

Arviointiohjelman vaihtoehdon VE 2 (pääradan 5. ja 6. raide) karsinta

Tässä liitteessä kuvataan perustelut Lentoradan YVA:n ympäristövaikutusten arviointiohjelman vaihtoehdon VE 2 (pääradan 5. ja 6. raide) karsinnalle. Niitä ovat

- a) Lentoradan ja sen vaihtoehtojen liikennesuunnittelun yhteydessä esille tullut puolenvaihtoraiteen tarve ja sen edellyttämien rakenteiden suuri tilantarve pääradan kummankin puolin ahtaassa kaupunkirakenteessa.
- b) Pääratavaihtoehtoa VE3 (pääradan 5. raide) huomattavasti suuremmat vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja aineelliseen omaisuuteen, sekä suuremmat työnaikaiset vaikutukset ihmisten elinoloihin ja junien liikennöintiin.

Puolenvaihtoraiteen tarpeen, toteuttamistavan ja vaihtoehtojen sijainnin kuvaus

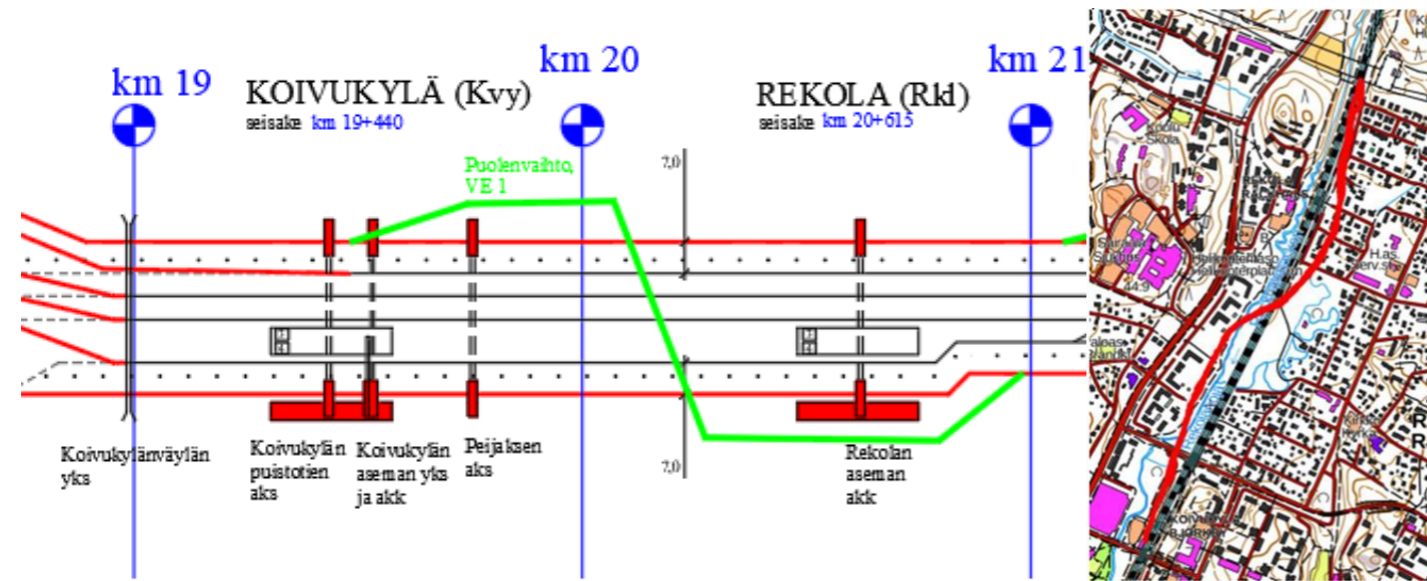
Väyläviraston laatimien 5. ja 6. raiteen vaihtoehdon liikenteellisten selvitysten yhteydessä todettiin, että aluevaraus selvityksessä (Liikennevirasto, 2018) esitetyn vaihtoehdon toteuttaminen edellyttäisi eritasossa kulkevan puolenvaihtoraiteen toteuttamista itäisimmän ja läntisimmän raiteen välille Tikkurilan ja Keravan välillä. Helsingin ratapihan liikennöintimalli ei olisi toimiva ilman edellä mainittua eritasoratkaisua, koska junien käyttämien raiteiden järjestyksen tulisi olla Helsingin ratapihalla ja Keravalla erilainen.

Suunnittelun aikana tutkittiin alustavalla tasolla puolenvaihtoraiteen mahdollisia sijainteja. Sijaintien suunnittelussa huomioitiin olemassa olevat rakenteet ja rakennukset.

Pääradan alittavassa ratkaisussa haasteena oli pääradan alittavat poikittaiset tie- ja katu yhteydet, jotka edellyttävät radan sijoittamista syvälle näiden rakenteiden alle. Tie- ja katu yhteyksiä sekä rumpuja on alueella varsin taajaan, noin 900 m:n välein, jolloin pituuskaltevuudet olisivat kasvaneet suuriksi ja lisäksi raide olisi koko ajan kaarteessa, jolla olisi negatiivinen vaikutus junien kulkuun. Tästä syystä pääradan alittavaa ratkaisua ei tutkittu tarkemmin.

Maanpäällisenä puolenvaihtoraide edellyttää pitkiä vinottaisia siltoja ja pääradan raiteiden levittämistä välituennan takia. Maanpäällisen puolenvaihtoraiteen osalta tarkasteltiin kolmea eri vaihtoehtoa, jotka on kuvattu seuraavilla sivuilla.

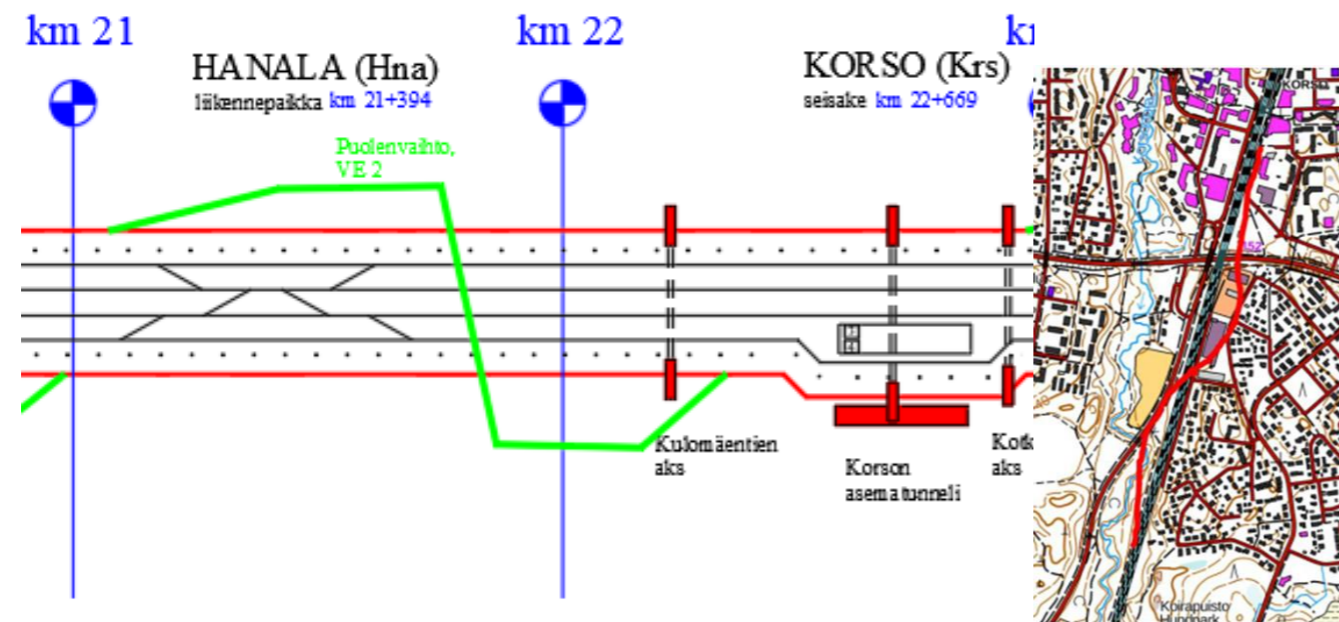
Ylikulkusiltavaihtoehto VE1 (kmv 19+500 – 21+000) Koivukylän ja Rekolan välisellä alueella



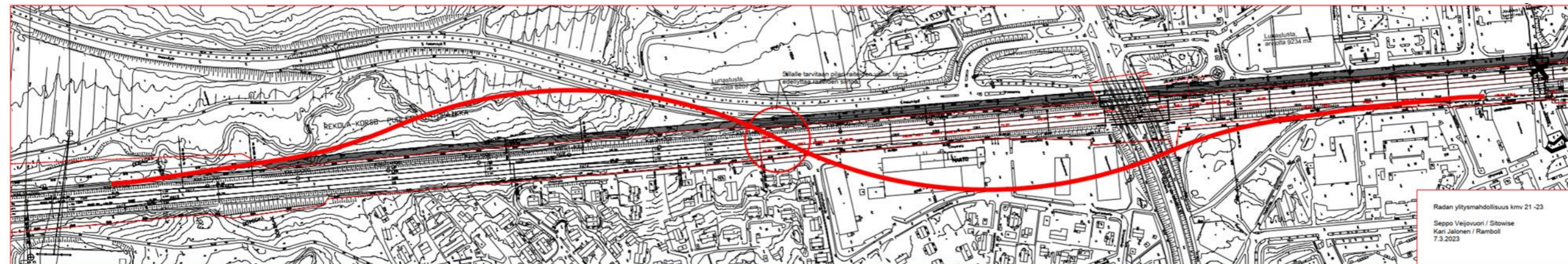
Ylikulkusiltavaihtoehdon VE1 raiteiston periaate ja alustava sijainti Koivukylän ja Rekolan välillä



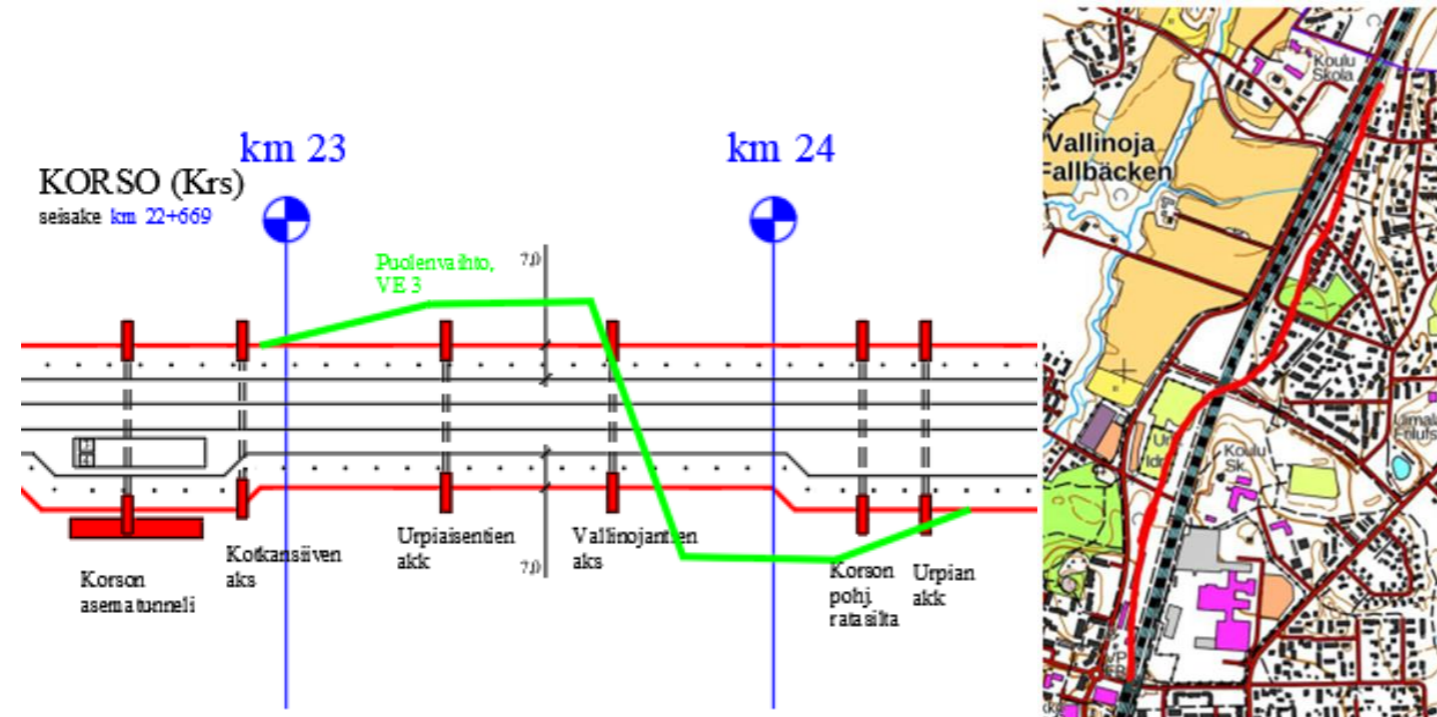
Ylikuskultavaihtoehto VE2 (kmv 21+000 – 22+400) Hanalan ja Korson välisellä alueella



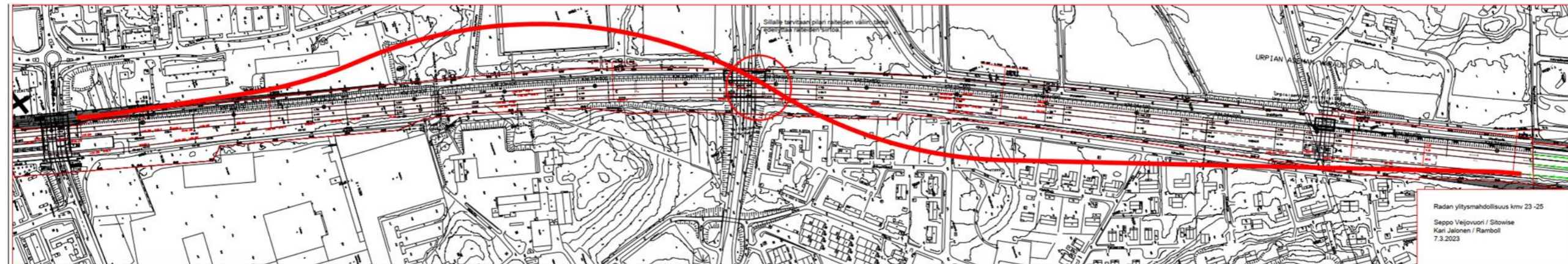
Ylikuskultavaihtoehdon VE2 raiteiston periaate ja alustava sijainti Hanalan ja Korson välillä



Ylikulusiltavaihtoehto VE3 (kmv 23+000 – 24+300) Korson ja Urpian alikulun välisellä alueella



Ylikulusiltavaihtoehto VE3 raiteiston periaate ja alustava sijainti Korson ja Urpian alikulun välillä



Puolenvaihtoraidevaihtoehtojen vaikutukset, toteutettavuus ja hyväksyttävyyys

Ylitysvaihtoehtojen VE1 merkittävimmät vaikutukset

- Puolenvaihtoradan ja sillan alle/vaikutuspiiriin jäisi muun muassa kaksi kerrostaloa radan länsipuolella Koivukylässä ja yli 10 pientaloa radan itäpuolella Rekolassa
- Merkittävät vaikutukset Rekolanpuroon ja sen vierusalueen virkistyskäyttöön

Ylitysvaihtoehtojen VE2 merkittävimmät vaikutukset

- Puolenvaihtoradan ja sillan alle jäisi nykyistä teollisuus- ja varastoaluetta, jonka maankäyttö on muutoksessa. Siltarakenne rajoittaa alueen kehittämistä merkittävästi.
- Merkittävät vaikutukset Rekolanpuroon ja sen vierusalueen virkistyskäyttöön

Ylitysvaihtoehtojen VE3 merkittävimmät vaikutukset

- Puolenvaihtoradan/sillan alle/vaikutuspiiriin jäisi Korson pysäköintitalon (tunnistettu vaikeaksi kohteeksi jo länsipuolisen lisäraiteenkin takia) pohjoispuolella Urpiaisentien varren liikerakennus, Kalmuurin koirapuisto, Kalmuurin urheilukenttä ja halli (Peakfin Arena).
- Vallinojantien pohjoispuolella ratarakenne sijoittuu lähelle pienkerrostaloja ja sivuaa 15 pientaloa, joista suurin osa jouduttaisiin lunastamaan.

Puolenvaihtoraiteen alustavien tarkastelujen perusteella hankkeesta vastaava, käytyään keskusteluja Väyläviraston ja Vantaan kaupungin kanssa, ehdotti yhteysviranomaiselle vaihtoehdon jättämistä pois YVA-menettelystä todennäköisesti erittäin merkittävien yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja aineelliseen omaisuuteen liittyvien vaikutusten vuoksi. Vantaan kaupungin kanta puolenvaihtoraiteeseen oli kielteinen, sillä puolenvaihtoraiteen toteutus haittaisi merkittävästi Vantaan maankäyttöä. Ylitysräidevaihtoehdot todettiin toteutuskelvottomiksi erityisesti suurten maankäyttövaikutusten takia.