan. Suojapumppaukseen tulevan veden kokonaisliuotinpitoisuudet ovat vaihdelleet huomattavasti, mutta liuotinpitoisuuksien pitkänajan trendi suojapumppauksen alavirran puolella on ollut laskeva.

Keski-Uudenmaan ympäristökeskus esittää huolen lentoradan tunnelin vaikutuksista pohjavesiolosuhteisiin erityisesti ko. Sammonmäen alueella. Hankkeen vaikutukset pohjaveteen tulee selvittää niin tarkkaan, että voidaan estää mm. pohjaveden pinnankorkeudessa ja virtauksissa tapahtuvat muutokset, jotka voisivat vaikuttaa esimerkiksi kloorattujen liuottimien leviämiseen pohjavedessä.

Luonto

YVA:ssa tulee selvittää rakentamisvaiheen sekä maanpäällisten rakenteiden vaikutukset arvokkaihin luontokohteisiin, ekologiseen verkostoon ja laajojen yhtenäisten metsäalueiden kokonaisuuksiin. Liitekartalla 1 esitetyt arvokkaita luontokohteita tulee täydentää myös kuntien teettämien luontoselvitysten pohjalta.

VE 1:n läheisyydessä sijaitsevia arvokkaita luontokohteita ovat mm.:

Tuusula:

- Harminsuo-Harminkallio-Matkoissuon luonnonsuojelualue Tuusulassa. VE 1:n linjaus kulkee suojelualueen läpi. Myös Keravan kaupunki on suojelemassa Keravan puolella sijaitsevan osan.
- Hyväksymiskäsittelyssä olevassa [Tuusulan yleiskaavan 2040 ehdotuksessa](#) on osoitettu:
 - ekologisista yhteyksistä VE 1:n alueella
 - Pirunkorvenpuron paikallisesti arvokas purouoma ja metsälain 10 §:n mukainen rehevä korpi (sl 16)

Kerava:

- Keravalla Niinikankaan seudulla on Keravan mittakaavassa laajempi yhtenäinen metsäalue, jolla sijaitseva paikallisesti arvokas Niinikankaan lehto on Keravan laajimpia lehtoja. [Keravan Viherkaavassa](#) alueelle on osoitettu useita ympäristöarvoja, kuten ekologinen viheryhteys, pyöräilyn runkoverkko, virkistysreitti, luo-alue, säilytettävä metsä- ja viheralue, lepakkoalue, ja ekosysteemipalveluiden alue.

VE 2:n ja VE 3:n osalta tulee arvioida radan levennyksen vaikutukset ekologisiin yhteyksiin, kuten liito-oravan kulkuyhteyksiin radan yli. Liito-oravaa on havaittu esim. Keravan Kytömaan haavikon arvokkaassa luontokohteessa ja sen läheisyydessä, jotka on myös osoitettu viherkaavassa.

Lisäksi tulisi arvioida mahdollisuuksia kompensoida hankkeen yhteydessä häviäviä tai heikentyviä luontoarvoja tai ekologisia yhteyksiä, mikäli niiden hävittämistä ei voida välttää.

Vesistöt ja hulevedet

Lentoradan vaihtoehdossa VE1 on mahdollisten maanpäällisten rakennustöiden ja niistä syntyvien hulevesien osalta otettava huomioon ja selvitettävä mahdolliset vaikutukset lähialueiden arvokkai- siin pienvesiin sekä muihin vesistöihin. Erityisesti huomioitavia alueita Tuusulan ja Keravan (sekä valuma-alueesta riippuen osin myös Vantaan) alueilla ovat Mätäkienvuonon alueen lähteet (Tuusulan yleiskaavan luontoselvitys 2011), Tussinkosken suojelualueelle virtaavat uomat sekä Ke- ravalla Nissinojaan ja Savionojaan johtavat uomat. Näiden osalta on arvioitava vaikutukset huleve- sikuormiin, kiintoaineksen määrään sekä vesistöjen tilaan, mikäli valuma-alueilla suoritetaan maanmuokkausta aiheuttavia rakennustoimenpiteitä.

Melu, värinä ja runkomelu

Tunnelin käytön arvioinnissa tulee kiinnittää huomiota raideliikennemelun leviämiseen etenkin tunnelin suuaukkojen läheisyydessä, jotka ovat akustisesti vaativia kohteita. Arviointiehdotuksen mukaan itse tunnelista ei kantaudu ympäristöön ratamelua ilmassa. Epäselväksi jää miten pys- tykuilut ja kulkuaukot toimivat akustisesti melua välittävinä rakenteina, jota tulisi arvioinnissa sel- ventää. Lisäksi maanpäällisten rakenteiden sijainnilla lieenee ainakin rakentamisvaiheessa merki- tystä mm. työmaamelun lähteinä. Rakenteiden sijoittumista tulee tässäkin suhteessa arvioida suh- teessa asutukseen ja muihin herkkiin toimintoihin. Lisäksi ratatunnelin liikenteen aiheuttama vä- rinä ja runkomelun muodostuminen ja näistä aiheutuvan haitan arviointi on jätetty arviointiohjel- massa vähälle huomiolle. Aiheen avaaminen paremmin arvioinnin yhteydessä on tarpeen ja se lie- nee myös asukkaita erityisesti kiinnostava aihe.

Lentoradan YVA:n linjaussuunnitelmassa radan varrella sijaitsee Tuusulan ja Keravan alueella asuinrakennuksia, kouluja sekä loma-asunto. Lentoradan varrelle on suunniteltu 200–250 metrin välein poistumisreitit sekä ilmanvaihtoaukkoja. Lentorataa ja sen rakentamistöitä suunnitelta- essa on varmistettava, että koulun käytössä on myös jatkossa riittävä ja turvallinen piha-alue, jolla keskiäänitaso on ulko-oleskelualueelle soveltuva. Valtioneuvoston päätöksessä (993/1992) on suunnittelua varten annettu ympäristömelun yleiset ohjeet sekä ulkona että sisällä esiintyvälle melulle. Lisäksi tulee ottaa huomioon, että asumisterveysasetuksessa asunnon tai muun oleskelu- tilan päiväkeskiäänitason (klo 7–22) toimenpiderajaksi on asetettu L_{Aeq} 35 dB asuinhuoneiden sekä oleskelutilojen osalta ja muiden tilojen osalta 40 dB. Yöajan (klo 22 – 7) keskiäänitason toimenpi- deraja on asuinhuoneissa ja oleskelutiloissa 30 dB ja muissa tiloissa sekä keittiössä 40 dB.

Louhinta ja muut rakentamisen aikaiset vaikutukset

Vaikutusten arvioinnissa tulee esittää pystykuilujen, huolto- ja työtunneleiden ja ilmeisten muiden päästölähteiden sekä louheen kuljetusreittien sijainti suhteessa lähimpään asutukseen ja muihin herkkiin kohteisiin, ja arvioida näihin liittyvää pöly-, melu- ja värinähaitan leviämistä sekä haitan lieventämiseksi vaihtoehtoisia keinoja. Käytännön toimintaa suunnitellessa tulee huomioida kiviä-

neksen louhintaan ja murskaukseen, muihin melua ja tärinää aiheuttaviin töihin sekä jätemaan läjittämiseen liittyvä lainsäädäntö sekä mahdollisesti vaadittavat lupa- ja ilmoitusmenettelyt. Myös rakentamisen aikaisista töistä mahdollisesti aiheutuva pölyhaitta tulee huomioida ennalta, jotta se saadaan minimoitua.

Tapio Reijonen
Ympäristönsuojelupäällikkö
Keski-Uudenmaan ympäristökeskus

7.11.2022

Uudenmaan ELY-keskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

UUDELY/322/2022

Lausunto Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Porvoon kaupunki toteaa aluksi, ettei kaupungilta ole pyydetty lausuntoa Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta, mutta Porvoon kaupunki lausuu asiassa seuraavaa.

Itäradan suunnittelua varten perustettu Itärata Oy hankeyhtiö on aloittanut toimintansa. Lentorataa on pidetty edellytyksenä idän suunnan uudelle ratayhteydelle, Itäradalle. Nykyisissä suunnitelmissa idän suunnan uusi ratayhteys kytkeytyy Lentorataan.

Lentoradan YVA -ohjelman mukaan ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä Lentoradalle laaditaan alustava linjaussuunnitelma välillä Pasila -Kytömaa. Porvoon kaupunki katsoo, että YVA-menettelyssä ja alustavassa linjaussuunnitelmassa tulee ottaa huomioon paremmin Itäradan liittyminen Lentorataan ja selvittävä siitä aiheutuvat tekniset ja liikenteelliset perusratkaisut sekä likimääräinen sijainti. Myös muissa YVA-ohjelman mukaisissa vaihtoehtoissa on selvittävä Itäradan mahdollinen liittyminen rataverkkoon.

Lentoradan ja muiden vaihtoehtojen alue- ja yhdyskuntarakenteen ja liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa tulisi ottaa huomioon myös laajemmat, maakunnalliset ja itäiseen Suomeen kohdistuvat vaikutukset.

Porvoon kaupunki katsoo, että Lentoradan ympäristövaikutusten arvioinnista tulisi pyytää Porvoon kaupungin lausunto.

Porvoossa 7.11.2022

Porvoon kaupunki

Jukka-Pekka Ujula
 kaupunginjohtaja

Roope Lenkkeri
 hallintojohtaja

Seuraavat dokumentit on allekirjoitettu tiistai 8. marraskuuta 2022



**Lausunto Lentoradan
ympäristövaikutusten
arviointiohjelmasta.pdf**

(32921 byte)
SHA-512: 17f3f98131eaf284f2c61005ccac207d53964
d0b424d8d08d0139159b871124441aa4e1d0d94dc2c8ed
70cddc94fd298c4766e19b71fba700b62eab213ebdc9

Allekirjoitukset

8.11.2022 8.06.17 (CET)



Jukka-Pekka Ujula

jukka-pekka.ujula@porvoo.fi
Allekirjoitettu eID: llä (Finnish Trust Network)

8.11.2022 11.32.18 (CET)



Roope Teuvo Markus Lenkkeri

roope.lenkkeri@porvoo.fi
Allekirjoitettu eID: llä (Finnish Trust Network)



assently

Allekirjoituksen on sertifioinut Assently



Lausunto Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Tämän tosittien aitouden varmistaminen voidaan tehdä skannaamalla oheinen QR-koodi. Voit tehdä tämän myös käymällä
<https://app.assently.com/case/verify>

SHA-512:
6fd3fd0f0267db7cf75c9d6f0d197e910076ddc65a39ec10c4d779b9373a16ea9b031f321e9959055ed2b83d1cc0aae4124ddf5b8759b45c0ea8b025dad260f
0



Tästä tosittiestä

Tämä dokumentti on allekirjoitettu Assently-palvelulla. Sähköisesti tunnistetun allekirjoituksen katsotaan olevan sähköisesti varmennettu. Suomen laki vahvasta sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisistä allekirjoituksista 1/9/2009 määrittää, että sähköinen allekirjoitus on yhtä pätevä kuin perinteinen fyysinen allekirjoitus.

Assently AB, Org Nr 556828-8442
Assently AB | Hölländargatan 20, 111 60 Tukholma

Uudenmaan ELY-keskus

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Päiväys/Datum

02.11.2022

Dnro/Dnr

TRAFICOM/493910/04.04.05.01/2022

Viite/Referens

UUDELY/322/2022

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto Lentoradan YVA:n ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt lausuntoa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta koskien Suomi-rata Oy:n Lentoradan YVA:n ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Traficom lausuu seuraavaa

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on kuvattu laajasti nykytilannetta, tehtyjä selvityksiä ja kaavoitusta sekä vaikutusten arviointia. Kiinnitimme huomiota seuraaviin asioihin, joiden kohdalla kuvausta ja vaikutusten arviointia olisi mahdollisesti syytä tarkentaa:

Nykytilanteen kuvaus

Nykyisen Kehäradan matka-aika Helsingin Rautatieasema – Helsinki–Vantaan-lentoasema on 28 minuuttia pääradan reittiä pitkin ja 35 minuuttia Vantaankosken kautta. Arviointiohjelmassa on esitetty matka-ajan pituudeksi 38 minuuttia sekä Pääradan että Rantaradan reittiä. Reitti ei kulje Rantarataa pitkin ja matka-aika on arvioitu huomattavasti pidemmäksi kuin se on. Tällä voi olla merkittävä vaikutus vaikutustenarviointiin ja sen tuloksiin.

Nykytilanteen osalta radan kapasiteettia on arvioitu nykyisellä kulunvalvonnalla ja vaihtoehtojen osalta arviointi on tehty oletuksella digitaalisesta kulunvalvonnasta (ns. Digirata). Olisi tärkeää kuvata Digiradan vaikutukset läpinäkyvästi ja siten, että vaihtoehtoja vertailtaessa on nähtävissä, mikä on Digiradan vaikutusta.

Rakentamisaikaiset vaikutukset

Rakentamisaikaiset liikenteelliset vaikutukset eivät rajaudu vain radan välittömään läheisyyteen, sillä radan varren aseman seudut toimivat laajempien alueiden liikenteen solmupisteinä mm. sekä liityntäpysäköinnin, mikroliikkumisen ja jalankulun osalta että palvelujen keskittymisen kautta. Rakentamisaikaisilla haitoilla ja heikennyksillä liikenneympäristöön voi olla alueellisesti laajempi vaikutus liikennemuotojen valintaan, mikä voi heijastua tilanteeseen myös rakennustöiden valmistuttua. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tulisikin arvioida laajemmin näitä vaikutuksia eri vaihtoehtoissa ja keinoja minimoida haittoja, joilla voi olla pidempiaikaisiakin seurauksia mm. mikäli kulkutapaosuudet muuttuvat rakennustöiden aiheuttamien hankaluuksien vuoksi.

Rakentamisaikainen tärinän ja runkomelu voivat olla merkittäviä sekä Lentoradan tunnelin rakentamisen osalta että Pääradan leventämisvaihtoehtoissa. Koska

rakentamisvaihe on pitkäkestoinen, tulisi näitä vaikutuksia myös arvioida ja haittoja pyrkiä vähentämään.

Ylipäänsä rakentamisaikaisten vaikutusten realistinen arviointi ja kuvaaminen sekä arvioinnin ulottaminen riittävän laajalle ymmärtäen esim. asemanseutujen tärkeys liikenteen ja palveluiden solmukohtina on tärkeää, koska hanke tulee olemaan pitkä ja pitkäaikaiset haitat saavat ihmiset muuttamaan toimintaansa.

Melu- ja värinävaikutukset

Runkomelun ja värinän vaikutusten arviointia ei ole kuvattu arviointiohjelman toimenpiteissä selkeästi verrattuna esimerkiksi ilmamelun kuvaukseen, vaikka siihen on joissain kohdin viitattu esim. osana terveyteen vaikuttavia seikkoja. Runkomelu ja värinä ovat raideliikenteen osalta kuitenkin merkittäviä haittoja. Esimerkiksi tunnelivaihtoehdossa runkomelu ja värinä voivat kantautua kallioperän kautta alueille, joissa niitä ei nykyään ole ja heikentää näin ihmisten ja eläinten elinolosuhteita. Tunnelivaihtoehdon osalta olisi tarpeen arvioida myös mm. ilmanvaihtokanavien ja esim. varavoimakoneiden aiheuttama melu ja huomioitava ne suunnittelussa.

Maisema- ja estevaikutukset

Hankekuvauksessa oli kuvattu, että tunnelivaihtoehdossa olisi mahdollista tehdä myös avoleikkauksia, jos kallio osoittautuu heikoksi. Suunnittelualueella on kuvattu olevan useita heikkousvyöhykkeitä, mikä voi tarkoittaa, että rata joudutaan osin toteuttamaan avoleikkaukseen. Tällä olisi merkittäviä vaikutuksia maisemaan ja ympäristöön sekä mahdollisesti merkittävä estevaikutus ihmisten ja eläinten kulkemiseen. Miten näiden vaikutuksia on tarkoitus arvioida?

Tunnelivaihtoehdossa ilmanvaihtokuilujen ja työtunneleiden vaikutusten arviointi maiseman kannalta ei käy ilmi arviointiohjelmasta.

Estevaikutusten arviointia ei muutenkaan ole kuvattu arviointiohjelmassa. Esimerkiksi vaihtoehdoissa, joissa nykyistä päärataa levennetään, estevaikutus erityisesti kevyelle liikenteelle voi mahdollisesti lisääntyä paikoin merkittävästikin matkojen pidentymisen myötä ja heikentää näin ihmisten mahdollisuuksia liikkua. Tunnelivaihtoehdossa vähintään suuaukkorakenteet voivat mahdollisesti aiheuttaa estevaikutusta, jonka arviointia ei ole kuvattu.

Vaikutukset palvelutasoon ja kulkumuotojakaumaan

Liikennöinnin osalta olisi tärkeä arvioida, miten uusi ratayhteys vaikuttaa mahdollisesti vanhojen asemien palvelutasoon, sillä palvelutason muutoksilla voi olla merkittävä vaikutus kulkutavan valintaan. Onko mahdollista, että uusi Lentorata heikentää vanhan yhteyden osalta palvelutasoa, jolloin aikaisemmin junaliikenteeseen tukeutuneilla alueilla siirryttäisi henkilöautoiluun junaliikenteen palvelutason heikentyessä lähiasemilla.

Pietari Pentinsaari
johtaja

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 2.11.2022. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Lähettiläjä: Hietamäki Kati (Tukes) <Kati.Hietamaki@tukes.fi>
Lähetetty: keskiviikko 19. lokakuuta 2022 13.00
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: VS: Lausuntopyyntö Suomi-rata Oy:n Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Luokat: Tiina

Hei!

Viite UUEDELY/322/2022

Tukes toteaa kannanottonaan Lentoradan YVA-ohjelmaan seuraavaa:

Tukes ylläpitää listausta valvomiensa kemikaalikohteiden konsultointivöhykkeistä: [Konsultointivöhykkeet.pdf \(tukes.fi\)](#). Tukes suosittelee olemaan yhteydessä yrityksiin, joiden konsultointivöhykkeelle suunniteltu ratayhteys mahdollisesti sijoittuu. Näillä laitoksilla on parhaat tiedot käytössään olevista kemikaaleista, niiden aiheuttamista riskeistä ja onnettomuuksien vaikutuksista lähiympäristöön sekä toimintaansa liittyvistä mahdollisista kehityssuunnitelmista.

Kemikaalilaitosten osalta tulee huomioida laitosten riskit ja niiden vaikutukset junarataan.

Junaradan vaikutukset olemassa oleviin kemikaalikohteisiin tulee huomioida (esim. sähköistetystä radasta aiheutuva kipinäointi).

Terveisin
Kati Hietamäki
ryhmäpäällikkö, Teolliset prosessit | Head of Unit, Industrial Processes

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) |
Finnish Safety and Chemicals Agency
Yliopistonkatu 38, 33100 Tampere
Puh. 029 5052 011 | Tel. +358 29 5052 011
kati.hietamaki(at)tukes.fi

Lähettiläjä: Laine Leila (ELY) <leila.laine@ely-keskus.fi>
Lähetetty: maanantai 10. lokakuuta 2022 8.02

Vastaanottaja: Kirjaamo Helsinki <helsinki.kirjaamo@hel.fi>; [kaupunginmuseo@hel.fi](#); Helsinki (kaupunkiymparisto@hel.fi) <kaupunkiymparisto@hel.fi>; Helsinki <elintarviketurvallisuus@hel.fi>; [helsinginpelastuslaitos@hel.fi](#); HSL <hsl@hsl.fi>; Kirjaamo <kirjaamo@hsy.fi>; Kallio Arto <arto.kallio@hsy.fi>; Keravan kirjaamo <kirjaamo@kerava.fi>; Keski-Uudenmaan ympäristökeskus <yaktoimisto@tuusula.fi>; [tilannekeskus@vantaa.fi](#); Kirjaamo <kirjaamo@tuusula.fi>; YHT Kirjaamo <kirjaamo@vantaa.fi>; YHT Ympäristötarkastajat <ymparistotarkastajat@vantaa.fi>; Vantaan kaupunki ympäristöterveys <ymparistoterveys@vantaa.fi>; [kaupunginmuseo@vantaa.fi](#); kirjaamo.etela (avi.fi) <kirjaamo.etela@avi.fi>; [ymparistoluvat.etela@avi.fi](#); [ymparisto@finavia.fi](#); [Fingrid <kirjaamo@fingrid.fi>; gtk@gtk.fi](#); Huoltovarmuuskeskus <kirjaamo@nesa.fi>; [kirjaamo@traficom.fi](#); Metsähallitus (kirjaamo@metso.fi) <kirjaamo@metso.fi>; Pääesikunta (kirjaamo.pe@mil.fi) <kirjaamo.pe@mil.fi>; PV_VP_1LOGR kirjaamo <kirjaamo.1logr@mil.fi>; SYKE (kirjaamo.syke@ymparisto.fi) <kirjaamo.syke@ymparisto.fi>; Tukes kirjaamo <kirjaamo@tukes.fi>; Uudenmaan liitto (toimisto@uudenmaanliitto.fi) <toimisto@uudenmaanliitto.fi>; [kirjaamo@vayla.fi](#)
Kopio: Nyrölä Liisa <liisa.nyrola@ely-keskus.fi>; Sakari Grönlund <sakari.gronlund@sitowise.com>; Heikki Surakka <heikki.surakka@ramboll.fi>; Siru Koski <siru.koski@suomirata.fi>; [lausunnot@sl.fi](#); [kansliet@naturochmiljo.fi](#); Pääkkönen Satu (ELY) <satu.paakkonen@ely-keskus.fi>; Timo Kohtamäki <timo.kohtamaki@suomirata.fi>; Irma Karjalainen <irma.karjalainen@hsy.fi>; Puntanen Sini <sini.puntanen@hsl.fi>; Rajala Johanna <Johanna.Rajala@vantaa.fi>; Heini Peltonen <heini.peltonen@uudenmaanliitto.fi>; Uusi-Kytölä Susanna (ELY) <susanna.uusi-kytola@ely-keskus.fi>; Korhonen Juha <juha.korhonen@hel.fi>; Koivisto Andreas <Andreas.Koivisto@vantaa.fi>; Mustakallio Sini (AVI) <sini.mustakallio@avi.fi>; Olkkola Anne <anne.olkkola@tuusula.fi>; Westlin Henry <henry.westlin@vantaa.fi>; Ahtiainen Jouni <jouni.ahtiainen@vantaa.fi>; Alho Marjo <marjo.alho@tuusula.fi>; Lonka Heikki <heikki.lonka@tuusula.fi>; HANNU.KOKKONEN <HANNU.KOKKONEN@PROVIKO.FI>; Rimpiläinen Anni <Anni.Rimpilainen@traficom.fi>; Markus Elfstrom@hsl.fi' <Markus.Elfstrom@hsl.fi>; Mikko Mukula@hsl.fi' <Mikko.Mukula@hsl.fi>; Törmälä Ella <Ella.Tormala@hsl.fi>; Hanna Eriksson@hsl.fi' <Hanna.eriksson@hsl.fi>; Nordman Sanna <sanna.nordman@vantaa.fi>; 'erkki.vahatorma@kerava.fi' <erkki.vahatorma@kerava.fi>; Koivujärvi Susanna (Väylävirasto) <Susanna.Koivujarvi@vayla.fi>; 'henna.lindstrom@tuusula.fi' <henna.lindstrom@tuusula.fi>; 'petteri.puputti@tuusula.fi' <petteri.puputti@tuusula.fi>; Rajala Pasi <pasi.rajala@hel.fi>; 'ville.lehmuskoski@hel.fi' <ville.lehmuskoski@hel.fi>; 'gilbert.koskela@vantaa.fi' <gilbert.koskela@vantaa.fi>; 'leena.sjblom@tuusula.fi' <leena.sjblom@tuusula.fi>; Tarhanen Erja-Riitta (AVI) <erja-riitta.tarhanen@avi.fi>; Lehtikainen Teemu (AVI) <teemu.lehtikainen@avi.fi>; Kukonlehto Maria (AVI) <maria.kukonlehto@avi.fi>; Hietamäki Kati (Tukes) <Kati.Hietamaki@tukes.fi>; [esa.nikunen@hel.fi](#); 'kaarina.rautio@uudenmaanliitto.fi' <kaarina.rautio@uudenmaanliitto.fi>; 'katariina.serenius@hel.fi' <katariina.serenius@hel.fi>; 'petri.suominen@uudenmaanliitto.fi' <petri.suominen@uudenmaanliitto.fi>; 'tero.anttila@vantaa.fi' <tero.anttila@vantaa.fi>; Kallio Arto <arto.kallio@hsy.fi>; Rantataro Maarit <maarit.rantataro@vantaa.fi>; 'mikko.viinikainen@finavia.fi' <mikko.viinikainen@finavia.fi>; Jussi Rahikainen@vantaa.fi' <Jussi.Rahikainen@vantaa.fi>; Silanto Anne <anne.silanto@vantaa.fi>; Paavola Susanna <susanna.paavola@vantaa.fi>; 'helena.waltari@traficom.fi' <helena.waltari@traficom.fi>; Laine A Tarja <Tarja.A.Laine@vantaa.fi>; 'john.lagerstedt@hel.fi' <john.lagerstedt@hel.fi>; 'johanna.bjorkman@hel.fi' <johanna.bjorkman@hel.fi>

Aihe: Lausuntopyyntö Suomi-rata Oy:n Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Hei,

Liitteenä Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntopyyntö Suomi-rata Oy:n Lentoradan välillä Pasila (Helsinki)-Kytömaa (Kerava) ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Arviointiohjelma liitteenen, lausuntopyyntö ja kuulutus löytyvät sivulta: [www.ymparisto.fi/LentorataYVA](#)

Lausuntojen määräpäivä on 8.11.2022.

Ystävällisin terveisin,

Leila Laine
Tarkastaja | Inspektör
leila.laine@ely-keskus.fi
0295 021 118, vaihde | växel 0295 021 000
Ympäristövalvonta | Miljö tillsyn
Uudenmaan ELY-keskus, Opastinsilta 12 A, 2. krs, PL 36, 00521 HELSINKI
NTM-centralen i Nyland, Semaforbron 12 A, 2. vån, PB 36, 00521 HELSINGFORS
[www.ely-keskus.fi/uusimaa](#) | [www.ntm-centralen.fi/nyland](#)

§ 388

Suomi-rata Oy:n Lentoradan YVA, ympäristövaikutusten arviointiohjelma, Tuusulan kunnan lausunto

TUUDno-2022-2006

Valmistelija / lisätiedot:

Henna Lindström, Petteri Puputti, Sakari Eskelinen, Taina Toivanen, Jukka-Matti Laakso
henna.lindstrom@tuusula.fi, petteri.puputti@tuusula.fi, sakari.eskelinen@tuusula.fi,
taina.toivanen@tuusula.fi, jukka-matti.laakso@tuusula.fi
yleiskaavasuunnittelija, projektipäällikkö, lakimies, suunnitteluinsinööri,
liikenneinsinööri

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö ja kuulutus Suomi-rata Oy:n lentoradan YVA, ympäristövaikutusten arviointiohjelma
- 2 Lentorata YVA-ohjelma, 2022

Lausunto Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Lausuntopyyntö

Uudenmaan ELY-keskus YVA-lain yhteysviranomaisena pyytää Tuusulan kunnalta lausuntoa Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunnot tulee toimittaa viimeistään 8.11.2022.

Arviointiohjelma ja kuulutus löytyvät ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/LentorataYVA.

YVA-menettely

Hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, joka perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun lakiin (YVA-laki). Menettely jakautuu arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheeseen. Arviointiohjelma on suunnitelma siitä, miten ympäristövaikutukset arvioidaan. Lisäksi ohjelmaan sisältyy suunnitelma tiedottamisesta, osallistumisen järjestämisestä ja palautteen antamisesta. Selostusvaiheessa arvioidaan vaihtoehtojen vaikutukset keskittyen hankkeen todennäköisesti merkittäviin vaikutuksiin. Arvioinnin tulokset esitetään ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa. Tämän jälkeen yhteysviranomaisena (ELY) antaa arviointiselostuksesta perustellun päätelmän, jolla tarkoitetaan yhteysviranomaisen tekemää perusteltua johtopäätöstä hankekokonaisuuden merkittävistä ympäristövaikutuksista.

Lentoradan ympäristövaikutusten arviointi (arviointiselostus) ja linjaussuunnitelma valmistuvat vuoden 2023 loppuun mennessä. YVA-menettelyn jälkeen suunnittelu jatkuu ratalain mukaisten yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman laatimisella. Suunnittelussa otetaan huomioon yhteysviranomaisen antama perusteltu päätelmä ja sen ajantasaisuus.

Hanketta koskevat tiedot

Hankkeesta vastaa Suomi-rata Oy, jonka toimialana on Helsingin ja Tampereen väliseen Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevaan raideyhteyteen liittyvä

raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Lisäksi hankeyhtiön tehtävänä on selvittää rahoitus- ja toteutusmallivaihtoehtoja. Suomi-rata Oy:n omistajina ovat Suomen valtio, edustajanaan Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Finavia. Yhtiössä osakkaina ovat Helsingin, Tampereen, Vantaan, Hämeenlinnan, Riihimäen, Lahden, Akaan, Jyväskylän, Porin, Vaasan, Kangasalan, Nokian, Oriveden, Ylöjärven, Oulun, Seinäjoen, Kokkolan ja Parkanon kaupungit sekä Janakkalan ja Pirkkalan kunnat. Suomiradan rakentamisvaiheesta tai sen osista ei ole tehty päätöstä, eikä Suomi-rata Oy:n sopimuksen mukaisen suunnittelun loppuunsaattaminen velvoita osapuolia rakentamista koskevaan päätöksentekoon. Mahdollisen rakentamisvaiheen investointikustannuksista merkittävä osa katetaan muilta tahoilta, kuten kunnilta sekä muilta toimijoilta saatavilla sijoituksilla, tuotoilla ja maksuosuuksilla. Suomi-rata Oy:ssä mukana olevat osapuolet ovat sitoutuneet myötävaikuttamaan ja osallistumaan rakentamisvaiheen rakentamiskustannusten kattamistapojen ja investointiedellytysten selvittämiseen.

Lentorata välillä Pasila (Helsinki) - Kytömaa (Kerava) on suunniteltavana oleva 30 kilometrin pituinen kaukoliikenteen rataosa, josta 28 kilometriä sijoittuu tunneliin. Lentoradan vaihtoehtoina tarkastellaan pääradan parantamista 1–2 uudella lisäraiteella sekä vertailuvaihtoehtona hankkeen toteuttamatta jättämistä. YVAN yhteydessä tehtävässä alustavassa linjaussuunnittelussa määritellään Lentoradan likimääräinen sijainti ja tilantarve, kuiluyhteydet maan pinnalle, suhde ympäröivään maankäyttöön sekä tekniset ja liikenteelliset perusratkaisut.

Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja lentoasemalle, vähentää henkilöautolla ajettuja kilometrejä sekä tuoda kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä pääkaupunkiseudun liikennöinnissä.

YVA-menettely ei ole päätöksentekoprosessi eikä lupamenettely. Päätöstä jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta ei tehdä YVA-menettelyn aikana.

Hankkeessa tutkittavat vaihtoehdot:

- Vaihtoehto 1 Lentorata
- Vaihtoehto 2 Pääradan parantaminen kahdella lisäraiteella (5. ja 6. raide), ei Lentorataa
- Vaihtoehto 3 Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide), ei Lentorataa
- Vaihtoehto 0 hankkeen toteuttamatta jättäminen (vertailuvaihtoehto)

Kaikissa vaihtoehdoissa oletetaan uuden digitaalisen turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmän rakentamisen toteutuneen 2030-luvulla.

Työssä selvitetään hankkeen merkittävät vaikutukset:

- väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
- maahan, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen sekä eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
- luonnonvarojen hyödyntämiseen

sekä mainittujen keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

Tuusulan kunnanhallituksen lausunto

Lentorata tulee suunnitella ja toteuttaa myös taajamajunaliikennettä ja pääkaupunkiseudun paikallisliikennettä palvelevana ratana. Tuusulan kunta arvioi, että myös muissa ratatunnelin varren kaupungeissa on samankaltaisia paikallisia liikkumistarpeita. Toteutuessaan sekä lähi- että kaukoliikenneyhteytenä Lentorata tarjoaisi merkittäviä kehittämis- ja tiivistämismahdollisuuksia raidekäytävän asemanseuduille. Lentoradan potentiaali lähiliikennettä palvelevana ratana tulee arvioida vaikutusarvioinnin yhteydessä ja huomioida koko seudun kasvutavoitteet pitkällä aikavälillä. Samassa yhteydessä YVA:ssa tulisi tarkastella tunneliosuuden osalta erillislinjausta, joka mahdollistaa tunneliaseman toteuttamisen myös Hyrylään ja samalla Tuusulan keskustaajaman kytkemisen lähijunaliikenteen piiriin Lentoradan rakentamisen yhteydessä tai erikseen myöhemmin.

Toteutuessaan Hyrylän kautta kulkeva rata ja radalla kulkeva taajamaliikenteen junavuorotarjonta mahdollistaisi nopean ja suoraviivaisen yhteyden Tuusulan ja Helsingin välillä, mikä siirtäisi liikenteen painopistettä yksityisautoilusta joukkoliikenteen pariin. Tuusulassa on valtavasti kehittämispotentiaalia asuinrakentamisen muodossa, mutta alueesta on muodostumassa myös seututasoisesti merkittävä työpaikkatoimintojen keskittymä. Alueen saavutettavuus myös etelästä tulee siis korostumaan tulevaisuudessa.

Lentorata tulee linjata siten, että se yhtyy pää- ja oikorataan Ristikydössä, jonne on mahdollista toteuttaa uusi merkittävä vaihtoasema ja uutta taajamarakennetta mm. Uusimaa 2050 -kaavan tavoitevuoden jälkeen. Lentoradan merkittävän infrapanostuksen osalta tuleekin ennakoida tulevaisuuden tarpeita maakuntakaavan tavoitevuotta pidemmälle.

Ratahanke voidaan alusta lähtien suunnitella toteutettavan vaiheittain, jolloin paikallisliikenteen eri osuudet voidaan ottaa käyttöön maankäytön kehittyessä ja säilyttää näin optio yhdyskuntarakenteen tiivistämiselle vuosikymmeniksi eteenpäin. Mikäli suunnittelussa ei lähtökohtaisesti varauduta hankkeen mahdollisiin laajenemistarpeisiin voivat ne olla myöhemmin hyvin vaikeita tai mahdottomia toteuttaa ja ratayhteyden mahdollistama täysimittainen potentiaali menetetään.

Erillisen Lentoradan tunnelin louhittavan kiviaineksen kuljetus ja välivarastointi aiheuttavat merkittäviä vaikutuksia suunniteltavien ajotunnelien ja välivarastointialueiden ympäristössä. Vaikutukset ulottuvat laajallekin alueelle riippuen suunniteltavista kuljetusreiteistä. Mikäli tällaista toimintaa suunnitellaan tapahtuvan Tuusulan kunnan alueella, tulee siitä neuvotella Tuusulan kunnan edustajien kanssa.

Edelleen Tuusulan kunnanhallitus haluaa lisätä, että Tuusulan yleiskaava 2040 on edennyt hyväksymisvaiheeseen. Kuntakehityslautakunta 12.10.2022 § 82 ja Kunnanhallitus 31.10.2022 § 368 päättivät ehdottaa valtuustolle yleiskaavan hyväksymistä. Hyväksyttävään yleiskaavaan Lentorata on merkitty liikennetunnelin ohjeellisella linjauksella maakuntakaavan mukaiselle paikalle kaavaehdotuksesta saatujen lausuntojen perusteella. Lisäksi yleiskaavaan on merkitty Kullooontien ja Tuusulanväylän varrelle joukkoliikenteen laatukäytävä, joka voidaan toteuttaa myös raideliikenneyhteytenä. Ristikytöön on osoitettu selvitysalue (SE), jonka maankäyttö ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa. Selvitysaluemerkinnän päälle ei ole osoitettu muita merkintöjä, kuten ratoja tai asemia.

YVA-ohjelmassa kerrotaan, että Tuusulassa Lentoradan käytävä on pääosin rakentamatonta aluetta. Alueella on kuitenkin uusia lainvoimaisia ja vireillä olevia

asemakaavoja. Sulan alueella Tuusulan itäväylän luoteispuolella on uudet lainvoimaiset Sulan työpaikka-alueen asemakaavat. Tuusulan itäväylän länsipuolella Rykmentinpuistossa on uusi lainvoimainen Rykmentinpuiston työpaikka-alueen asemakaava, joka laajenee itäpuolelle vireillä olevassa Rykmentinportti I - asemakaavassa. Maan alla kulkeva Lentorata voinee aiheuttaa vaikutuksia esimerkiksi alueen energiajärjestelmille tai jos alueille sijoittuu tunnelin työ- tai ilmanvaihtotunneleita. Arvioinnissa tuleekin huomioida nykytilan ja lainvoimaisten asemakaavojen lisäksi alueen suunnitelmat.

Tuusulan kunta yhtyy Keravan kaupungin lausuntoon, jonka mukaan *Suomi-rata Oy:n lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelman lähtöselvitykseksi on lisättävä Uudenmaan liiton esiselvitys Ristikydön ja Kytömaan asemapaikoista (2018). Kyseisen selvityksen johtopäätöksissä todetaan, että Ristikydön ja Kytömaan toivotuille seisakkeille on tarkoituksenmukaista etsiä yksi sijaintipiste, joka kattaa molempien alueiden tarpeet. Yhteisen sijaintipisteen löytäminen edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta ja lisää kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvua. YVA:ssa tulisi tutkia vaihtoehto, joka mahdollistaisi matkustajien kannalta yhdistetyn aseman ja vaihtopaikan Pääradan, Lentoradan ja Itäradan suuntiin kauko- ja lähiliikenteen osalta.*

Tuusulan kunta pitää lisäksi tärkeänä, että kaukoliikenteen asema on Etelä-Tuusulan alueelta saavutettavissa myös paikallisella joukkoliikenteellä ilman kohtuutonta vaihtojen määrää ja vaihtoihin liittyviä viiveitä.

Tuusulan kunta haluaa olla jatkossakin vahvasti mukana hankkeen arvioinnissa ja suunnittelussa sen kaikissa vaiheissa.

Ehdotus

Esittelijä: Kalle Ikkela, pormestari

Kunnanhallitus päättää

- merkitä tiedoksi Suomi-rata Oy:n lentoratahankkeen YVA-ohjelman
- hyväksyä perusteluosan mukaisen lausunnon Uudenmaan ELY -keskukselle toimitettavaksi
- tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta välittömästi kokouksessa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Projektipäällikkö Petteri Puputti selosti asiaa kokouksessa.

Tiedoksi

Uudenmaan ELY-keskus, kasvu ja ympäristö, valmistelijat

Otteen oikeaksi todistaa Tuusulassa 8.11.2022

Aila Toivonen
pöytäkirjanpitäjä

Muutoksenhakukielto

§388

Muutoksenhakukielto

Päätöksestä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.



Uudenmaan ELY-keskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

UUDELY/322/2022

Lausunto Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Uudenmaan ELY-keskus pyytää lausuntoa Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunto pyydetään antamaan 8.11.2022 mennessä.

Lentorata välillä Pasila (Helsinki) - Kytömaa (Kerava) on uusi 30 kilometrin pituinen kaukoliikenteen rataosa, josta 28 kilometriä sijoittuu tunneliin. Hankevaihtoehtoina tarkastellaan pääradan parantamista 1–2 uudella lisäraiteella sekä vertailuvaihtoehtona hankkeen toteuttamatta jättämistä. YVAN yhteydessä tehtävässä alustavassa linjaussuunnittelussa määritellään Lentoradan likimääräinen sijainti ja tilantarve, kuiluyhteydet maan pinnalle, suhde ympäröivään maankäyttöön sekä tekniset ja liikenteelliset perusratkaisut.

Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja lentoasemalle, vähentää henkilöautolla ajettuja kilometrejä sekä tuoda kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä pääkaupunkiseudun liikennöinnissä.

YVA-menettelyssä tarkasteltavat vaihtoehdot ovat:

- VE 1 Lentorata
- VE 2 Pääradan parantaminen kahdella lisäraiteella (5. ja 6. raide)
- VE 3 Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide)
- VE 0 hankkeen toteuttamatta jättäminen (vertailuvaihtoehto)

Kaikissa vaihtoehdoissa oletetaan uuden digitaalisen turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmän rakentamisen toteutuneen 2030-luvulla.

Hankealueen kaavatilanne

Arviointiohjelmassa on kuvattu voimassa olevien Uudenmaan maakuntakaavojen tilanne. Ohjelmassa mainitaan virheellisesti, että voimassa on Uusimaa 2050 maakuntakaava. Uusimaa-kaava 2050 on nimitys kolmen oikeusvaikutteisen vaihemaakuntakaavan muodostamalle kokonaisuudelle (Helsingin seutu, Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaava). Hankealue sijaitsee Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueella. Ohjelmassa todetaan virheellisesti myös Lentoasemaa koskeva maakuntakaavatilanne. Helsinki-Vantaan lentoasema on osoitettu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa liikennealueen aluevarausmerkinnällä.

Arviointiohjelmassa on lueteltu hankealueeseen liittyvät maakuntakaavamerkinnot. Luettelosta puuttuvat seuraavat hankkeen kannalta merkittävät kaavamerkinnot: taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke, pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke, uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke, raakavesitunneli, sekä raskaan raideliikenteen varikko. Hankealuetta koskevat myös maakuntakaavan yleiset suunnittelumääräykset.

Arviointiohjelmassa havaitut puutteet on syytä ottaa selostusvaiheessa huomioon.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohtia

Vaikutusten arvioinnin lähtötilanne ja menetelmät on kuvattu hyvin.

Vaikutukset aluerakenteeseen, yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Arviointiohjelmassa hankealueen kuntien alue- ja yhdyskuntarakenne ja arvioinnin sisältö ja menetelmät on kuvattu asianmukaisesti.

Yksityiskohtana mainittakoon, että maalämpökaivot ja muut maanalaiset rakenteet on mainittu sivulla 88 pohjavesiin kohdistuvien vaikutusarviointien yhteydessä. Maalämpökaivoihin ja muihin maanalaisiin rakenteisiin kohdistuvia vaikutuksia voisi arviointiselostuksessa käsitellä maankäyttöön kohdistuvien vaikutusten yhteydessä, joihin maanalaiset rakenteet suoremmin liittyvät.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Arviointiohjelmassa on asianmukaisesti kuvattu hankealueen maiseman ja kulttuuriympäristön piirteet ja arvokohteet (valtakunnalliset ja maakunnalliset). Vaikutusten arvioinnissa olisi kuitenkin hyvä ottaa huomioon myös paikallisesti merkittävät kohteet, jos niihin vaikuttaa kohdistuvan suoria vaikutuksia.

Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen

YVA-ohjelmassa on tunnistettu kattavasti arvioitavat liikennevaikutukset. Uudenmaan liitto haluaa täsmentää kuitenkin muutamia liikenteellisiä vaikutustarkasteluja, jotka tulee lisätä YVA-ohjelmaan.

Saavutettavuusvaikutuksia tulee tarkastella Uudenmaan alueella lentoasemalle, Helsingin keskustaan sekä muihin maakuntakaavaan mukaisiin keskustatoimintojen alueiden keskuksiin. Saavutettavuutta tulee tarkastella henkilöliikenteen lisäksi myös tavaraliikenteen kannalta pääradalla ja Lahden oikoradalla huomioiden yhteydet Sköldvikiin ja Vuosaareen.

YVA-ohjelma luonnoksessa mainittujen valtakunnallisten ratahankkeiden Suomiradan ja Itäradan lisäksi tulee arvioida vaihtoehtojen

kehittämismahdollisuuksia liittyen myös Tallinna-tunneliin ja siihen liittyvään yhteyteen Hanko–Hyvinkää-radalle. Tallinna-tunnelin yhteys lentoasemalle ja Hanko–Hyvinkää-radalle tulee lisätä myös hankekuvaukseen mahdollisiin pitkän aikavälin uusiin ratasuuntiin.

Liikennejärjestelmän kehittämismahdollisuuksien ohella tulee tarkastella vaihtoehtojen liikennöinnin häiriöherkkyyttä.

Lähijunaliikenteen kehittäminen vaatii junaliikenteen varikon toteuttamisen Pääradalle ja voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on osoitettu raskaan raideliikenteen varikko Keravan kohdalle. Uudenmaan liitto katsoo, että varikon toteuttamisen mahdollisuuksia tulee arvioida tarkasteltavissa vaihtoehtoissa.

Kaikissa vaihtoehtoissa oletetaan uuden digitaalisen turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmän rakentamisen toteutuneen 2030-luvulla. Arviointiselostukseen voisi sisällyttää kuvauksen siitä, mitkä ovat uuden turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmän vaikutukset liikennöintiin ja miten se parantaa tilannetta nykytilaan verrattuna.

Vaikutukset luonnonoloihin ja suojelualueisiin

Luonnonolojen suhteen myönteisissä vaikutuksissa olisi syytä tarkastella myös mahdollisuudet ekologisten yhteyksien parantamiseen nykytilaan verrattuna hankkeen yhteydessä.

Liitekartan 1, Luonnonympäristö, merkintöjen selityksessä on epätarkkuutta maakuntakaavan merkintöjen osalta. Kartan aineistolähteistä puuttuu maakuntakaavan suojelualuemerkintöjen ja maakunnallisesti arvokkaiden luontokohteiden lähteet.

Meluvaikutukset

Arviointiohjelmassa on kuvattu suunnittelualueen nykyistä melutilannetta ja melutasoa juna- ja tieliikenteen melun osalta. On huomattava, että Lentoradan linjaus sijaitsee maakuntakaavan lentomelualueella lähes koko matkan lentoasemalta Keravan Kytömaalle asti. Selostuksessa ja vaikutusten arvioinnissa onkin syytä ottaa huomioon myös lentoliikenteen aiheuttama melu, sekä eri melulähteiden yhteisvaikutukset eri hankevaihtoehtoissa. Myös runkomeluvaikutukset on otettava vaikutusten arvioinnissa huomioon.

Arviointiohjelmassa on esitetty riittävästi vaihtoehtoja ja ne ovat toistensa kanssa vertailukelpoisia. Ohjelmassa esitettyä arvioinnin laajuutta voidaan pitää lähtökohtaisesti riittävänä arviointiselostuksen laatimiselle.

Uudenmaan liitolla ei ole muuta lausuttavaa arviointiohjelmasta.



Ilona Mansikka
Kaavoituspäällikkö,
Aluesuunnittelun johtajan varahenkilö



Kaarina Rautio
Suunnittelupäällikkö

Jakelu

Uudenmaan ELY-keskus
Uudenmaan liitto / Kirjaamo

Uudenmaan ELY-keskus

Viite: UUELY/322/2022

Lausunto Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta / Suomirata Oy

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristö- ja luonnonvarat vastuualue pyytää Vantaan kaupungin ja kaavoitusviranomaisen lausuntoa Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (UUELY/322/2022). Lausunnot on pyydetty 8.11.2022. mennessä, mutta Vantaan lausunnolle on saatu lisäaikaa 16.11.2022 asti.

Vantaan kaupunki antaa seuraavan lausunnon Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Arvioitavat vaihtoehdot on kuvattu arviointiohjelmassa varsin suppeasti, koska suunnitelmat ovat vielä alustavia. Vaikutusten kuvaamiseen ja arviointiin tarvitaan ohjelmassa esitettyä tarkemmat suunnitelmat mm. lisäraiteiden sijoittumisesta ja tilatarpeista sekä mahdollisista uusista asemajärjestelyistä ja katuverkon muutoksista. Nyt esitetystä aineistosta jää vielä epäselväksi vaativatko pääradan vaihtoehdot uusia kaavoja tai jopa rakennuksien purkamista ja muutoksia pääradan varren liikennereitteihin sekä liityntäpysäköintiratkaisuihin. Pääradan käytävän laajentaminen nykyisestä vaikuttaisi mahdollisesti myös luonnonympäristöön kuten puroihin. Lentoaseman osalta on lentoratavaihtoehdossa syytä tutkia, mitä mahdollisia vaikutuksia uudella kaukoliikenteen juna-asemalla on lentoaseman maaliikenteeseen ja sen toimivuuteen.

Ympäristövaikutusten arvioinnin sisältö on määritelty varsin kattavaksi. Mielenkiintoisin osuus Vantaan näkökulmasta on, miten arvioidaan vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen ja alueiden saavutettavuuden ja vetovoiman muutoksiin. Mahdollisella uudella lentoradalla olisi merkittävä vaikutus Tikkurilan kehitysnäkymiin ja laajemmin muihin pääradan keskuksiin.

Rakentamisen aikaisien vaikutusten osuutta tulee arviointiin täydentää. Tunnelien louhimisen osalta tulee esittää ja kuvata, miten työmaatunnelit on tarkoitus toteuttaa ja miten niistä liikennöitäisiin. Rakentamisella ja uusilla tunneleilla voi olla merkittäviä vaikutuksia arvokkaisiin pohjavesialueisiin. Uusi tunneli voi edesauttaa liuottimien kulkeutumista. Arvioinnin yhteydessä tulisi laatia tarkempi pohjavesimallinnus.

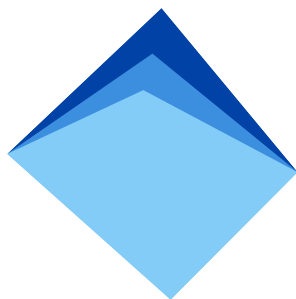
YVA-ohjelman mukaan haittojen ehkäisy ja lieventäminen ovat tärkeä osa suunnittelua ja YVA-menettelyä, mutta ohjelmassa ei ole esitetty, millä tavoin näitä tullaan tarkastelemaan vaikutusryhmittäin. Mikäli selostuksessa tuodaan esiin vaihtoehtoisia toteutustapoja, tulee

kaikkien vaikutukset arvioida ja esittää haittojen ehkäisy- ja lieventämistoimenpiteet. Haittojen ehkäisy on ensisijaista kompensatioon nähden.

Vantaan yleiskaavaa koskeva luku on osin virheellinen. Vantaalla on tällä hetkellä voimassa yleiskaava 2007 ja Marja-Vantaan osayleiskaava sekä pienellä osin Vantaan yleiskaava 1992. Vantaan uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty (KV 25.1.2021), mutta ei vielä lainvoimainen. Helsingin hallinto-oikeus kumosi valitusten johdosta kartalta osittain kaksi aluevarausta (osa asuinaluevarauksesta (A) Santaradan radanpidon alueelta Hakkilassa sekä osa luonnonsuojelualuevarauksesta (SL) Myllykyläntien varresta Kiilan kaupunginosassa), sekä osan kaupallisten palveluiden alueen (KM) kaavamääräyksestä. Hallinto-oikeuden ratkaisusta on haettu valituslupia korkeimmasta hallinto-oikeudesta. Kaupunginhallitus ei ole 8.8.2022 päättänyt yleiskaavan osittaisesta voimaantulosta.

Kaupunki katsoo, että painotukset arvioinnissa ovat olleet oikeansuuntaisia, ja hankkeen YVA-arviointi antaa hyvän pohjan jatkosuunnittelulle.

VANTAA KAUPUNGINHALLITUS 14.11.2022



Vantaa Vanda

YLEINEN ALLEKIRJOITUSPROSESSI

Yleinen allekirjoitusprosessi Vantaan kaupunginmuseon lausunto 8.11.2022. Suomi-Rata Oy, Lentoratahanke YVA on allekirjoitettu Visma X-Sign -palvelussa. Prosessin tunnus on baab7cd7-b2f0-4bb8-84a2-87deac50532c.

ALLEKIRJOITUKSET

Allekirjoittaja	Koivisto Andreas
Allekirjoitusaika	08.11.2022 11:20

Allekirjoittaja	Yli-Karhula Päivi
Allekirjoitusaika	08.11.2022 11:21

ASIAKIRJAT

Asiakirjat	LAUSUNTO 8.11.2022_Suomi-Rata Oy, Lentoradan ympäristövaikutustenarviointiohjelma.pdf
------------	--

**Vantaa**

PVM:

08.11.2022

DNRO:

VKM/147/2022

LAUSUNTO

Vantaan kaupunki | Vantaan kaupunginmuseo

Uudenmaan ELY-keskus
Ympäristö ja luonnonvarat
PL 36
00521 Helsinki

Viite: Lausuntopyyntönne 10.10.2022

Asia: SUOMI-RATA OY:N LENTORATAHANKETTA KOSKEVA
YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMA

Sijainti: Suunniteltu rata kulkee Pasilasta lentokentän ali Keravalle.
Vantaan alueella rata kulkisi koko matkan maan alla
tunnelissa.

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Suunnitella oleva uusi lentorata kulkisi Pasilasta Helsinki-Vantaan lentokentän kautta Keravalle. Rataosan pituus olisi noin 30 kilometriä, josta 28 kilometriä on tunnelissa. Vaihtoehtona Lentoradalle YVA-ohjelmassa tarkastellaan pääradan lisäraiteiden toteuttamista (vaihtoehdot 2 ja 3).

Ympäristövaikutusten arvioinnin ensimmäinen vaihtoehto koskee Lentoradan rakentamista, joka Vantaan alueella kulkisi tunnelissa. Suunnitelmien mukaan tunneli kulkisi Vantaanjoen ali Ruutinkosken kohdalla. Matkalla lentokentälle ratatunneli alittaa Backaksen alueella valtakunnallisesti merkittävän Vantaanjoen maisema-alueen, sekä valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön kohteet Backas - Elannon suurtilan, sekä Suuren rantatien linjauksen. Lentokentän jälkeen tunneli jatkuu pohjoiseen Tuusulaan ja tulee vielä uudestaan Vantaan alueelle Vierumäen kaupunginosan alla.

Backaksen kartanoalueen ja ratalinjauksen läheisyydessä sijaitsee useita muinaismuistolain suojaamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Sellaisia ovat ainakin historiallisen ajan kylätontit Skattmansby (Veronmiehenkylä) Nederbyggearne (mj. rek. tunnus 1000001771), Skattmansby (Veronmiehenkylä) (mj. rek. tunnus 1000001725) sekä Tolkby (Tolkinkylä) (mj. rek. tunnus 1000001724) ja historialliset tiet Skattmansby (Veronmiehenkylä), Nedebyggearne-Backas (mj. rek. tunnus 1000010751) sekä Tolkby (Tolkinkylä)-Nackböle (Niskala) (mj. rek. tunnus 1000010765).

Suurin vaikutus kyseisille kulttuuriympäristön arvoalueille ja kohteisiin seuraa ve 1:n kohdalla tunnelin työ- ja ilmanvaihtotunneleiden rakenteista, joiden sijaintipaikat ja kokoluokka tai muut ulkonäölliset asiat pitäisi täsmentää prosessin kuluessa, mahdollisimman tarkoiksi.

Vaihtoehtoissa 2 ja 3 pääradan vierelle rakennettavat lisäraiteet on esitetty Vantaan alueella nykyisten raiteiden länsipuolelle Tikkurilasta pohjoiseen. Tikkurilassa lisäraiteet sijoittuisivat nykyisten raiteiden itäpuolelle. Raiteen länsipuolella on valtakunnallisesti merkittävä Tikkurilan vanha asemarakennus. Yva-ohjelmassa on huomioitu myös Jokiniemen koelaitoksen valtakunnallisesti merkittävä alue, joka sijaitsee lähimmillään 350 metrin päässä raiteista. Raiteet kulkisivat Hanabölen maakunnallisesti merkittävän kylämaisema alueella, jonka jälkeen pohjoiseen mentäessä rata kulkee maakunnallisesti arvokkaan Havukosken kerrostaloalueen läheisyydessä. Korsossa raiteen länsipuolella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä Korson rautatieasema asuinkasarmeineen.

Tikkurilan pohjoispuolella ja radan länsipuolella sijaitsevia muinaisjäännöksiä ovat Hiekkaharjun aseman pohjoispuolella sijaitsevat ja vuoden 1918 Tikkurilan radan taisteluihin liittyvä taisteluhauta Hiekkaharjun asema (mj. rek. tunnus 1000032833) sekä Koivukylän aseman eteläpuolelle jäävä kivikautinen asuinpaikka Koivukylän risteys (mj. rek. tunnus 1000032828).

Hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutusten arvioiminen tulee kohdistaa Vantaalla yllä mainttuihin kohteisiin. Ne ovat mainittu Havukosken aluetta lukuun ottamatta YVA-ohjelmassa arvioitavina kohteina. Sen lisäksi, että arvioinnissa kiinnitetään huomiota muutoksen tarkasteluun eli siihen, miten alue muuttuu hankkeen vaikutuksesta, tulisi vaikutusten arvioinnissa huomioida myös rakentamisen aikainen vaikutus näihin kohteisiin. Jääkö rakentamisesta pysyviä jälkiä ympäristöön ja miten rakentaminen itsessään vaikuttaa esimerkiksi alueella sijaitseviin muinaisjäännöksiin?

Vantaan kaupunginmuseolla ei ole muuta huomautettavaa arviointiohjelmasta.

Päivi Yli-Karhula
vs. Museopalveluiden päällikkö

Andreas Koivisto
Arkeologi

Tiedoksil:

Museovirasto

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunkiympäristölautakunnan lupajaosto ote pöytäkirjasta 01.11.2022

Pöytäkirjanotteen kansilehti ja tiedoksiantokirje	1
Pöytäkirjan kansilehti	2
144 § Lausunto Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle Suomi-rata Oy:n Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta	4
- Lentoradan alustava linjaus	7
Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto	8



Uudenmaan ELY-keskus

Oheinen päätös tiedoksenne.

Pöytäkirjanotteen lähettää

4.11.2022

Hanni Saurén, lupasihteeri

Tämä pöytäkirjanote on

1. lähetetty tiedoksi kirjeellä (hallintolaki 59 §), annettu postin kuljetettavaksi ____.
2. luovutettu asianosaiselle ____.

Vastaanottaja: _____



Kaupunkiympäristölautakunnan lupajaoston pöytäkirja

Aika 1.11.2022 klo 17.00 – 20.33
Paikka Rakennusvalvonta, Kielotie 20 C, 01300 Vantaa / Teams

Osallistujat

Jäsenet	Läsnä	Varajäsenet	Läsnä
Eklund Tarja, puheenjohtaja	x	Friman Milla	
Nevala Jukka, varapuheenjohtaja	x	Erkkilä Minna	
Sieviläinen Marianne	x	Iivarinen Oskari	
Isberg Jeppe	x (etäyhteys), klo 17.05-17.09, 17.24-20.29, 20.32-20.33, §:t 130-144, 146	Pesonen Petrus	
Rautavaara Maija	x	Manninen Aleksi	
Kaupunginhallituksen edustaja			
Norrena Vaula	x, klo 17.00-19.28 §:t 127 - 138	Seppänen Tia	
Muut osallistujat			Läsnä
Laine Tarja, kaupunkisuunnittelujohtaja			x
Rautalahti Katariina, ympäristöjohtaja			x (etäyhteys)
Levanto Risto, rakennusvalvontapäällikkö.			x
Rekonen Ilkka, lupapäällikkö			x
Rantataro Maarit, johtava ympäristötarkastaja			x (etäyhteys)
Hietanen Tommi, rakennuslakimies			x
Teerikangas Jenny, ympäristötarkastaja			x (etäyhteys)
Ahtiainen Jouni, ympäristösuunnittelija			x
Mahlamäki Rainer, arkkitehti,			x, klo 17.49-18.23 § 130 esittely
Rönkö Katri, arkkitehti,			x, klo 17.49-18.23 § 130 esittely
Saurén Hanni, lupasihteeri, rakennuslupajaoston sihteeri			x

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja Tarja Eklund

Pöytäkirjanpitäjä Hanni Saurén

Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka 3.11.2022 Vantaan rakennusvalvonta, Kielotie 20 C, 01300 Vantaa

Sieviläinen Marianne

Nevala Jukka

Pykälät 130 - 141, tarkastettiin ja hyväksyttiin kokouksessa.



Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka

7.11.2022, Vantaan kaupungin internetsivuilla paatokset.vantaa.fi



144 §

Lausunto Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle Suomi-rata Oy:n Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

VD/11405/11.00.03.00/2022

KR/JP/MRA/JA

Asia

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) pyytää YVA-lain tarkoittamana yhteysviranomaisena Vantaan ympäristökeskuksen ja ympäristöterveyden lausuntoa Suomi-rata Oy:n Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunto tulee toimittaa viimeistään 8.11.2022.

Arviointiohjelma ja kuulutus sekä tallenne yleisötilaisuudesta 27.10.2022 ovat ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/LentorataYVA. Arviointiohjelman painettu versio on nähtävillä 10.10. - 8.11.2022 muun muassa Vantaa-infossa Tikkurilassa (Dixi, Ratatie 11, 2. krs, Vantaa) ja Tuusinfossa, Autoasemankatu 2, Tuusula.

Hankkeen kuvaus

Lentorata välillä Pasila (Helsinki) - Kytömaa (Kerava) on uusi 30 kilometrin pituinen kaukoliikenteen rataosa, josta 28 kilometriä sijoittuu tunneliin. Hankevaihtoehtoina tarkastellaan pääradan parantamista 1–2 uudella lisäraiteella sekä vertailuvaihtoehtona hankkeen toteuttamatta jättämistä. YVAN yhteydessä tehtävässä alustavassa linjaussuunnittelussa määritellään Lentoradan likimääräinen sijainti ja tilantarve, kuiluyhteydet maan pinnalle, suhde ympäröivään maankäyttöön sekä tekniset ja liikenteelliset perusratkaisut. Monet ihmisten ja ympäristön kannalta olennaiset yksityiskohdat ratkaistaan vasta ratasuunnitteluvaiheessa.

Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja lentoasemalle, vähentää henkilöautolla ajettuja kilometrejä sekä tuoda kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä pääkaupunkiseudun liikennöinnissä.

Arvioitavat vaihtoehdot

- Vaihtoehto 1: Lentorata
- Vaihtoehto 2: Pääradan parantaminen kahdella lisäraiteella (5. ja 6. raide)
- Vaihtoehto 3: Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide)
- Vaihtoehto 0: hankkeen toteuttamatta jättäminen (vertailuvaihtoehto)

Kaikissa vaihtoehdoissa oletetaan uuden digitaalisen turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmän rakentamisen toteutuneen 2030-luvulla.

Kaupunkiympäristölautakunnan lupajaosto 1.11.2022 § 144

Ympäristöjohtajan esitys:

Päätetään antaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle seuraava lausunto.



Kaupunkiympäristölautakunnan lupajaosto toimii sekä ympäristönsuojelu- että terveydensuojeluviranomaisena ja lausuu Suomi-rata Oy:n Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta seuraavaa.

Lentorata-vaihtoehto sijoittuu Vantaalla kokonaan tunneliin. Rakentamisen aikaisten työtunneleiden tai pystykuilujen määrää tai sijainteja ei arviointiohjelmassa ole esitetty edes alustavasti. Sen sijaan on todettu, että radan ja sen tarvitsemien työtunneleiden ja kuilujen sijainti suunnitellaan YVA-menettelyn aikana sellaisella tarkkuudella, että vaihtoehtojen keskeiset ympäristövaikutukset voidaan arvioida vertailukelpoisesti. Tunnelin louhinnan aiheuttaman melun, pölyn ja tärinän sekä toisaalta porausvesien ja tunnelin vuotovesien poisjohtamisen vaikutuksia ei näin ollen voida arvioida kuin yleisellä tasolla. Esimerkiksi yksityiskohtaisempi meluvaikutusten tarkastelu olisi tarpeen työtunneleiden suuaukoilla, joiden kautta louheet kuljetetaan. Renkaiden mukana tulee pölyävää hienoaainesta, mikä heikentää ilmanlaatua ainakin paikallisesti. Arviointiselostuksessa on myös kuvattava haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoja.

Lisäraidevaihtoehtoissa Rekolanojaa jouduttaisiin siirtämään radan länsipuolella sekä Rekolan aseman kohdalla että Hiekkaharjussa noin 500 metrin matkalta. Arviointiohjelmassa on todettu, että lisäraidevaihtoehtoissa rakentamistyöt aiheuttavat normaaleja työmaaveden johtamisesta aiheutuvia vaikutuksia. Kyse ei kuitenkaan esimerkiksi puron siirron kohdalla ole työmaaveden johtamisesta vaan rantaviivan muokkauksesta, jolla saattaa olla muitakin vaikutuksia kuin veden samentuminen. Arviointiselostuksessa on kuvattava alueet, joissa Rekolanojaa siirretään sekä siirtojen vaikutukset puron eliöihin ja rantoihin.

Kaikissa toteutusvaihtoehtoissa linjaus kulkee pohjavesialueiden kohdalla. Lentoradan vaikutusten arvioinnissa korostuvat vaikutukset kalliopohjaveteen. Maakerroksissa olevaan pohjaveteen muodostuu Vantaalla todennäköisesti vaikutuksia ratatunnelin pystykuilujen ja ajotunneleiden kohdalla sekä lisäraidevaihtoehtoissa. Arviointiohjelmassa on maa- ja kallioperätiedot sekä pohjavesialueiden perustiedot kuvattu hyvin. Kehäradan ja lentoaseman ympäristötarkkailun laajaa pohjavesiputkiverkostoa voidaan hyödyntää työssä. Vaikutusarviointia voisi täydentää pohjavesimallinnuksella vähintäänkin lentokentän ympäristössä. Erityishuomiota tulee kiinnittää tunnelilouhinnan aikaansaamiin mahdollisiin virtauskuvan muutoksiin, jotka voivat aiheuttaa haitallisten aineiden leviämistä. Esimerkiksi Mätäksen pohjavesialueella, Sammonmäellä, Kuninkaanlähteen vedenottamon läheisyydessä on pohjavedessä kloorattuja liuottimia. Lentoaseman kohdalla puolestaan kalliopohjavedessä on Kehäradan rakentamisen yhteydessä todettu glykolia hajoamistuotteineen.

Pääradan varrella melun ohjearvot ylittyvät jo nykyisellään, ja lisäraidevaihtoehtoissa raideliikenteen melu tulisi aiempaa lähemmäksi asuinalueita. Arviointiohjelman mukaan melutasot mallinnetaan päivä- ja yöajalle myös meluntorjuntatoimenpiteiden kanssa. Lisäksi on esitettävä arvio tärinästä ja runkomelusta sekä niiden lieventämistoimenpiteistä kaikissa toteutusvaihtoehtoissa.

Arviointiohjelmaan on listattu ympäristöllisiä lupatarpeita. Listassa on mainittu maa-aineslain mukainen ottamislupa sekä ympäristölupa maankaatopaikalle. Rata-alueelta tapahtuvaan kiviaineksen louhintaan maa-aineslupaa ei kuitenkaan tarvita. Jos rakentamisessa syntyville massoille tarvitaan tilapäisten varastointi- ja käsittelyalueiden lisäksi maankaatopaikkoja, olisi niiden sijaintivaihtoehtoja myös tarkasteltava arviointiselostuksessa.

Päätös:

Päätettiin antaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ympäristöjohtajan esityksen mukainen lausunto.



Liitteet:

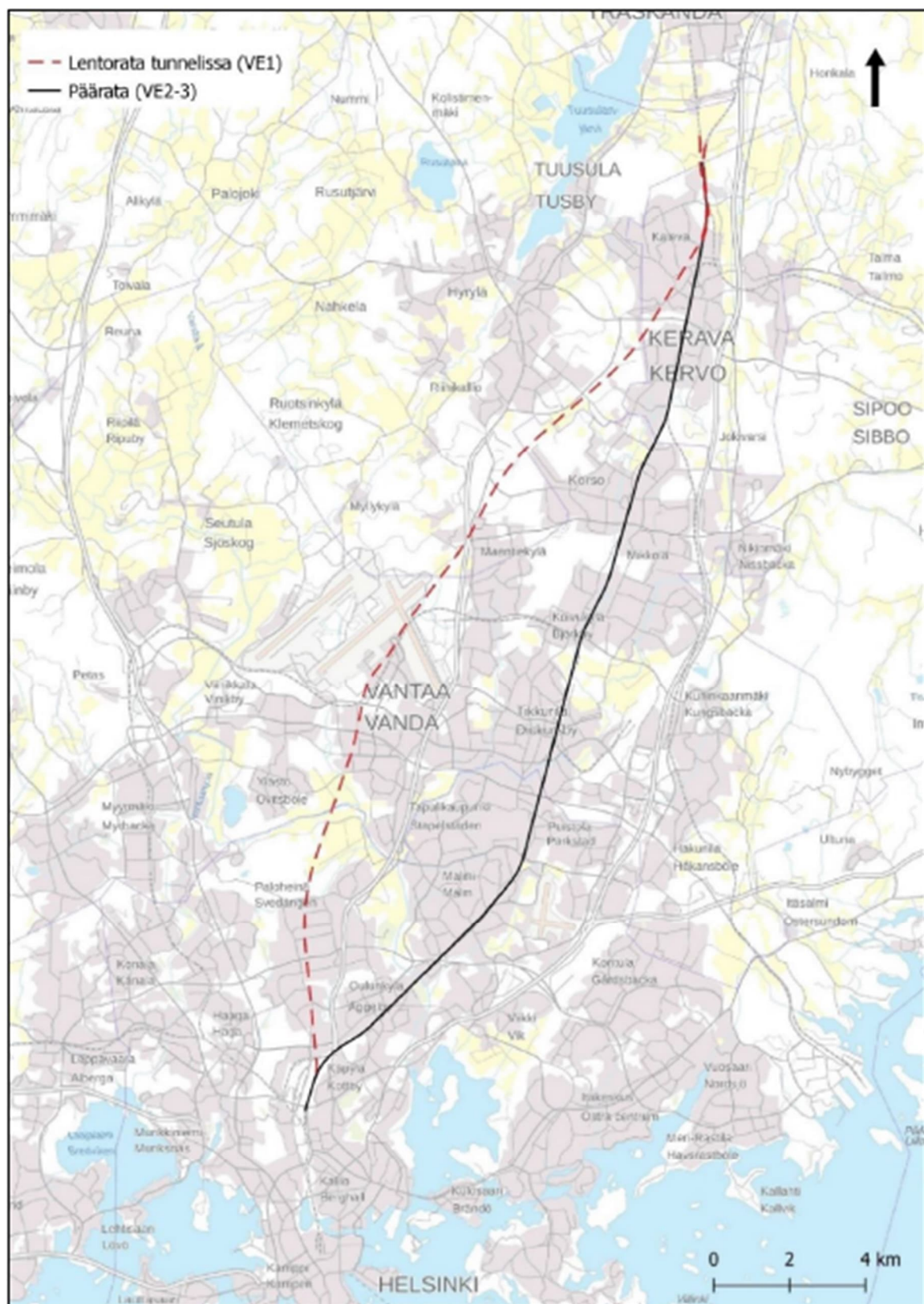
- Lentoradan alustava linjaus

Täytäntöönpano: Lausunto Uudenmaan ELY-keskukselle

Muutoksenhakuohje: 3. oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

Maarit Rantataro, puh. 040 045 8017
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)



Kuva 1.1 Lentoradan alustava linjaus ja nykyinen päärata



Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

3.1. Tähän päätökseen, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa hakea muutosta.
(Kuntalaki 136 §)

3.2. Tähän päätökseen, joka koskee hankintoaikaisua, ei saa hakea muutosta.
(Hankintalaki 135 §)



8.11.2022

Väylävirasto Trafikledsverket

Uudenmaan ELY- keskus
Ympäristövalvonta

VÄYLÄ/6485/06.00.03/2022

Lausuntopyyntö, UUDELY/322/2022

Lausunto Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Uudenmaan ELY- keskuksen Ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue on pyytänyt Väyläviraston lausuntoa Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Väylävirasto osallistuu ko. hankkeen YVA- hankeryhmään ja esittää lausuntonaan arviointiohjelmasta seuraavat huomiot:

Yleistä

Lentorata välillä Pasila (Helsinki) - Kytömaa (Kerava) on uusi 30 kilometrin pituinen kaukoliikenteen rataosa, josta 28 kilometriä sijoittuu tunneliin. Hankevaihtoehtoina tarkastellaan pääradan parantamista 1-2 uudella lisäraiteella sekä vertailuvaihtoehtona hankkeen toteuttamatta jättämistä. YVAN yhteydessä tehtävässä alustavassa linjaussuunnittelussa määritellään Lentoradan likimääräinen sijainti ja tilantarve, kuiluyhteydet maan pinnalle, suhde ympäröivään maankäyttöön sekä tekniset ja liikenteelliset perusratkaisut.

Hankkeen kuvaus

Hankkeen kuvaus -osiossa on kuvattu yleisellä tasolla aikaisempia selvityksiä ja suunnitelmia sekä hankkeen liityntää muihin infrahankkeisiin, suunnitelmiin ja ohjelmiin. Aikaisemmista selvityksistä on mainittu mm. Finest Link ja Pasila-Kerava lisäraideselvitykset (2018). Näiden osalta voisi vielä harkita, voisiko esitystasoa tarkentaa mm. seuraavista näkökulmista:

- Tunneleiden jatkaminen ja leventäminen on erittäin vaikeaa, jos siihen ei ole varauduttu

Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700

etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi

8.11.2022

- Yhteiset tunneliosuudet, liittynät erillisiin tuleviin Finest Linkin tunneleihin sekä yhteiset liikennepaikat ja tulevat tavaraliikenteen tarpeet
- Onko pystygeometriassa huomioitu tavaraliikenteen vaatimukset, esimerkiksi Kytömaalle ja oikoradalle nousut
- Miten huomioidaan Lentoradan ja Finest Linkin eri raideleveydet
- Vaikutukset Finest Linkin toteuttamiseen
- Pasila-Kerava selvityksen ohjelmassa olevan kirjauksen osalta (kpl 3.4) jää epäselväksi onko Pasila-Kerava-selvitys otettu kokonaisuudessaan huomioon. Tikkurilan kohta on erikseen mainittu, mutta välin Pasila-Käpylä itäpuoleisuutta ei ole mainittu erikseen. Tekstissä on kerrottu vain, että sijoitetaan pääasiassa nykyisen raiteen länsipuolelle. Tästä näkökulmasta olisi hyvä tunnistaa, miten länsipuoleisuus toteutettaisiin välillä Pasila-Käpylä ilman, että menetetään Pasilan yhteyksiä Ilmalan varikolle ja autolastaukseen.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohdista

Osiossa 4.7 on kuvattu yleisesti haittojen ehkäisyn ja lieventämisen keinoja ja yhtenä keinona on käsitelty myös kompensatiota ja esimerkiksi alueiden hankintaa suojelutarkoituksiin. YVA- menettelyn aikana voidaan tunnistaa kompensatian tarpeita jatkosuunnittelun pohjaksi, mutta samassa yhteydessä on kuitenkin hyvä tunnistaa menettelyyn liittyvät lainsäädännölliset reunaehdot (mm. alueiden osoittaminen lakisääteisissä suunnitelmissa ja alueiden hankkiminen). Erilaisten kompensatioiden käyttöedellytyksille voi kuitenkin olla vaikutusta myös sillä, millaisella toteutusmallilla hankeyhtiön suunnitteluhanke myöhemmin etenisi toteutukseen, eli mikä taho hankkeen toteuttamisesta vastaavana toimijana kompensatioidenkin edistämisestä vastaisi.

Nykytila

Väylävirasto toteaa yleisesti, että kappaleiden 5.9 ja 5.10 osalta voisi tarkentaa, että niissä kuvattu nykytilakuvaus koskee nykyisen pääradan melu-, värinä- ja runkoäänivaikutuksia. Näiden osalta voisi vielä harkita, olisiko mahdollista esittää vaikutusalueita myös kartalla. Kuvauksesta saa sellaisen käsityksen, että esimerkiksi värinä- ja runkomeluvyöhykkeistä olisi mallinnustietoa, jolloin niiden esittäminen myös karttatietona olisi mahdollista. Tekstistä ei käy ilmi, mihin tutkimuksiin perustuen runkomeluvaikutusta on arvioitu ja mihin tietoon perustuen esimerkiksi runkomeluvyöhykkeiden laajuutta on tarkasteltu (esimerkiksi ohjelman maininta Tikkurilan pohjoispuolen runkomeluohjeistot ylittävän vyöhykkeen laajuudesta). Muilta osin Väylävirastolla ei ole nykytilakuvauksen osalta huomautettavaa.

Vaikutusten arviointi ja rakentamisen aikaiset vaikutukset

8.11.2022

Osiassa 6 on käsitelty erikseen vaikutusten arvioinnin menetelmiä vaikutusryhmittäin, esimerkiksi meluvaikutusten (ilmaääni) ja ilmastovaikutusten osalta. Väylävirasto kiinnittää huomioita siihen, että osiassa ei ole erikseen käsitelty tärinä- ja runkomeluvaikutuksia. Tämän lisääminen ja tarkastelu omana kappaleenaan olisi perusteltua, kun kokonaisuudessa on kuitenkin vertailtavana myös tunneli ja alueen levennykset. Työnaikaisen louhinnan tärinävaikutukset sekä kallioporauksen runkomeluvaikutus (ja myös ilmamelu- ja pölyvaikutukset) on syytä huomioida ohjelmassa riittävän tarkasti. Myös käytönaikainen runkomeluvaikutus on hyvin todennäköistä, ja sen vaikutuksia tulee arvioida tämänkin arviointityön yhteydessä.

Osiassa 6.8 on käsitelty meluvaikutuksia. Sivulla 90 on todettu, että *"meluntorjunnassa käytettävien melusteiden suurin korkeus rajataan kuitenkin toteuttamiskelpoiseen korkeuteen (esim. 3 metriin), mikä ei välttämättä riitä suojaamaan altistuvia kaikilla osilla alle ohjearvojen"*. Väyläviraston näkemyksen mukaan toteuttamiskelpoisuutta tulisi tarkastella riittävän tapauskohtaisesti, ja suositeltavaa olisi tarkastella ainakin 4 metriin asti, mikä voi yleisesti ottaen olla teknistaloudellisesti vielä toteutettavissa oleva korkeus. Tämä mahdollistaa myös sen, että meluntorjunnan kustannukset tulevat eri vaihtoehdoissa realistisesti arvioiduiksi.

Rakentamisen aikaisten vaikutusten osalta Väylävirasto kiinnittää huomioita vaikutusten jaotteluun tieliikenne- ja junaliikennevaikutusten osalta. Esimerkiksi mikäli Kytömaan liitynnälle on eri vaihtoehtoja, jotka edellyttävät muutoksia oikoradan sillan osalta, on tällaiset vaikutukset hyvä tunnistaa ja arvioida riittävän yksityiskohtaisesti sekä tie- että junaliikenteen osalta.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut Johtaja Pekka Rajala ja esitellyt Osastonjohtaja Jaakko Knuutila.

Jakelu Uudenmaan ELY- keskus, ympäristövalvonta



ASIAKIRJA / HANDLING / DOCUMENT

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa.
Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

Denna handling är undertecknad i Trafikledsverkets tjänst för elektroniska underskrifter.
Du kan verifiera den elektroniska underskriften med Adobe Acrobat.

This document has been signed at Finnish Transport Infrastructure Agency's service for
electronic signatures.
You can verify the authenticity of the signature by using Adobe Acrobat.

ALLEKIRJOITUKSET / UNDERSKRIFTER / SIGNATURES

Allekirjoittaja	Pekka Rajala
Allekirjoitusaika	09.11.2022 14:57
Allekirjoittaja	Jaakko Knuutila
Allekirjoitusaika	09.11.2022 14:58

ASIAKIRJAT

Asiakirja

Lausunto Suomi_rata_08112022.pdf

Lähetettävä: noreply@kerava.fi
Lähetetty: keskiviikko 23. marraskuuta 2022 12.26
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Keravan kaupungin lausunto Suomi-rata Oy:n lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta
Liitteet: keravan_kaupungin_lausunto_suomirata_oy_n_lentoradan_ymparistovaikutusten_arviointiohjelmasta.pdf

Luokat: Tiina

Asia: Lausunto Suomi-rata Oy:n Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta
Asianumero: KER/2516/00.02.02/2022

Keravan kaupungin lausunto

Suomi-rata Oy:n lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelman lähtöselvitykseksi on lisättävä Uudenmaan liiton esiselvitys Ristikydön ja Kytömaan asemapaikoista (2018). Kyseisen selvityksen johtopäätöksissä todetaan, että Ristikydön ja Kytömaan toivotuille seisakkeille on tarkoituksenmukaista etsiä yksi sijaintipiste, joka kattaa molempien alueiden tarpeet. Yhteisen sijaintipisteen löytäminen edistää kestävää yhdyskuntarakennetta ja lisää kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvua.

Lentorata kulkee Keravalla pääosin maan alla, maan pintaa lähestyen. On mahdollista, että radalla on haitallisia vaikutuksia esimerkiksi energiajärjestelmille ja tärinävaikutuksia rakennuksille, jotka tulee ympäristövaikutusten arvioinnissa selvittää perusteellisesti.

YVA-prosessin yhteydessä tulee myös tutkia lentoradan linjausvaihtoehdot siten, että vaikutukset nykyiselle kiinteistökannalle ja energiajärjestelmille jäävät mahdollisimman pieniksi, erityisesti Keravan keskustan ja keskustan lähellä sijaitsevien asuntoalueiden osalta. Lisäksi YVA-prosessin yhteydessä tulee tutkia vaihtoehto, jossa yhteys Keravan asemalle on mahdollinen.

Pääradan parantamista koskevat vaihtoehdot 2 ja 3 taas vaikuttavat keskeisesti Keravan olemassa olevaan kiinteistökantaan. Kerava toteaa, että vaihtoehdot 2 ja 3 eivät ole mahdollisia. Mikäli pääradan parantamista koskeviin vaihtoehtoihin päädytään, jää nykyistä rakennuskantaa rata-alueen alle. Nämä negatiiviset vaikutukset muun muassa historiallisesti arvokkaaseen kiinteistökantaan (Klondyke-talo Saviolla) on tuotava ympäristövaikutusten arvioinnissa selkeästi esiin ja myös esitettävä vaikutusten taloudelliset vaikutukset.

Tämä viesti on lähetetty Valmu-järjestelmästä. Älä vastaa tähän viestiin.



21.11.2022

KOKOUSTIEDOT

Aika 21.11.2022 klo 18:00
Paikka Keuda-talo, Aimo auditorio

KÄSITELTÄVÄT ASIAT

298 § Keravan kaupungin lausunto Suomi-rata Oy:n lentoradan ympäristövaikutusten
arviointiohjelmasta 1



§ 298

Keravan kaupungin lausunto Suomi-rata Oy:n lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

KER/2516/00.02.02/2022

Kaupunginhallituksen kaupunkikehitysjaosto 10.11.2022 § 85

Kaupunginhallituksen kaupunkikehitysjaosto 10.11.2022 § 85

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on 10.10.2022 pyytänyt Keravan kaupungin lausuntoa Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta 8.11.2022 mennessä. Keravan kaupunki on anonut ja sille on myönnetty lausunnon antamiselle jatkoaikaa 27.11.2022 saakka.

Hankkeen kuvaus

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) ilmoittaa Suomirata Oy:n Lentorata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelman (YVA-ohjelman) vireilläolosta (Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä; 252/2017).

Lentorata välillä Pasila (Helsinki) - Kytömaa (Kerava) on uusi 30 kilometrin pituinen kaukoliikenteen rataosa, josta 28 kilometriä sijoittuu tunneliin.

Hankevaihtoehtoina tarkastellaan pääradan parantamista 1-2 uudella lisäraiteella sekä vertailuvaihtoehtona hankkeen toteuttamatta jättämistä. YVA:n yhteydessä tehtävässä alustavassa linjaussuunnittelussa määritellään Lentoradan likimääräinen sijainti ja tilantarve, kuiluyhteydet maan pinnalle, suhde ympäröivään maankäyttöön sekä tekniset ja liikenteelliset perusratkaisut. Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja lentoasemalle, vähentää henkilöautolla ajettuja kilometrejä sekä tuoda kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä pääkaupunkiseudun liikennöinnissä. Hankealueen kunnat ovat Helsinki, Vantaa, Tuusula ja Kerava.

YVA-menettelyssä arvioitavat vaihtoehdot:

- Vaihtoehto 1 Lentorata
- Vaihtoehto 2 Pääradan parantaminen kahdella lisäraiteella (5. ja 6. raide)
- Vaihtoehto 3 Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide)
- Vaihtoehto 0 hankkeen toteuttamatta jättäminen (vertailuvaihtoehto) YVA-ohjelmassa kuvataan vaihtoehdot tarkemmin.

Arviointiohjelman ja kuulutuksen nähtävillä pito Arviointiohjelma ja kuulutus ovat



nähtävillä 10.10.-8.11.2022.

Keravan kaupungin lausunto

Suomi-rata Oy:n lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelman lähtöselvitykseksi on lisättävä Uudenmaan liiton esiselvitys Ristikydön ja Kytömaan asemapaikoista (2018). Kyseisen selvityksen johtopäätöksissä todetaan, että Ristikydön ja Kytömaan toivotuille seisakkeille on tarkoituksenmukaista etsiä yksi sijaintipiste, joka kattaa molempien alueiden tarpeet. Yhteisen sijaintipisteen löytäminen edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta ja lisää kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvua. Lentoradan kulkiessa Keravan osalta pääosin maan alla vaikutukset Keravan osalta jäävät melko pieniksi. Joitain vaikutuksia maan alla kulkeva lentorata luo esimerkiksi energiajärjestelmille. Vaikutusten arvioinnissa on selkeästi tuotava esiin haitalliset vaikutukset siihen, että lentoradan linjauksen kohdalle ei uusia lämpökaivoja voida jatkossa luvittaa.

Pääradan parantamista koskevat vaihtoehdot 2 ja 3 taas vaikuttavat keskeisesti Keravan olemassa olevaan kiinteistökantaan. Mikäli pääradan parantamista koskeviin vaihtoehtoihin päädytään, jää nykyistä rakennuskantaa rata-alueen alle. Nämä negatiiviset vaikutukset muun muassa historiallisesti arvokkaaseen kiinteistökantaan (Klondyke-talo Saviolla) on tuotava ympäristövaikutusten arvioinnissa selkeästi esiin ja myös esitettävä vaikutusten taloudelliset vaikutukset.

Valmistelijat	yleissuunnittelupäällikkö Emmi Kolis
Liitteet	Lausuntopyyntö ohjelmasta_Lentorata_LN Kuulutus_Lentorata_2022 Nähtävilläpito
Päätösehdotus	Kaupunginhallituksen kaupunkikehitysjaosto päättää esittää kaupunginhallitukselle, että se päättää antaa yllä olevan lausunnon Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.
Käsittely	Asian käsittelyn aikana esittelijä muutti lausuntoa tekemällä siihen seuraavan lisäyksen: YVA-prosessin yhteydessä tulisi myös tutkia lentoradan linjausvaihtoehdot siten, että vaikutukset nykyiselle kiinteistökannalle ja energiajärjestelmille jäisivät mahdollisimman pieniksi, erityisesti Keravan keskustan ja keskustan lähellä sijaitsevien asuntoalueiden osalta. Lisäksi YVA-prosessin yhteydessä tulisi tutkia vaihtoehto, jossa yhteys Keravan asemalle olisi mahdollinen.

Kaupunginhallituksen kaupunkikehitysjaosto hyväksyi esittelijän muutoksen



yksimielisesti.

Vs. toimialajohtaja Erkki Vähätörmä saapui kokoukseen tämän asian käsittelyn alussa klo 18:30 ja poistui kokouksesta tämän asian käsittelyn jälkeen klo 18:52.

Kaavasuunnittelija Jenni Aalto poistui kokouksesta tämän asian käsittelyn aikana klo 18:32.

Päätös

Kaupunginhallituksen kaupunkikehitysjaosto päätti esittää kaupunginhallitukselle, että se päättää antaa seuraavan lausunnon Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Keravan kaupungin lausunto

Suomi-rata Oy:n lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelman lähtöselvitykseksi on lisättävä Uudenmaan liiton esiselvitys Ristikydön ja Kytömaan asemapaikoista (2018). Kyseisen selvityksen johtopäätöksissä todetaan, että Ristikydön ja Kytömaan toivotuille seisakkeille on tarkoituksenmukaista etsiä yksi sijaintipiste, joka kattaa molempien alueiden tarpeet. Yhteisen sijaintipisteen löytäminen edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta ja lisää kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvua. Lentoradan kulkiessa Keravan osalta pääosin maan alla vaikutukset Keravan osalta jäävät melko pieniksi. Joitain vaikutuksia maan alla kulkeva lentorata luo esimerkiksi energiajärjestelmille. Vaikutusten arvioinnissa on selkeästi tuotava esiin haitalliset vaikutukset siihen, että lentoradan linjauksen kohdalle ei uusia lämpökaivoja voida jatkossa luvittaa. YVA-prosessin yhteydessä tulisi myös tutkia lentoradan linjausvaihtoehdot siten, että vaikutukset nykyiselle kiinteistökannalle ja energiajärjestelmille jäisivät mahdollisimman pieniksi, erityisesti Keravan keskustan ja keskustan lähellä sijaitsevien asuntoalueiden osalta. Lisäksi YVA-prosessin yhteydessä tulisi tutkia vaihtoehto, jossa yhteys Keravan asemalle olisi mahdollinen.

Pääradan parantamista koskevat vaihtoehdot 2 ja 3 taas vaikuttavat keskeisesti Keravan olemassa olevaan kiinteistökantaan. Mikäli pääradan parantamista koskeviin vaihtoehtoihin päädytään, jää nykyistä rakennuskantaa rata-alueen alle. Nämä negatiiviset vaikutukset muun muassa historiallisesti arvokkaaseen kiinteistökantaan (Klondyke-talo Saviolla) on tuotava ympäristövaikutusten arvioinnissa selkeästi esiin ja myös esitettävä vaikutusten taloudelliset vaikutukset.



Valmistelijat	yleissuunnittelupäällikkö Emmi Kolis
Liitteet	Lausuntopyyntö Kuulutus Nähtävilläpito
Päätösehdotus	Kaupunginhallitus päättää antaa seuraavan lausunnon Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Keravan kaupungin lausunto

Suomi-rata Oy:n lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelman lähtöselvitykseksi on lisättävä Uudenmaan liiton esiselvitys Ristikydön ja Kytömaan asemapaikoista (2018). Kyseisen selvityksen johtopäätöksissä todetaan, että Ristikydön ja Kytömaan toivotuille seisakkeille on tarkoituksenmukaista etsiä yksi sijaintipiste, joka kattaa molempien alueiden tarpeet. Yhteisen sijaintipisteen löytäminen edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta ja lisää kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvua. Lentoradan kulkiessa Keravan osalta pääosin maan alla vaikutukset Keravan osalta jäävät melko pieniksi. Joitain vaikutuksia maan alla kulkeva lentorata luo esimerkiksi energiajärjestelmille. Vaikutusten arvioinnissa on selkeästi tuotava esiin haitalliset vaikutukset siihen, että lentoradan linjauksen kohdalle ei uusia lämpökaivoja voida jatkossa luvittaa. YVA-prosessin yhteydessä tulisi myös tutkia lentoradan linjausvaihtoehdot siten, että vaikutukset nykyiselle kiinteistökannalle ja energiajärjestelmille jäisivät mahdollisimman pieniksi, erityisesti Keravan keskustan ja keskustan lähellä sijaitsevien asuntoalueiden osalta. Lisäksi YVA-prosessin yhteydessä tulisi tutkia vaihtoehto, jossa yhteys Keravan asemalle olisi mahdollinen.

Pääradan parantamista koskevat vaihtoehdot 2 ja 3 taas vaikuttavat keskeisesti Keravan olemassa olevaan kiinteistökantaan. Mikäli pääradan parantamista koskeviin vaihtoehtoihin päädytään, jää nykyistä rakennuskantaa rata-alueen alle. Nämä negatiiviset vaikutukset muun muassa historiallisesti arvokkaaseen kiinteistökantaan (Klondyke-talo Saviolla) on tuotava ympäristövaikutusten arvioinnissa selkeästi esiin ja myös esitettävä vaikutusten taloudelliset vaikutukset.

Käsittely	Käsittelyn aikana esittelijä muutti lausuntoa. Lausunto on kirjattu päätökseen esittelijän muuttamassa muodossa, joka asiainsiällön osalta kokouksessa hyväksyttiin.
Päätös	Kaupunginhallitus päätti antaa seuraavan lausunnon Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.



Keravan kaupungin lausunto

Suomi-rata Oy:n lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelman lähtöselvitykseksi on lisättävä Uudenmaan liiton esiselvitys Ristikydön ja Kytömaan asemapaikoista (2018). Kyseisen selvityksen johtopäätöksissä todetaan, että Ristikydön ja Kytömaan toivotuille seisakkeille on tarkoituksenmukaista etsiä yksi sijaintipiste, joka kattaa molempien alueiden tarpeet. Yhteisen sijaintipisteen löytäminen edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta ja lisää kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvua.

Lentorata kulkee Keravalla pääosin maan alla, maan pintaa lähestyen. On mahdollista, että radalla on haitallisia vaikutuksia esimerkiksi energiajärjestelmille ja värinävaikutuksia rakennuksille, jotka tulee ympäristövaikutusten arvioinnissa selvittää perusteellisesti.

YVA-prosessin yhteydessä tulee myös tutkia lentoradan linjausvaihtoehdot siten, että vaikutukset nykyiselle kiinteistökannalle ja energiajärjestelmille jäävät mahdollisimman pieniksi, erityisesti Keravan keskustan ja keskustan lähellä sijaitsevien asuntoalueiden osalta. Lisäksi YVA-prosessin yhteydessä tulee tutkia vaihtoehto, jossa yhteys Keravan asemalle on mahdollinen.

Pääradan parantamista koskevat vaihtoehdot 2 ja 3 taas vaikuttavat keskeisesti Keravan olemassa olevaan kiinteistökantaan. Kerava toteaa, että vaihtoehdot 2 ja 3 eivät ole mahdollisia. Mikäli pääradan parantamista koskeviin vaihtoehtoihin päädytään, jää nykyistä rakennuskantaa rata-alueen alle. Nämä negatiiviset vaikutukset muun muassa historiallisesti arvokkaaseen kiinteistökantaan (Klondyke-talo Saviolla) on tuotava ympäristövaikutusten arvioinnissa selkeästi esiin ja myös esitettävä vaikutusten taloudelliset vaikutukset.

Lisätietoja antaa yleissuunnittelupäällikkö Emmi Kolis, emmi.kolis@kerava.fi, p. 040 318 4348

**Päätöksen
täytäntöönpano** Ote:
Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



MUUTOKSENHAKU

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Päätöksestä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Tiedoksianto asianosaisille:

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

📧 Annettu tiedoksi sähköisesti 23.11.2022