

Lähettäjä:
Lähetetty: perjantai 29. joulukuuta 2023 9.19
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/322/2022 - Lentorata, YVA-mielipide
Liitteet: AsOyHelsinginPitkämäentie31B_Lentorata_YVA_mielipide.pdf

Luokat: Tomi

Tervehdys,

Ohessa AsOy Helsingin Pitkämäentie 31 B:n mielipide Lentoradan YVA-kuulemiseen liittyen.

Suomi-rata Oy:n Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula, Kerava

Mielipide: As Oy Helsingin Pitkämäentie 31 B

Hanke:

Hankkeen kuvaus:

Lentorata välillä Pasila (Helsinki) - Kytömaa (Kerava) on uusi 30 kilometrin pituinen kaukoliikenteen rataosa, josta 28 kilometriä sijoittuu tunneliin. Toisena hankevaihtoehtona YVAssa tarkastellaan pääradan parantamista yhdellä lisäraiteella välillä Käpylä - Kerava. Vaikutusten arvioinnin vertailuvaihtoehtona on hankkeen toteuttamatta jättäminen (VE 0+), johon sisältyy oletuksena digirata eli digitaalisen kulunvalvonnan toteuttaminen sekä Pasila–Riihimäki rataosan liikenteellisen välityskyvyn parantaminen.

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

Hankkeen vaihtoehdot

Vaihtoehto L: Lentorata

Vaihtoehto P: Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide)

Lisäksi on tarkasteltu vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa pääradalle on toteutettu Pasila–Riihimäki rataosan liikenteellisen välityskyvyn parantamisen 1. ja 2. vaiheiden mukaiset toimenpiteet.

Kaikissa tarkasteltavissa vaihtoehdoissa digitaalinen turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmä oletetaan toteutetuksi.

Mielipide:

YVA-selostuksessa todetaan Pakilan-Paloheinän alueelle kohdistuvan rakentamisen aikaista melua mm. louhinnan osalta ja liikennemäärien kasvaessa liikenneturvallisuuteen kohdistuvia haittoja. Lentoradan pysyviä käytön aikaisia haittoja ovat esimerkiksi liikennöinnistä aiheutuva runkomelu sekä maalämpökaivojen lunastus ja kyseisten kiinteistöjen osalta seurauksena lämmitysmuodon muutos.

YVA-ohjelmassa ei runkomelun katsottu ylittävän ohjearvoja eikä täten aiheuttavan vaikutuksia. YVA-selostuksen mukaan runkomelu ylittää ohjearvot. Selostuksessa esitettyyn arvioon verrattuna, tämä suuri muutos pitää ottaa huomioon hankkeen suunnittelussa ja mahdollisesti

tarkastella myös muita toteutettavia vaihtoehtoja, esim. tunnelilinjauksen muuttamista tai hankkeen toteutuksen lykkäämistä

Tällä hetkellä tunneliosuuden linjaus seuraa kaavassa olevaa varausta, mutta koska hankkeen merkittävät negatiiviset vaikutukset ovat ohjelmavaiheesta muuttuneet pitäisi tutkia mahdollisuutta linjata tunneli esimerkiksi keskuspuiston tai Tuusulanväylän alitse. Kaavassa oleva reitti on vain varaus eikä niin sitova, että siitä ei voisi poiketa.

Runkomelun osalta YVA-selostuksessa mainitaan, että käytön aikana melun ohjearvot ylittyvät. Tunnelilinjauksen säilyessä nykyisellään pitää tutkia ja selvittää mahdollisia lievennystoimia, sellaisia mitkä teknisesti toimivat Suomen kovassa kallioperässä. Muualla pehmeämmässä kallioperässä toimivat ratkaisut eivät välttämättä toimi Suomessa. Teknisten ratkaisujen ohella myös junien liikennöintinopeuden lasku täytyy ottaa huomioon ja kirjata myös se lupaehtoihin, jos muuten runkomelua ei saada riittävästi vaimennettua. Runkomelun osalta ei myöskään ole esitetty kartalla rakennuksia, joiden osalta runkomelun ohjearvot ylittyvät. Tämä puute tulisi viranomaisen huomioida YVA-selostusta arvioidessa.

Nykyiset maalämpökaivot lunastetaan ja näin vaaditaan kyseisten kiinteistöjen muuttamaan lämmitysmuoto toiseen. Uusia lupia ei myöskään myönnetä tunnelilinjauksen vaikutusalueelle. Lämmitysmuodon muutos toiseen täytyy korvata hankekehittäjän toimesta. Uusien lupien evääminen estää myös tulevaisuudessa esim. suorasta sähkölämmityksestä siirtymisen maalämpöön. Korvauksen piiriin pitää saada myös kiinteistöt, joille ei vielä ole maalämpöä ja nyt estetään mahdollisuus siirtyä siihen. Korvausten suuruuden arviointiin tulee käyttää Suomesta alan ja aiheen osaavia konsultteja.

Lisäksi kiinteistöjen arvon alentumista pitää tarkastella ja hankkeen toteutuessa miettiä mahdollisuuksia korvata kiinteistöjen arvon alentuminen. Taloudellisia menetyksiä voi seurata sekä siitä, että maalämpöön energiamuotona ei voida siirtyä, että kiinteistöille aiheutuvasta käytön aikaisesta liikennöinnistä aiheutuvasta runkomelusta. Erityisesti liikennöinnistä aiheutuva runkomelu voi vaikuttaa hyvin merkittävästi kiinteistöjen arvoon.

Rakennusaikaisen liikennemäärän kasvaessa turvallisuuteen täytyy kiinnittää huomiota ja tarkkaan harkita Pakilassa sijaitsevan nykyisen Teboilin kiinteistön soveltuvuutta työmaaliikenteen kulkuväyläksi vieressä olevan Kehä I:n liittymien vuoksi.

Yllä mainitut asiat ja erityisesti haittojen lievennystoimet nostavat todennäköisesti hankkeen kustannuksia entisestään. Jo Suomiradan teettämän ja FLOY Oy:n laatiman Lentoradan hankearvion (Suomi-rata Oy 7/2023) mukaan ”Viime kädessä hankkeen kannattavuuden merkittävien haaste ovat sen suuri investointikustannus suhteessa yhteiskuntataloudellisiin hyötyihin.” Hankearviossa todetaan hyötykustannussuhteeksi 0,19, joka on erittäin alhainen (vrt. esimerkiksi Helsingin ja Turun välisen nopean junayhteysvaihtoehdon hyöty-

kustannussuhde on 0,44 (Väyläviraston julkaisu 50/2020)). Etenkin mikäli lentoradan toteutukseen päätettäisiin käyttää yhteiskunnan julkisia varoja, tulee tarkasti harkita yhteiskunnan varojen käytön priorisointia kyseiseen hankkeeseen. Lentoradan hankearvion mukaan ”Lentoradan kannattavuuden näkökulmasta haasteena on, ettei hankkeen tarjoamaa lisäkapasiteettia uusimman valtakunnallisen liikenne-ennusteen perusteella täysimääräisesti tarvita.” Lisäksi hankearviossa todetaan, että ”Käytännössä Digirata siirtää Lentoradan tarjoaman lisäkapasiteetin tarvetta myöhemmäksi tulevaisuuteen.” Koska hankkeen haitalliset vaikutukset ovat merkittävät ja toteutuksen kustannukset erittäin korkeat, olisi yhteiskunnallisesti tärkeää tuoda avoimesti esiin myös toisen vaihtoehdon (Pääradan viides raide) sekä esimerkiksi Digiradan (siirtää tarvetta Lentorata-vaihtoehtoon) hyötykustannussuhteet.

Jos hanke toteutuu, täytyy mielestämme esittämämme asiat ottaa huomioon hankkeen toteutusmuodossa ja lupaehdoissa.

As Oy Helsingin Pitkämäentie 31 B

hallituksen puheenjohtaja

hallituksen jäsen, isännöitsijä

hallituksen jäsen

hallituksen jäsen

Lähetettäjä:
Lähetetty: perjantai 29. joulukuuta 2023 10.01
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Kopio:
Aihe: Viite UUELY/322/2022, AVIARE Mielipide Lentoradan YVAselostuksesta
Liitteet: AVIARE Mielipide Lentoradan YVAselostuksesta 2023_12_28.pdf
Luokat: Tomi

Uudenmaan ELY-keskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi
Viite UUELY/322/2022

Tämän sähköpostin liitetiedostona on AVIA Real Estate Oy:n omasta ja tytär- ja sisaryhtiöidensä puolesta jättämä Mielipide Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

ystävällisin terveisin

Niina Puumalainen

Niina Puumalainen
Kiinteistökehitysjohtaja

AVIA Real Estate
Rahtitie 3, PL 190, 01531 Vantaa
+358 50 3231 342
niina.puumalainen@aviarealestate.fi



Tuemme tänä jouluna
MIELI ry:n nuorten
mielenterveystyötä.

mieli



SÄHKÖPOSTILLA

Uudenmaan ELY-keskus

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Viite UUDELY/322/2022

ASIA

Mielipide Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

MIELIPITEEN TEKIJÄ

AVIA Real Estate Oy, omasta ja tytär- tai sisaryhtiöidensä puolesta.

PL 190, 01531 Vantaa

Y-tunnus: 3210552-8

AVIA Real Estate Oy ja sen tytär- tai sisaryhtiöt jäljempänä: ”**AVIARE**”

AVIARE omistaa Helsinki-Vantaan lentoaseman alueella kiinteistön 92-423-4-45 (AVIA Fleet). Lisäksi AVIARE omistaa pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen perusteella lentoaseman alueella laitoksia seuraavasti: 92-423-4-44-L45 (AVIA Pilot) ja 92-423-4-44-L46 (Hotelli Hilton) sekä rakenteilla oleva Suomen suurin hotelli: 92-407-5-115-L1. Suunnittelemme myös merkittävää lisärakentamista alueelle.

AVIARE omistaa Aviapoliksen keskustassa Kehäradan Aviapoliksen eteläisen aseman ympäristössä Keskusta-korttelin asemakaava-alueella kiinteistöt: 92-52-320-11, 92-52-320-12, 92-52-320-13, 92-52-320-15 ja 92-52-320-20, 92-52-320-16, 92-52-320-17, 92-52-320-18 ja 92-52-320-19. Lisäksi AVIARE hallitsee pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen perusteella Turbiinitien varrella laitosta 92-423-4-44-L48 (KOy Kolmioparkki).

AVIARE on Finavia Oyj:n osakkuusyhtiö. AVIARE toimii näin ollen Finavia Oyj:n edunvalvojana sekä käyttää Finavia Oyj:n puolesta puheoikeutta Aviapoliksen alueen asemakaavoituksessa Aviapoliksen keskustan asemakaavamuutosalueella (Koy Aviatontit I ja II, kiinteistöt 92-423-4-44-M545, 92-423-4-44-M542 ja 92-423-4-44-M524) sekä Muuran asemakaavamuutosalueella (Koy Aviatontti III, kiinteistö 92-423-4-44-M608).

MIELIPIDE**1. Lentoaseman alue***AVIARE kiinteistöt Lentoaseman alueella*

AVIARE:n lentoaseman alueella omistamissa rakennuksissa AVIA Fleet, AVIA Pilot ja Hotelli Hilton on toimistoja sekä kaksi hotellia. Lisäksi AVIARE:lla on rakenteilla Suomen suurin hotelli (Clarion Airport), joka valmistuu kesällä 2024. Uudessa hotellissa tulee olemaan myös suuri konferenssi- ja kokouskeskus.

AVIA Fleetin hotellissa ja Hotelli Hiltonissa on yli 15 000 yöpymistä/kk, niiden ravintoloissa asioi noin 4 500 henkilöä/kk, toimistoissa ja hotelleissa on yli 2 000 työpaikkaa. AVIA Fleet:ssä ja AVIA Pilot:ssa AVIARE:n vuokralaisina on yrityksiä ja viranomaisia, joilla on tärinäherkkiä laitteita ja lisäksi rakennuksissa on myös lentokenttähenkilökunnan lepo huoneita. Rakenteilla olevan Clarion Airport-hotellin valmistuttua majoituskapasiteetti hotelleissamme kasvaa sadoilla hotellihuoneilla, samoin kuin rakennustemme työntekijä- ja asiakasmäärät. Myös olemassa olevat hotellit ovat ilmaisseet tarpeensa kapasiteetin lisäämiseen ja alueelle on suunniteltu lisärakentamista.

Lentoradan rakenteet AVIARE:n omistamilla tai hallinnoimilla alueilla

Lentoradan YVA-selostus kattaa laajan alueen ympäristövaikutusten arvioinnin eikä suunnittelun tässä vaiheessa suunnitteluratkaisuja ja niiden vaikutuksia vielä ilmeisesti ole tutkittu yksityiskohtaisella tasolla. Myöskään YVA-selostuksessa aineistoa ole esitetty yksityiskohtaisella tasolla, joten ratatunnelin ja siihen kuuluvien kuilujen rakenteiden tarkempi sijoittuminen AVIARE:n kiinteistöjen kohdalle sekä ratatunnelista ja sen rakentamisesta kiinteistöille aiheutuvien vaikutusten täsmällisempi arviointi ei ole selvityksen aineiston perusteella mahdollista.

YVA-selostuksen mukaan Lentoradan tunneli on noin 30-60 m syvyydellä maanpinnasta, lukuun ottamatta lentoaseman alueetta, jossa se on tätä ylempänä. Selostuksessa esitetyt radan korkeusasemakuvaajien mukaan Lentoradan tunneli on lentoaseman alueella hieman tason +0 alapuolella ja noin 15-20 m syvyydellä maanpinnasta. Lentoradan maanalainen linjaus, sen raiteet ja sen lentoaseman aseman laiturialueen on suunniteltu sijoittuvan AVIA Pilot- ja AVIA Fleet- kiinteistöjen tonteille ja lisäksi Hotelli Hiltonin välittömään läheisyyteen. Em. kiinteistöjen alueelle on myös suunniteltu Lentoradan huolto- ja pelastusyhteyksien sekä matkustajayhteyksien tunneleita. Matkustajayhteyksien tunneleita on sijoitettu myös rakenteilla olevan Clarion Airport- hotellin tontin alueelle ja sen välittömään läheisyyteen. AVIA Fleetin hotelli- ja toimistokäytössä olevan kiinteistön luoteispuolelle on suunniteltu Lentoradan kuilun sijoittumista (kuilu K8), mutta Lentoradan YVA-selostuksen mukaan ko. kuilun tarve on ilmeisesti poistunut.

Melu, tärinä ja runkomelu

Lentoradan YVA-selostuksen mukaan lentokentän alueella sijaitsee yksi hotellirakennus, jolla Lentoradan liikennöinnin käynnistyttyä laskennallisesti runkomelun ohjearvot tulevat 15 dB runkomeluvaimennuksesta huolimatta lievästi ylittymään. YVA-selostuksessa ei ole yksilöity, mistä rakennuksesta on kyse, mutta AVIARE tulkitsee ko. rakennuksen olevan joku sen omistamista hotellirakennuksista. YVA-selostuksessa ei ole mainittu muita liikennöinnin aikaisia ohjearvot ylittäviä melu-, tärinä- tai runkomeluhaittoja. Se, että ohjearvot eivät ylity, ei AVIARE:n käsityksen mukaan kuitenkaan vielä tarkoita, etteikö rakennuksiin voisi kohdistua sellaista melua tai tärinää, jonka niissä työskentelevät, majoittuvat tai vierailevat kokevat häiritseväksi, ja jolla siten voi olla myös liiketaloudellisia negatiivisia seurannaisvaikutuksia kiinteistöissä toimiville yrityksille ja sitä kautta AVIARE:n kiinteistöjen arvolle.

YVA-selostuksen mukaan radan rakentamisen aikana melua aiheuttavia töitä ovat muun muassa ajo- ja ratatunnelien ja pystykuilujen louhinta, kiviaineksen rikotus sekä muut maanrakennukseen ja radan rakentamiseen liittyvät työt. Lisäksi rakennuksiin voi aiheutua pieniä tärinävaikutuksia pääasiassa tunnelin louhintatöistä. Työt todetaan toteuttavan siten että tärinän vaikutukset pysyvät rakennuksille ja asutukselle asetettujen raja-arvojen alapuolella. Selostuksen mukaan louhinnan arvioitu kesto lentoaseman alueella (ajotunneli A7) on noin 29 kuukautta.

AVIARE toteaa, että koska ratatunneli on lentoaseman alueella lähimpänä maanpintaa, on riski radan rakentamisen ja/tai liikennöinnin aikaisista haitoista lentoaseman alueella suurempi kuin monilla muilla radan osuuksilla. Lisäksi haitta kohdistuu AVIARE:n näkemyksen mukaan merkittävään henkilömäärään ja tärinäherkkiin toimintoihin sekä suurempaan ja osin korkeampaan kiinteistömassaan kuin useilla muilla radan osuuksilla.

AVIARE pitää lainvastaisena ratkaisua, jossa sen hotellirakennukseen tai mihinkään muuhunkaan sen omistamaan rakennukseen kohdistuisi pysyviä Lentoradan käytönaikaisia ohjearvot ylittäviä melu-, tärinä- tai runkomeluhaittoja. Lentorata tulee siten suunnitella ja toteuttaa siten, että sen liikennöinnistä aiheutuvat pysyvät haitat on poistettu ratatunnelin rakenneratkaisuilla, ja että tällaiset haitat joka tapauksessa jäävät mahdollisimman paljon ohjearvojen alapuolelle. Mikäli haittoja ei ole mahdollista ratatunnelin rakenteiden suunnitteluratkaisuilla poistamaan, tulee osana Lentorata-hanketta toteuttaa haittojen poistamiseksi tarvittavat toimenpiteet radan läheisyydessä ja viimeisenä keinona kiinteistöillä, kuitenkin siten, että tehtävät toimenpiteet suunnitellaan ja toteutetaan yhteistyössä AVIARE:n kanssa ja AVIARE:n suostumuksella.

AVIARE edellyttää myös, että mikäli Lentoradan suunnittelussa on jo löydetty ratkaisu, jossa AVIA Fleet- kiinteistön läheisyyteen ei ole tarpeen rakentaa rataa palvelevaa kuilua (K8), tästä ratkaisusta pidetään myös jatkosuunnittelussa kiinni. Näin vältetään kuilusta AVIA Fleet- kiinteistölle aiheutuvat rakentamisen ja radan käytönaikaiset haitat, kuten kaupunkikuvalliset haitat, melu- ja hajuhaitat.

AVIARE edelleen edellyttää, että ratatunnelin ja kuilurakennusten rakentamisen aikaiset haitat pidetään mahdollisimman vähäisinä ja lyhytkestoisina sekä varmistetaan, että todetut melu, tärinä- ja runkomeluhaitat ovat ensisijaisesti ohjearvojen alapuolella ja ehdottomasti raja-arvojen alapuolella. Lisäksi Lentorata-hankkeen tulee tiedottaa kiinteistönomistajia hyvissä ajoin haitoista ja niiden kestosta ja etenkin hetkellisistä tavanomaista suuremmista haitoista ja huolehtia kustannuksellaan, että kiinteistöjen tärinäherkät laitteet on asianmukaisesti suojattu. Mikäli kiinteistöissä on tiedossa suurempia konferenssi- tai asiakastilaisuuksia, olisi hyvän yhteistyön mukaista, että ratatunnelin rakentamistöiden järjestämisessä otettaisiin ko. tilaisuudet huomioon.

Aikataulutus

Lentoaseman alueella Teletielle ja Lentäjäntielle on suunniteltu lähivuosina toteutettavan kaksi suurta maanpäällistä infrarakennushanketta: HSY hulevesiviemärin uusiminen sekä Vantaan ratikan lentoaseman päättöterminaali siltarakenteena. Hankkeita ei ole suunniteltu toteutettavan samanaikaisesti vaan peräkkäin, jolloin niiden rakentamisesta aiheutuu usean vuoden kestoinen haitta AVIARE:n kiinteistöille ja niiden käyttäjille. AVIARE toivoo, että Lentoradan rakentamisaikataulua suunniteltaessa otettaisiin huomioon muista rakennushankkeista jo aiheutuneet haitat ja aikataulu suunniteltaisiin siten, että Lentoradan niin ikään useita vuosia kestävät rakentamishaitat eivät ajallisesti sijoittuisi välittömästi edellisten infrahankkeiden rakentamishaittojen perään.

2. Aviapoliksen keskusta

AVIARE:n ja Finavia Oyj:n kiinteistöt Aviapoliksen keskustassa

AVIARE:n omistamille tonteille 92-52-320-11...13 ja 92-52-320-15...19 on Aviapoliksen keskustakorttelin voimassa olevan asemakaavan mukaan mahdollista rakentaa asuntoja yhteensä 23 400 kem²,

liiketilaa 5 350 kem², toimistotilaa 6 400 kem² sekä pysäköintitalo. Osa asuinrakennuksista on yli 10-kerroksisia ja enimmillään 16-kerroksisia. Osalla korttelin tonteista on voimassa oleva rakennuslupa (asuintontit 92-52-320-19, 92-52-320-15 ja 92-52-320 ja toimistotontti 92-52-320-17), mutta rakentaminen ei ole vielä käynnistynyt.

Lisäksi Finavian omistaman KOy Aviatontti II:n alueelle (92-423-4-44-M542 ja 92-423-4-44-M524) on suunniteltu asuinrakentamista, liiketiloja ja toimistoja yhteensä yli 61 000 kem² sekä uusi Valtion II-mailumuseo ja Aviapoliksen 700 oppilaan lukio. Kaikkein lähimpänä Lentorataa sijaitsee näistä asemakaavaluonnoksen asuinkortteli K52414 (19 000 kem²), jonka asemakaavamuutoshakemus on jätetty tammikuussa 2023, ja jonka kaavamuutosehdotuksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma julkaistaan keuhällä 2024. Aviatontti II:n alueen asemakaavoja on tulossa lainvoimaiseksi vuodesta 2024 alkaen. Aviapoliksen keskustan asemakaavamuutosluonnoksen keskeisenä tavoitteena on alueen biodiversiteetin turvaaminen, tässä keskeisessä roolissa ovat paitsi korttelipihat, myös mm. tärkeitä kalioalueita ja runsaasti puustoa sisältävät lähivirkistysmetsät Sääksenpuisto ja Lokinpuisto, jotka sijaituvat Turbiintien itäpuolelle ja suunnitellun Lentoradan tunnelilinjauksen yläpuolelle sekä ajotunnelin A6 ja kuilun K6 läheisyyteen.

Lentoradan rakentamisen käynnistyessä ja etenkin sen liikennöinnin alkaessa oletettavasti 2030-luvun puolivälin jälkeen, Aviapoliksen keskustakorttelin ja Aviapoliksen keskustan asemakaava-alueiden maanpäällisten kortteleiden alueesta suuri osa on jo valmistunut ja osalla rakentaminen on käynnissä. 2030-luvulla Aviapoliksen keskustan alueella on jo lukio-opiskelijoita sekä runsaasti asukkaita ja työntekijöitä, joihin Lentoradan rakentamisesta aiheutuvat haitat vaikuttavat.

Melu, tärinä ja runkomelu

Aviapoliksen keskustan alueella keskustakorttelissa Lentoradan linjaus risteää Kehäradan kanssa. Lentoradan tunneli sijoittuu Kehäradan tunnelien alapuolelle ja tunneli on syvemmällä kuin lentoaseman alueella. Varsinaisesta ratalinjauksen rakentamisesta ja radan liikennöinnistä yläpuolisille kiinteistöille aiheutuvat melu-, tärinä- ja runkomeluhaitat ovat siten oletettavasti vähäisempiä kuin lentoaseman alueella.

Muuran ja Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnostyon yhteydessä on kuitenkin selvitetty Kehäradan liikennöinnistä uusille rakennuksille aiheutuvaa melua, tärinää ja runkomelua. Selvityksen perusteella Kehäradan runkomelun suhteen ohjearvon ylityksiä saattaa tapahtua, ja ne saattavat ylittyä Aviapoliksen keskustassa asuinkerrostalojen Lentoradan läheisyydessä sijaitsevilla asuinkorttelissa K52414 ja toimitilakorttelissa K53414. Keskustakorttelin rakennuslupien yhteydessä on selvitetty Kehäradan vaikutusta asuintorneihin ja laskennallisesti on selvitetty, ettei erillistä tärinän tai runkomelun vaimennusta tarvita. Em. tarkasteluissa ei kuitenkaan ole otettu huomioon tulevaa Lentorataa.

Lentoradasta ei YVA-selvityksen perusteella olisi aiheutumassa haitallista liikennöinnin aikaista melua, tärinää- tai runkomelua. AVIARE korostaa, että asia tulee jatkosuunnittelussa varmistaa ja tarkasteluissa on otettava huomioon mahdollinen Lentoradan ja Kehäradan yhteisvaikutus tai mahdollinen maanpäällisestä Vantaan raitiotiestä aiheutuva yhteisvaikutus.

AVIARE pitää lainvastaisena suunnitteluratkaisua, jossa mihinkään keskustakorttelin asemakaava-alueen tai Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnosalueen kiinteistöön kohdistuisi pysyviä Lentoradan käytön aikaisia ohjearvot ylittäviä melu, tärinä- tai runkomeluhaittoja. Lentorata tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että sen liikennöinnistä aiheutuvat pysyvät haitat on poistetaan ratatunnelin rakenteellisilla ratkaisulla ja että aiheutuva haitta jää mahdollisimman paljon ohjearvojen alapuolelle. Mikäli on aivan ilmeistä, että haittoja ei kyetä radan rakenteissa poistamaan, tulee Lentorata-hankeen

kustannuksellaan toteuttaa haitan poistamiseksi tarvittavat tekniset ratkaisut radan läheisyydessä ja viimeisenä keinona kiinteistöillä, kuitenkin siten, että kiinteistön omistajan on ensin hyväksyttävä esitetty kiinteistöön kohdistuva toimenpide.

Maalämpö

Keskustakorttelin läntisen osan alueelle on tarkoituksena rakentaa maalämpökaivoja, joiden saanti palvelee tontin 92-52-320-17 toimistokiinteistöä ja tontin 92-52-320-18 liikekiinteistöä. Toimistokiinteistöillä on jo vuonna 2019 myönnetty rakennuslupa. Maalämpökaivot sijoittuvat samalle alueelle, jolle YVA-selostuksen mukaan sijoittuu Lentoradan linjaus. Korttelin itäosassa maalämmön hyödyntäminen ei ole mahdollista alapuolisen Kehäradan aseman vuoksi. Maalämmön käytön estymisellä on merkittävä haitallinen vaikutus kortteleiden energiatuotannon mahdollisuuksille. Maalämpökaivoin paikallisesti tuotetun hiilineutraalin ja käyttökustannuksiltaan edullisen lämmitys- ja jäähdytysenergian mahdollisuuden poistuminen tulee ottaa huomioon Lentoradan rakentamisen kustannuksissa ja mahdollisuuden poistuminen korvata maanomistajille.

Kuilu K6 ja ajotunneli A6

Aviapoliksen keskusta on suunniteltu Lentoradan ajotunnelia A6 ja kuilua K6.

Lentoradan K6 kuilun suunniteltu sijainti ei käy täsmällisesti ilmi YVA-selostuksesta. Sijainti on likimäärin Turbiinitien ja asuinkorttelin K52414 välisellä alueella.

AVIARE korostaa, että kuilu A6 tulee sijoittaa mahdollisimman kauas asuinkortteleista ja siten, ettei siitä tule käytönaikaista haittaa lähikortteleiden asukkaille. Kuilua ei tule sijoittaa säilytettävää puustoa ja kalliota sisältävään Sääskenpuistoon. Paras sijainti AVIARE:n mielestä olisi lähellä Turbiinitietä, jossa kuilu tulee sijoittaa siten, ettei se Turbiinitien varrellakaan heikennä Finavian omistamien KTY-kortteleiden rakentamisen edellytyksiä. Lisäksi kuilu tulee toteuttaa siten, että kokonaisuudesta tulee kaupunkikuvallisesti hallittu.

Lentoradan ajotunnelina A6 on tarkoitus käyttää jo olemassa olevaa Kehärataa palvelevaa ajotunnelia, mutta tunnelia on muokattava Lentoradan rakentamisen yhteydessä. Ajotunneliin A6 ajetaan tulevan Aviakujan kautta. Aviakuja on Turbiinitien ja Aviabulevardin toisiinsa liittävä yhdyskatu. Kun Aviabulevardin eteläosa muuttuu lähitulevaisuudessa joukkoliikennekaduksi, Aviakujan rooli Aviapoliksen keskustan liikennejärjestelmässä kasvaa, koska kortteleihin K52414, K52416-K52418 ja K52320 pohjoisosaan tuleva ajoneuvo- ja huoltoliikenne ohjataan Turbiinitien ja Aviakujan kautta. Aviakujan varrelle sen itäpäähän sijoittuu asuinkortteleita, joissa on myös liiketiloja. Avikuja erottaa länsiosassaan toisistaan säilytettävää puustoa sisältävät Sääskenpuiston ja Lokinpuiston. Puistoissa kulkee pohjois-eteläsuuntainen virkistysreitti.

Lentoradan YVA-selostuksen mukaan ratatunnelin melua aiheuttavia töitä ovat muun muassa ajo- ja ratatunnelien ja pystykuilujen louhinta, kiviaineksen rikotus ja muut maanrakennukseen ja radan rakentamiseen liittyvät työt. Tunnelin poraustyöstä aiheutuva melu on suurimmillaan työn aloitusvaiheessa rata- ja ajotunnelien suuaukoilla. Selostuksen mukaan itse tunnelissa tapahtuva poraaminen aiheuttaa huomattavasti vähemmän meluhaittoja ja räjäytystapahtumasta aiheutuva melu on lyhytaikaista. YVA-selostuksen mukaan rakennuksiin voi aiheutua pieniä värinävaikutuksia louhintatöistä, mutta vaikutuksien on kuvattu pysyvän rakennuksille ja asutukselle asetettujen raja-arvojen alapuolella.

YVA-selostuksessa on myös todettu, että louheen kuljetuksesta aiheutuu häiriötä asuinalueille ja raskaan liikenteen vaikutukset ovat suurimmillaan ajotunnelien lähiympäristössä.

Lentoradan YVA-selostuksen mukaan Lentoradan rakentamisen aikainen louheenajo tunnelista A6 kestää arviolta 27 kuukautta, jona aikana louhekuljetuksia on noin 63 500 kappaletta. Tunnelia on AVIARE:n käsityksen mukaan tarkoitus myös tämän jälkeen käyttää Lentoradan rakentamisen aikaisena sisäänajoreittinä, joten merkittävä liikennemäärä ajotunnelin kautta jatkunee radan valmistumiseen saakka.

Lentoradan rakentaminen ja louheen ajo aiheuttavat merkittävän raskaan liikennemäärän kasvun Aviakujalle ja Turbiinitalle. Louheen ajosta aiheutuu haittaa alueen liikenteelle, asukkaille ja liikekiinteistöille. AVIARE edellyttää, että missään tapauksessa louheen ajoa ja rakentamisen aikaista liikennettä ei saa ohjata Aviabulevardin kautta. Ajotunneli jää alueelle pysyvästi ja sen kautta tapahtuu myös Lentoradan ja Kehäradan huoltoa. AVIARE korostaa, että koska ajotunneli sijaitsee varsin keskeisellä paikalla Aviapoliksen keskustan tuntumassa, tulee ajotunnelin suuaukko ja sen ympäristö toteuttaa ja maisemoida kaupunkikuvallisesti korkeatasoisiksi.

Vaikka itse Lentorata sijoittuu Aviapoliksen keskustan kohdalla Kehäradan alapuolelle, nousee ajotunneli kuitenkin maanpintaan. On mahdollista, että Lentoradan rakentamisaikaiset melu, tärinä ja runkomelu välittyvät ajotunnelin kautta lähiympäristöön ja lisäävät näistä aiheutuvia haittoja. Etenkin kun tunnelin suuaukko suuntautuu kohti asuinkortteleita, joiden oletetaan radan rakentamisajankohdaksi olevan jo valmiita ja asuttuja.

AVIARE edellyttää, että rakentamisaikaiset haitat pidetään mahdollisimman vähäisinä ja lyhytkestoisina sekä varmistetaan, että todetut melu, tärinä- ja runkomeluhaitat ovat ensisijaisesti ohjearvojen alapuolella ja ehdottomasti raja-arvojen alapuolella. Lisäksi rata-hankkeen tulee tiedottaa kiinteistönomistajia hyvissä ajoin haitoista ja niiden kestosta ja etenkin hetkellisistä tavanomaista suuremmista haitoista ja huolehtia kustannuksellaan, että kiinteistöjen tärinäherkät laitteet on asianmukaisesti suojattu. AVIARE myös huomauttaa, että Aviapoliksen keskustaan rakentuu 2020-luvulla uusi suuri lukio, jossa järjestetään ylioppilaskirjoitukset kahdesti vuodessa. AVIARE toivoo, että radan rakentamisessa merkittävää tärinää, melua tai runkomelua aiheuttavien töiden aikataulutuksessa otetaan huomioon ylioppilaskirjoituksissa tarvittava keskittymisrauha.

3. Muura

Finavian kiinteistöt Aviapoliksen keskustassa

Muuran asemakaavan muutosluonnoksen nro 052600 alue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa. Aviapoliksen juna-asema sijaitsee alueen pohjoispuolella noin 200 m etäisyydellä. Finavia Oyj omistaa alueella kiinteistön 92-423-4-44-M608. Kiinteistön pinta-ala on noin 5,68 ha ja asemakaavaluonnoksessa sille on osoitettu rakennusoikeutta yli 104 000 kem².

Suunniteltu lentoradan linjaus kulkee kiinteistön 92-423-4-44-M608 länsiosan alla. Muuran asemakaavamuutosluonnoksessa linjauksen päälle sijoittuu kolme asuinkorttelia, korttelit K52141-K52143, joihin on suunniteltu asuinrakentamista yhteensä noin 45 000 kem². Asuinkortteleiden asemakaavojen on suunniteltu olevan lainvoimaisia 2020-luvun lopussa ja rakentamisen käynnistyvän 2020-2030-luvun vaihteessa. Lentoradan arvioituna rakentamisajankohtana Muuran alueen rakentaminen on vielä käynnissä, mutta alueella on tuolloin todennäköisesti jo asukkaita.

Melu, tärinä ja runkomelu

Muuran asemakaavatyön yhteydessä on selvitetty Kehäradasta uusille rakennuksille aiheutuvaa melua, tärinää ja runkomelua. Finavian omistamien kortteleiden 52141-52143 alueella maaperä on

savikkoa ja moreenia. Kehäradan selvityksen mukaan radan liikennöinnistä aiheutuva runkomelu saattaa ylittää ohjearvot korttelin 52142 alueella ja tämä edellyttää tarkempia mittauksia ja saattaa edellyttää vaimennusta rakennusten perustuksiin.

Lentoradan linjaus sijaitsee Kehäradan alapuolella, joten on oletettavaa, että radasta ja sen rakentamisesta aiheutuvat haitat ovat Kehärataa vähäisempiä. YVA-selostuksessa ei ole tuotu esiin liikennöinnin aiheuttamia haittoja Muuran alueelle. Selostuksessa ei ole kuitenkaan otettu kantaa mahdollisiin yhteisvaikutuksiin yhdessä Kehäradan kanssa. AVIARE korostaa, että kaikki Lentoradan tärinä, melu- tai runkomeluvaikutukset tulee poistaa ratatunnelin rakenteellisin ratkaisuin ja suunnittelussa on otettava huomioon alueella jo olemassa oleva Kehärata.

Lentoradan YVA-selostuksen mukaan radan melua aiheuttavia töitä ovat muun muassa ajo- ja rata-tunneleiden ja pystykuilujen louhinta, kiviaineksen rikotus ja muut maanrakennukseen ja radan rakentamiseen liittyvät työt. Tunnelin poraustyöstä aiheutuva melu on suurimmillaan työn aloitusvaiheessa rata- ja ajotunneleiden suuaukoilla, joita ei Muuran alueella ole. Selostuksen mukaan itse tunneleissa tapahtuva poraaminen aiheuttaa huomattavasti vähemmän meluhaittoja ja räjäytystapahtumasta aiheutuva melu on lyhytaikaista. YVA-selostuksen mukaan rakennuksiin voi aiheutua pieniä tärinävaikutuksia louhintatöistä, mutta vaikutuksien on kuvattu pysyvän rakennuksille ja asutukselle asetettujen raja-arvojen alapuolella.

AVIARE edellyttää, että rakentamisen aikaiset haitat pidetään mahdollisimman vähäisinä ja lyhytkestoisina sekä varmistetaan, että todetut melu, tärinä- ja runkomeluhaitat ovat ensisijaisesti ohjearvojen alapuolella ja ehdottomasti raja-arvojen alapuolella. Lisäksi ratahankkeen tulee tiedottaa kiinteistönomistajia hyvissä ajoin haitoista ja niiden kestosta ja etenkin hetkellisistä tavanomaista suuremmista haitoista ja huolehtia kustannuksellaan, että kiinteistöjen tärinäherkät laitteet on asianmukaisesti suojattu.

Maalämpö

AVIARE on vuonna 2022 teettänyt Aviapoliksen keskustan ja Muuran alueella alueellisen energiapotentiaaliselvityksen, jossa on arvioitu Aviatonttien I-III alueelle toteutettavan rakennuskannan lämmitys- ja viilennysenergian sekä sähkön tarve, ja selvitetty millaisia paikalla tuotetun energian mahdollisuuksia alueella on. Tulosten perusteella on valittu korttelikohtaisesti potentiaalisimmat ratkaisut ja mitoitettu alustavasti mm. tarvittavien maalämpökaivojen määrä ja sijainnit. Vuonna 2023 AVIARE on käynyt markkinavuoropuhelun erilaisten energiaoperaattorimallien toteutettavuudesta alueen energiaratkaisuissa. Energiaratkaisuehdotuksia haettiin kahdelle ensimmäisellä rakennettavalle Aviatontti II:n asuinkorttelialueelle/ tyyppikorttelikonaisuudelle, mutta huomioiden myös koko kehitysalueen potentiaali ja ratkaisun monistettavuus ja laajentaminen muille kehitysalueen kortteille kuten Muuraan. Markkinavuoropuhelun perusteella AVIARE on valinnut energiakumppanin, jonka kanssa on laadittu energiakumppanuussopimus, joka on tarkoitus allekirjoittaa tammikuussa 2024. Tällöin energiakumppanuus on tarkoitus myös julkistaa. Markkinavuoropuhelun tulosten perusteella AVIARE on tarkentanut kestävyysstrategiansa tavoitetta paikalla tuotetun energian vähimmäistason osalta. Paikalla tuotetun energian osuuden tulee olla vähintään 50%.

Muuran alueella potentiaalisin paikallatuotetun energian ratkaisu ovat maalämpökaivot. Lentoradan linjauksen sijoittuminen Muuran läntisten kortteleiden alueelle vaikeuttaa kuitenkin huomattavasti maalämmön hyödyntämismahdollisuuksia ja Lentoradalla sekä sen suojavyöhykkeellä on merkittävä haitallinen vaikutus kortteleiden energiatuotannon mahdollisuuksille. Vantaan kaupunki edellyttää asemakaavamääräyksissä paikalla tuotettua energiaa. AVIARE edellyttää, että maalämmön

toteutusmahdollisuuksien poistuminen ja huomattava pienentyminen tai sen muuttuminen kustannuksiltaan merkittävästi kalliimmaksi (syväkaivot) otetaan huomioon Lentoradan kustannusarviossa ja haittavaikutus korvataan kokonaisuudessaan haitankorvauksena maanomistajille.

4. Yhteenveto

Ympäristövaikutusten arviointi ja sen perusteella laadittu YVA-selostus on tehty hyvin laajalle alueelle. Tutkituista linjauksista Lentoradan tunnelivaihtoehto (ns. Lentoratavaihtoehto) sijoittuu AVIARE:n jo valmistuneiden tai rakenteilla olevien lentoaseman alueella sijaitsevien neljän kiinteistön sekä AVIARE:n tai Finavia Oyj:n omistamien Aviapoliksen keskustaan ja Muuran lähitulevaisuudessa toteuttavien asuin-, liike-, toimitila- tai pysäköintirakennusten (yli 200 000 kem²) tonttien alapuolelle tai näiden tonttien vaikutusalueelle. Aviapoliksen keskustassa AVIARE:n ja Finavia Oyj:n omistamien asuin-, liike- tai toimistokortteleiden vaikutusalueelle sijoittuu myös Lentoradan ajotunneli ja uusi kuilu.

YVA-selostuksen yleispiirteisen esitystavan vuoksi ei raportista saa yksityiskohtaista tietoa ratatunnelin vaikutuksista yksittäisiin kiinteistöihin. YVA-selostuksessa on lisäksi AVIARE:n mielestä keskitytty pääosin jo rakennettuihin kiinteistöihin. Aviapoliksen alueesta on rakentumassa lähivuosikymmeninä kymmenien tuhansien asukkaiden ja työntekijöiden ja satojen opiskelijoiden kaupunkikeskus. Radan rakentaminen ja siitä aiheutuvat melu, värinä ja runkomeluhaitat sekä louhekuljetukset vaikuttavat siten todella suureen ihmismäärään ja lukuisten yritysten toimintaan.

Lentoaseman alueella YVA-selostuksen mukaan ratatunnelista saattaa aiheutua yhteen AVIARE:n hotellirakennukseen runkomelua, jota ei pystytä ratatunnelin rakenteellisin ratkaisuin poistamaan. Aviapoliksen keskustassa ajotunnelin A6 louhekuljetuksista ja muusta rakentamisen aikaisesta liikenteestä aiheutuu merkittävää haittaa alueen asukkaille ja työntekijöille, alueelle on myös suunniteltu uutta kuilua K6. Lisäksi lentoasemalla, Aviapoliksen keskustassa ja Muurassa radan rakentaminen aiheuttaa vuosien ajaksi melua, värinää ja runkomelua.

Lentokentän, Aviapoliksen keskustan ja Muuran alueella on jo maanalainen Kehärata, lisäksi alueelle ollaan toteuttamassa Vantaan ratikkaa, joista kunkin osalta on todettu paikallisia haitallisia vaikutuksia ja mahdollisia ohjearvojen ylityksiä. AVIARE pitää riskinä, että koska hankkeiden yhteisvaikutuksia ei AVIARE tietojen mukaan ole selvitetty, hankkeet yhdessä aiheuttavat ohjearvojen ylityksiä ja haitallisia vaikutuksia yksittäistä raidehanketta laajemmalle alueelle. AVIARE mielestä riskiä voi aiheutua esim. alueilla jossa Kehärata ja Lentorata ovat hyvin lähekkäin ja ääni/melu/tärinä kulkeutuu tunnelijärjestelmästä toiseen. Mikäli yhteisvaikutuksia ei selvitetä jo ennen uusien raidehankkeiden toteutusta ja ennen uusien asemakaava-alueiden lainvoimaistumista ja niiden rakennusten toteutusta, on olemassa riski, että haitat paljastuvat vasta myöhemmin ja niiden poistaminen aiheuttaa yksittäisille kiinteistönomistajille tai rakennuttajille kohtuuttomia haittoja. Pahimmassa tapauksessa haittoja ei kyetä enää riittävässä määrin poistamaan.

AVIARE pitää lainvastaisena ratkaisua, jossa sen omistamaan hotellirakennukseen tai mihinkään muuhunkaan sen omistamaan rakennukseen kohdistuisi pysyviä Lentoradan käytön aikaisia ohjearvot ylittäviä melu, värinä- tai runkomeluhaittoja. AVIARE myös edellyttää, että rakentamisen aikaiset haitat pidetään mahdollisimman vähäisinä ja lyhytkestoisina sekä varmistetaan, että todetut melu, värinä ja runkomeluhaitat ovat ensisijaisesti ohjearvojen alapuolella ja ehdottomasti raja-arvojen alapuolella.

AVIARE toteaa, että Lentoradan YVA-selostuksessa ei ole käsitelty lainkaan radan vaikutusta tulevien merkittävän kokoisten alueiden paikalla tuotetun energian (maalämpö) toteutusmahdollisuuksien rajoittumiseen tai poistumiseen ja mahdollisuuksien heikkenemisestä alueen maanomistajille, rakennuttajille, tuleville kiinteistönomistajille ja tuleville asukkaille ja käyttäjille aiheutuvia taloudellisia haittavaikutuksia. Hiilineutraalius ja paikallatuotettu energia ovat vaatimuksina Aviapoliksen keskustan ja Muuran alueen asemakaavamääräyksissä. Paikalla tuotetun ja hiilineutraalin energian ratkaisut vaikuttavat tulevien rakennusten ympäristösertifiointeihin, taksonomian mukaisuuteen ja hiilijalanjäljen pienentämismahdollisuuksiin ja kortteleiden käytönaikaisen energian kustannuksiin. Kaikilla näillä on suora vaikutus kortteleiden kiinnostavuuteen sijoittajien, rakennuttajien, asukkaiden sekä yritys vuokralaisten näkökulmasta sekä vaikutus mm. rahoituksen ehtoihin. Lisäksi paikallatuotetulla lämmitys ja jäähdytysenergialla on suuri vaikutus maanomistajien, kaupunkien ja Suomen hiilineutraaliustavoitteiden toteutumiseen. Mikäli mahdollisuus jo suunnitellun maalämpöpotentiaalin hyödyntämiselle hankkeen myötä menetetään, tulee menetys korvata haitankorvauksena kiinteistönomistajille.

Todetuista haittavaikutuksista ja riskeistä huolimatta AVIARE toteaa lopuksi, että Lentoradalla on huomattavia positiivisia vaikutuksia Aviapoliksen ja Lentoaseman tulevaan kehitykseen kaupunkikeskukseksi ja alueen asemaan Suomen liikenteen solmukohtana. AVIARE kannattaa Lentoradan tunnelivaihtoehdon toteuttamista, kunhan riskit minimoidaan ja haitat edellä kuvatulla tavalla jatkosuunnittelussa tehtävillä suunnitteluratkaisuilla poistetaan. AVIARE osallistuu mielellään yhteistyöhön Lentoradan jatkosuunnittelussa Lentoradasta AVIARE:lle aiheutuvien haitallisten vaikutusten minimoimiseksi.

Vantaalla 28.päivänä joulukuuta 2023

AVIA Real Estate Oy



Ilkka Pitkänen
toimitusjohtaja

Lähetettä: Kaarlampi Mikko <mikko.kaarlampi@gasgrid.fi>
Lähetetty: tiistai 2. tammikuuta 2024 9.33
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/322/2022

Luokat: Tiina

Hei,

Lausuntoaika on jo päättynyt, laitan kuitenkin muistutuksena seuraavat asiat:

Pyydämme ottamaan huomioon suunnittelussa Gasgridin maakaasuputkiston, joka rajoittaa ympäröivää maankäyttöä asetuksen [551/2009](#) mukaisesti.

Maakaasuputkiston sijainnin voi katsoa osoitteesta [kartta.gasgrid.fi](#). Suunnittelun edetessä pyydämme olemaan meihin yhteyksissä hyvissä ajoin keskinäisvaikutusten arvioimiseksi.

Terveisin
Mikko Kaarlampi
Maankäyttöinsinööri



Puh. 020 44 78848
E-mail: mikko.kaarlampi@gasgrid.fi
Gasgrid Finland Oy
Kiehuvantie 189, 45100 Kouvola

*Yhteystietomme löytyvät uusilta kotisivuiltamme [täältä](#).
Tutustu myös alla olevista linkeistä siirtoputkiston huomioimiseen ja julkiseen karttapalveluun, jossa on esitetty maakaasun siirtoputkiston sijainti ja sen turvaetäisyydet toiminnoittain.
<https://gasgrid.fi/kaasuverkosto/toiminta-kaasuputken-laheisyysdessa/kartta.gasgrid.fi>*

Gasgrid Finland Oy on valtionyhtiö, joka toimii järjestelmävastaavana kaasun siirtoverkonhaltijana Suomessa. Tarjoamme asiakkaillemme turvallista, luotettavaa ja kustannustehokasta kaasujen siirtoa. Kehitämme aktiivisesti ja asiakaslähtöisesti siirtoalustamme, palveluitamme ja kaasumarkkinoita edistääksemme tulevaisuuden hiilineutraalia energijärjestelmää. Lue lisää: www.gasgrid.fi/

Lähetäjä:
Lähetetty: perjantai 29. joulukuuta 2023 15.20
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Mielipide YVA-selostuksesta

Luokat: Ossi

Mielipide nro 4

Viite: UUELY/322/2022

Suomi-rata Oy, Lentorata-hankkeen YVA-selostus

Suunnitteluvaihtoehdon, joka sisälsi 6. raiteen, hylkääminen, oli järkevä ratkaisu.

Edes Lentorata-tunnelin suunnittelu, ei ole järkevää, jos VR, tms. toimija, ei ole sitoutunut sitä täydellä kapasiteetilla käyttämään.
Koska molemmat vaihtoehdot (5. raide ja Lentorata) joskus kuitenkin toteutetaan, tulee huolehtia siitä, että mahdollisille rata-alueille ei enään kaavoiteta ja rakenneta uusia rakennuksia.
Seurata pitää myöskin Tallinna-tunnelin, Rail Baltican sekä Itäradan suunnittelun ja rakentamisen edistymistä.

Päijänne-tunnelia ei saa millään tavalla vaarantaa.

Lentoaseman glykoli-ongelmalle pitää saada lopullinen ratkaisu. Ei riitä, että se vain eristetään tunnelista, kuten Kehäradalla tehtiin.

Nyt kun Vantaan kaupunki on luopunut radan alituksesta Laurintien kohdalta, Rekolanpuron alkuperäistä uomaa, Laurintien ja Pertinkujan välillä, tulee hyödyntää ja ottaa uudestaan käyttöön, kun Rekolanpuron siirtoa suunnitellaan.

Lähetäjä: Itärata Oy, toimisto <toimisto@itarata.fi>
Lähetetty: perjantai 29. joulukuuta 2023 13.08
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/322/2022 Mielipide Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta YVA-selostuksesta
Liitteet: 231229, Lentoradan YVA; mielipide, Itärata Oy.pdf

Luokat: Tomi

Ohessa mielipiteemme Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta YVA-selostuksesta.

Terveisin

Petteri Portaankorva

Petteri Portaankorva
Toimitusjohtaja – DI, KTM & HHJ PJ

petteri.portaankorva@itarata.fi
@PortaankorvaP

Itärata Oy
Erottajankatu 15-17 (sisäänkäynti Erottajankadun ja Ludviginkadun kulmasta)
00130 HELSINKI
www.itarata.fi

Tämä viesti on tarkoitettu ainoastaan henkilölle tai yhteisölle, jolle se on osoitettu. Viesti saattaa sisältää luottamuksellista tietoa. Jos olet saanut viestin erehdyksessä, ilmoita siitä lähettäjälle ja poista viesti postilaatikostasi.

29.12.2023

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

Lausuntopyyntönnä 1.11.2023 UUELY/322/2022

**MIELIPIDE Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristö-
vaikutustenarviointiselostuksesta**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue on 1.11.2023 pyytänyt lausuntoa Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta 29.12.2023 mennessä. Itärata Oy on ollut mukana hankeryhmässä, mutta varsinaista lausuntopyyntöä ei Itärata Oy:lle pyynnöstä huolimatta osoitettu. Itärata Oy toistaa jo ohjelmavaiheessa annetussa mielipiteessään esitetyt asiat ja toteaa lisäksi seuraavaa.

Itärata Oy suunnittelee uutta nopean henkilöjunaliikenteen rataa, jonka linjaus kulkee Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan. Keravalla Itärata yhdistyy Lentorataan tunnelissa. Radan suunnittelu on esiselvitysvaiheessa. Ratalain nojalla radan suunnittelun tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan. Uudenmaan maakuntakaavassa Itäradan erkaneminen Lentoradasta on merkitty pääradan ohjeellinen linjaus -merkinnällä.

Itäradan suunnittelu edellyttää ympäristövaikutusten arviointia ja YVA-prosessi käynnistyy vuoden 2024 alussa yhdessä radan teknisen suunnittelun kanssa.

Itärata kytkeytyy valtakunnalliseen rataverkkoon Lentoradan ja Lahti-Kouvola-radan kautta. Itärata mahdollistaa lähijunaliikenteen Porvoon seudulle, tarjoten Porvoosta nykyistä lähes puolet nopeamman yhteyden Helsingin keskustaan sekä liittynän koko Helsingin seudun lähijunaverkkoon. Itärata parantaa itäisen Suomen raideyhteyksiä, huoltovarmuutta ja luo erittäin kilpailukykyisen vaihtoehdon kotimaan lentomatkustamiselle.

29.12.2023

Itärata on arviointiselostuksessa tunnistettu Lentorataan liittyvänä hankkeena, mutta Lentoradan ympäristövaikutusten arvioinnissa eri vaihtoehtojen vaikutuksia Itärataan ei ole arvioitu riittävästi. Vaikutusten arvioinnissa olisi tullut kiinnittää enemmän huomiota positiivisiin ja hankkeella tavoiteltaviin vaikutuksiin. Lentoradan toteuttamatta jättäminen tai vain osittain tavoitteen täyttävän pääradan lisäraiteiden toteuttaminen ei ole maakuntakaavan mukainen ratkaisu, eikä mahdollista sellaisenaan Itäradan toteuttamista. Vaihtoehtoverailussa Lentoradan mahdollistavan Itäradan toteuttamisen ja sen synnyttämän vaikutuksen on todettu olevan merkitykseltään suuri, mutta toteuttamatta jättäminen, ilman selvityksiä vaihtoehtojen tarjoamista mahdollisuuksista, on jätetty arvottamatta.

Itärata Oy katsoo, ettei arviointiselostuksessa pääradan lisäraiteet eli vaihtoehto VE P ole varsinainen hankevaihtoehto. VE P ei mahdollista suoraa kaukojunayhteyttä lentoasemalle eikä myöskään Itärataa, vaan tarjoaa vain lisäkapasiteettia nykytilanteeseen. Näitä negatiivisia toteutumatta jääviä vaikutuksia olisi pitänyt arvioida.

Lentoradan liikennöintivaihtoehdoissa ei ole otettu huomioon Itäradan lähijunaliikenteen vaikutuksia lentoaseman saavutettavuuteen eikä Helsingin seudun työssäkäyntialueen kulkutapamuutoksiin tai alueen laajenemiseen eikä niiden aiheuttamia positiivisia vaikutuksia. Samoin olisi pitänyt arvioida myös vertailuvaihtoehtoissa VE P ja mikäli hanketta ei toteuteta, eli mitä vaikutuksia jää syntymättä. Itärata Oy totesi jo ohjelmasta antamassaan mielipiteessään, että liikenteellisiä vaikutuksia arvioitaessa tulee ottaa huomioon Pääradan ja Oikoradan lisäksi myös Itäradan vaikutus liikenteeseen.

Uudenmaan maakuntakaavassa itään suuntautuva uusi raideyhteys liittyy maan alla Lentorataan. Itärata Oy:n suunnittelema yhteys perustuu tähän maakuntakaavaratkaisuun. Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksen VE P:n ja VE 0+ eivät mahdollista itäisen suunnan yhteyksiä. Arviointiselostuksessa olisi tullut arvottaa, että nämä vaihtoehdot eivät mahdollista Itäradan eivätkä maakuntakaavaan myös merkityn itäisen rantaradan toteuttamista.

Arvioitaessa yhdyskuntarakenteen ja maankäytön vaikutuksia, alueiden käytön kehittämisedellytykset maakuntakaavan mukaisen itäisen suunnan ohjeellisen pääradan osalta on jätetty erittäin vähäiselle huomiolle. Ohjeellinen päärata, Itärata, osaltaan turvaa kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävän yhteyden kehittämismahdollisuudet.

29.12.2023

Itärata Oy katsoo, että Lentoradan vaikutukset Suomen koko rauteliikennejärjestelmään on jätetty liian vähälle huomiolle. Erityisesti vertailuvaihtoehtojen osalta on keskitytty käsittelemään vai Helsingin seudun kapasiteettikysymyksiä.

Toimitusjohtaja

Petteri Portaankorva
petteri.portaankorva@itarata.fi
+358 50 3577581

Lähetettävä: Ympäristön asiakaspalvelu <ympariston.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi>
Lähetetty: torstai 30. marraskuuta 2023 15.08
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: YA0096086 - VL: ymparisto.fi:n kautta tullut palaute

Luokat: Ossi

Hei!

Välitän oheisen YVA-hanketta koskevaan palautteen Uudenmaan ELY-keskukselle

Ystävällisin terveisin,
Mervi

Ympäristöasioiden asiakaspalvelu
PL 297
33101 Tampere
www.ely-keskus.fi/ymparistoasiakaspalvelu

Asiakkaan nimi:
Puhelinnumero:
Sähköpostiosoite: palaute.ymparistofi@syke.fi
Yritys/viranomainen: SYKE

Yhteydenotto luotu: 29.11.2023 15:33:58 EET

Lähetetty 29.11.2023 15:33:52 EET Lähetettävä palaute.ymparistofi@syke.fi

Hei,

ymparisto.fi:n kautta tullut palaute YVA-hankkeesta.

t. Päivi

-----Alkuperäinen viesti-----
Lähetettävä:
Lähetetty: keskiviikko 29. marraskuuta 2023 14.27
Vastaanottaja: palauteymparistofi <palaute.ymparistofi@syke.fi>
Aihe:

Subject: Webform submission from: Anna palautetta

----- Feedback -----

Aihe: other

Feedback: Kuka näitä onnettomia sivuja laatii! Mistään ei käy ilmi, missä lentorataa koskevaa palaute annetaan. Niinpä joudun kirjoittamaan palautteen tähän. Eikö sivujen tekijöillä ole tiedossa, se tosiasia, että yksinkertainen on kaunista!

Lentorata on Vantaalaisten kannalta aivan tarpeeton. Se palvelisi vain turisteja ja lentoasemalla työskenteleviä!

Sen sijaan piasaradalla olisi käyttöä. Olen vantaalaisena kyllästynyt siihen, että kun käyn Helsingissä junalla, niin joudun marssimaan Pasilasta asti päästäkseni keskustaan ja takaisin, koska junavaunut ovat pysäköity peräkkäin ja vain uloin pääsee lähtemään. Kun olisi piasarata, junat voisi ajaa nonstopina ja vain kuski pitäisi silloin tällöin päästää lepäämään. Varmaan osasta yksiköitäkin voisi luopua.

Ei ole mikään ihme, että Helsingin keskusta autioituu, kun sinne pääsy on tehty hankalaksi. No sitten joku neropatti taas aukoo päätä, että kävely on terveellistä, jos niin on, niin kävelköt kaikki Vantaan lentoasemalle matkalaukkuineen.

----- Contact information -----

Sähköpostiosoite:

Nimi:

----- Viittäaja -----

Dokumentti: Suomi-rata Oy:n Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula, Kerava [2]
Document owner:

Lähettäjä:
Lähetetty: perjantai 22. joulukuuta 2023 12.36
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Lausunto LentoRata-hanke Dno UUDELY/322/2022
Liitteet: LentoRata lausunto FINAL Keravan Omakotiyhdistys 2023 12 22.pdf

Luokat: Mikko; Ympäristö

Parahin ELY-keskus,

Liittenä on lausuntomme LentoRata-hankeesta liitteineen.
Pyydän kuittausta vastaanotosta.

Keravan Omakotiyhdistys ry

22.12.2023

UUDELY/322/2022

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus,
PL 36, 00521 Helsinki (Liisa Nyrölä, Opastinsilta 12 A)
kirjaamo.uusimaa(at)ely-keskus.fi
www.ymparisto.fi/LentorataYVA

viite: UUDELY/322/2022, YVA-selostus nähtävillä 1.11.–29.12.2023

SUOMI-RATA OY:n LENTORATA KERAVALLA

Tarkastelussa alue Kannisto (Niinikangas) - Sompio - Keravan asema - Kytömaa.
Keravantie on Tie 148 ja sitä kutsutaan myös Kulloontieksi. Se sijaitsee Kanniston ja Sompion välissä.

Ehdotukset

1. Ehdotamme tutkittavaksi ajotunnelin 11/pintakuilun 17 siirtämistä pois LUO-alueelta. Paremmaksi paikaksi arvioimme sen sijoittamisen Kanniston kevyenliikenteen sillan itäpuolelle. Tarvittaessa ajo-yhteys tunneliin alkaisi kevytsillan länsipuolelta. Liite 1, myös liitteissä 2-4.
2. Ehdotamme maanalaisen linjauksen siirtämistä idemmäksi lähemmäksi rataa. Karkeasti kuvattuna Toukolantien alta Vehkalantien itäpuolelle. Liite 1, myös liitteissä 2-4.
3. Toivomme, että Keravantielle rakennetaan meluaitaa Lentorata- hankkeen yleisen hyväksyttävyyden parantamiseksi (kompensaatio). Meluseinää tarvitaan Keravantien molemmin puolin, mutta erityisesti Sompion puolelle. Liite 3.
4. Toivomme, että Lentoradan linjausta tarkistetaan siten, ettei se vaaranna monikäyttöisen väestön-suojan tilavaruuksia eikä rakentamista Aurinkomäen kallioon. Liite 2.

Perustelut

Yleisesti marraskuussa 2023 esitelty versio Lentoradan linjaus on parempi kuin keväällä 2023 esitelty. Uusi versio ottaa peremmin huomioon olemassa olevan asuntokannan, tunnistetut ja suunnitellut maa-lämpökaivot ja mahdollistaa maanalaisen asemayhteyden Keravalla.

Ajotunneli 11/pintakuilu 17 on Lentorata-suunnitelmassa sijoitettu LUO-alueelle Keravantien eteläpuo-lle, mikä ei ole suotavaa. LUO-alue ilmenee yleiskaavaa paremmin ajantasaisessa asemakaavassa ja viherkaavassa. LUO-merkintä kattaa Keravantien alikulun, joka on eläinreitti ja mahdollistaa ulkoilijoille-kin turvallisen siirtymän Kanniston ja Sompion välillä, Tuusulan rajan lähellä. Tämä LUO-alue on paikalli-sesti erittäin tärkeä luontoarvokohde, jonka keskeinen tekijä on Myrtinojan luonnontilainen uoma vaiku-tusalueineen. LUO-alue on vaarassa pientyä monelta suunnalta, koska sen eteläiseen osaan on jo ase-makaavoitettu uusi luonnonläheinen pientaloalue (AO/AP).

Kaksi tärkeää uomaa virtaa Kanniston ja Sompion alueella. Nämä ovat Myrtinoja ja Nissinoja ja ne yhty-vät Nissinojaksi. Tuusulasta tuleva Myrtinojan uoma virtaa Keravantien eteläpuolella Kannistossa ja alit-taa tien kääntyessään koilliseen Sompion puolelle Sompionlammen (plotin) kohdalla. Uoma on luonnon-tilainen Sompionkin puolella sukeltaen kuitenkin viheriön alla hetkeksi halkaisijaltaan 1,4 m putkeen, kunnes nousee takaisin avouomaksi ja yhtyy Nissinojaan, joka jatkaa matkaansa kohti Saviota ja lopulta Keravan jokeen. Sompion lampi on tärkeä vesilintujen pesimäalue, jonka alle Lentorata on nyt linjattu. Lammen vesitasapainoa ei saa häiritä.

Pintakuilun siirtämismahdollisuus LUO-alueelta idemmäksi Kanniston kevyenliikenteen (Saviontaipaaleen) sillan itäpuolelle tulisi tutkia. Tällöin pintakuilu sijoittuisi kevyenliikenteen (Saviontaipaaleen) sillan ja Saviontien liittymän väliselle alueelle, mutta olisi edelleen pääradan itäpuolelle (liitekuvat). Silta on luonteensa mukaisesti korkealla suhteessa Keravantiehen, jolloin pintakuilun korkeustuntuma pienenis. Sillan alla on korkeutta Keravantien eteläpuolella, mitä voinee tarvittaessa hyödyntää ajokaistan eriyttämiseen (huomaa bussipysäkki). Näin sijoitettuna pintakuilu voisi kohtuullisen kokoisena, tyylikkäänä ja ilmanpaineiltaan oikein suunnattuna vähentää Keravan tien melua eteläpuolelle jäävällä Kanniston 1970-luvun pientaloalueella.

Maanalaisen linjauksen siirtäminen edelleen lähemmäksi päärataa on perusteltua Keravalle tehtävän 1) maanalaisen asemavaruksen vuoksi, 2) Aurinkomäen väestösuojan tilavarausten vuoksi ja 3) mm. tärinän vaikutusalueen ja mahdollisten maalämpökaivojen vuoksi:

Lentorata on linjattu kaarevaksi maanalaisen asemayhteyden kohdalla. Kuitenkin parempi olisi, että lentorata olisi aseman kohdalla suora. Tämän mahdollistaisi maanalaisen raidelinjauksen siirtäminen pääradan suuntaiseksi jo ennen Keravan asemaa.

Lentorata on linjattu Aurinkomäen kallioon VSS-tarpeen kohdalle. Lentoradan suunnittelussa onkin paremmin otettava huomioon, että Aurinkomäen alle on tarkoitus suunnitella keravalaisten väestönsuojatilat, joilla olisi myös muuta käyttöä, esim. keskustaa palvelevana pysäköintialueena. Keravalla ei ole väestönsuojatiloja pientalo- ja pienkerrostaloasukkaille eikä vierailijoille, vaikka tarve on lisääntynyt. Toivomme tietty, että VSS-tilat suunniteltaisiin ja rakennettaisiin viimeistään Lentoradan yhteydessä.

Lentorata on linjattu Sompion lammen (plotin), Sompion hiekkakentän ja Toukolantien alle. Kuitenkin Keravalla on aloitettu hiekkakenttien suunnittelu siten, että osaan niistä asennetaan satoja metriä syvät maalämpökaivot. Parempi olisi tukia mahdollisuus siirtää linjaus ehdotuksemme mukaisesti lähemmäksi päärataa, Vehkalantien itäpuolelle.

Lentorata nousee maanpintaan pohjois-Keravalla, joten huomiota tulee kiinnittää avokaivantojen tarpeeseen sekä mahdolliseen tärinään ja sen vaikutuksiin rakennusten perustuksiin sekä yleiseen viihtyvyyden ja turvallisuuden tunteeseen. Avokaivannolle ja -louhinnalle on todennäköisesti tarvetta Sikakallion (Sikakorven) kohdalla. Sikakallio on tärkeä ulkoilualue eikä sen kaventaminen ole suotavaa. Tärinälle erityisen herkkää on vahva asuntokanta, koska rakennusten perustuksissa ei ole voitu ottaa huomioon ratalinjausta. Ensisijaisesti tärinää tulee vaimentaa Lentoradan suunnittelun keinoin, esim. sijoittamalla rata Keravan kohdalla pidempään syvällä ja tuoden se kaltevuuden vuoksi maanpintaan pohjoisempana.

Meluaita, jota toivomme kompensationsa. Keravantieltä tulee voimakas ajoliikenteen melukuorma tien molemmille puolille. Melu on ihmisille haitallinen erityisesti Sompion puolella, jossa ovat kapea metsäinen kuntorata, lintulampi ja virkistysalueen viheriö ja ns. koirien tempualue. Meluaidalle on tarvetta Keravantien molemmille reunoille, mutta erityisesti sen pohjoispuolelle. Toivomme, että Keravantien meluaidat lisätään osaksi Lentoradan ja sen kuilujen suunnitelmia ja toteutetaan Lentorata-hankkeen rahoittamana viimeistään lentoradan rakentamisen yhteydessä mm. rakentamiseen liittyvän yleisen hyväksyttävyyden parantamiseksi.

Keravalla

LIITTEET

- Liite 1 Ehdotukset (raidelinjaus ja pintakuilun paikka) Lentorata-hankkeen kartalla
- Liite 2 Ehdotukset ja VSS-varaus Lentorata-hankkeen pituusleikkauksessa
- Liite 3 Liikennemeluselvityksiä Keravan Sompionpuiston osa-alueella
- Liite 4 Ehdotukset (raidelinjaus ja pintakuilun paikka) Google Maps'in ilmakuvalla.

Merkkien selitykset

Keravan asema



Ylikulkusilta (Kannistossa kevytliikenteen silta)



Aikukureitti (Kannistossa LUO-alueen eläinreitti, joka on myös ulkoilureitti ja yhdistää Sompion ja Kanniston asuinalueet)



Ulkolureitti (Keravantien ali- ja ylikulku muodostavat ulkoilureitistä lenkin)



gja

Luontoarvoja sisältävä alue ml. eläinreitti
Keravantien alitus

LUO



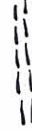
AO/AP

Pientaloille kaavoitettu alue

Aurinkomäki, jonka kallioon kaksoiskäyttö VSS+paikoitus



Lentoratalinjaus Marraskuu 2023 (lausuttavana)



Ehdotus tutkittavaksi ratalinjaukseksi *määrä*



Ajotunneli 11 / kuilu 17 Marraskuu 2023 (lausuttavana)

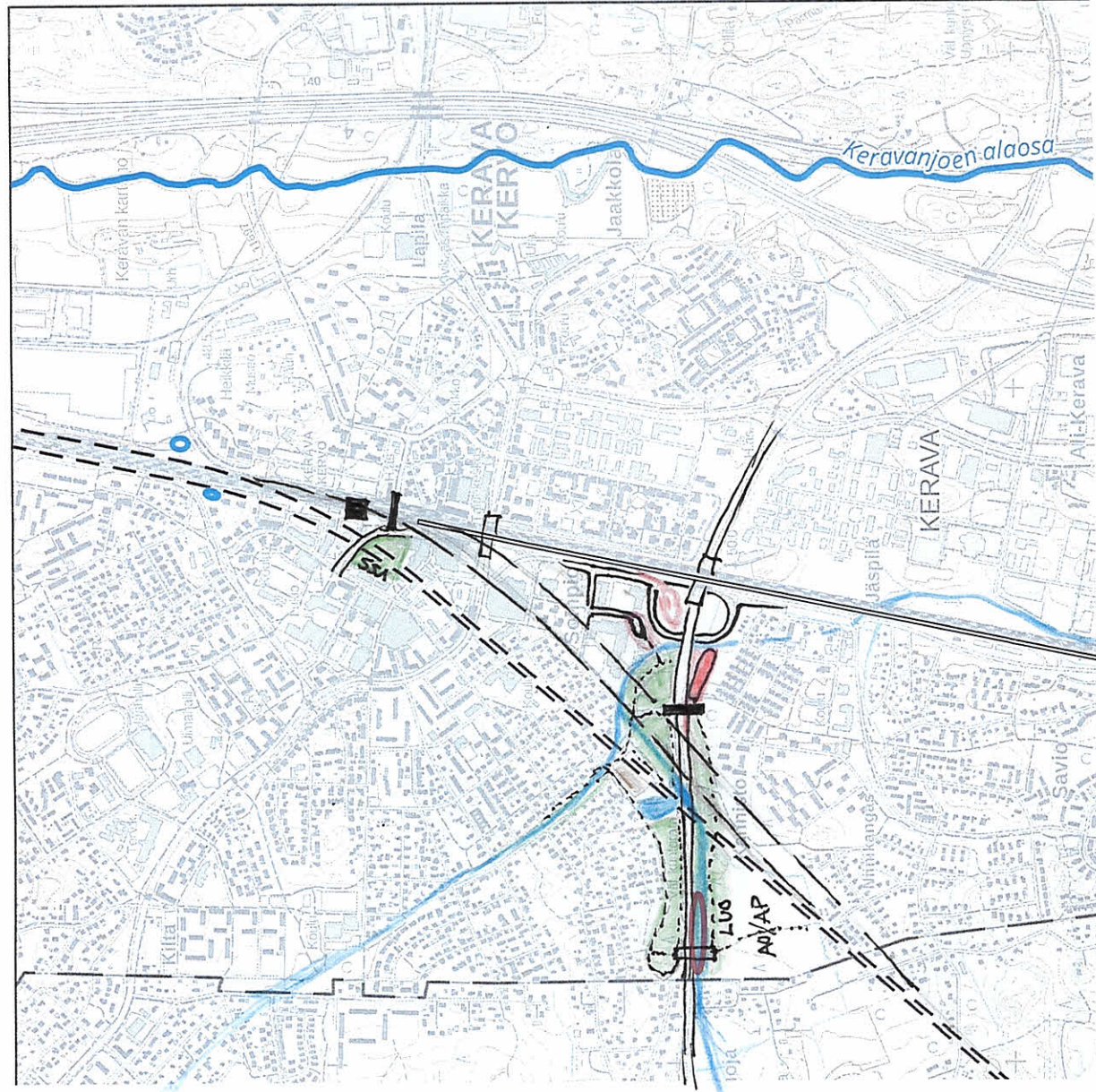


Ehdotus tutkittavaksi ajotunnelille / kuilulle



Lisäksi ehdotetaan meluesteisinämää Keravantien kapeaan pohjoisreunaan liikennemelua vastaan.

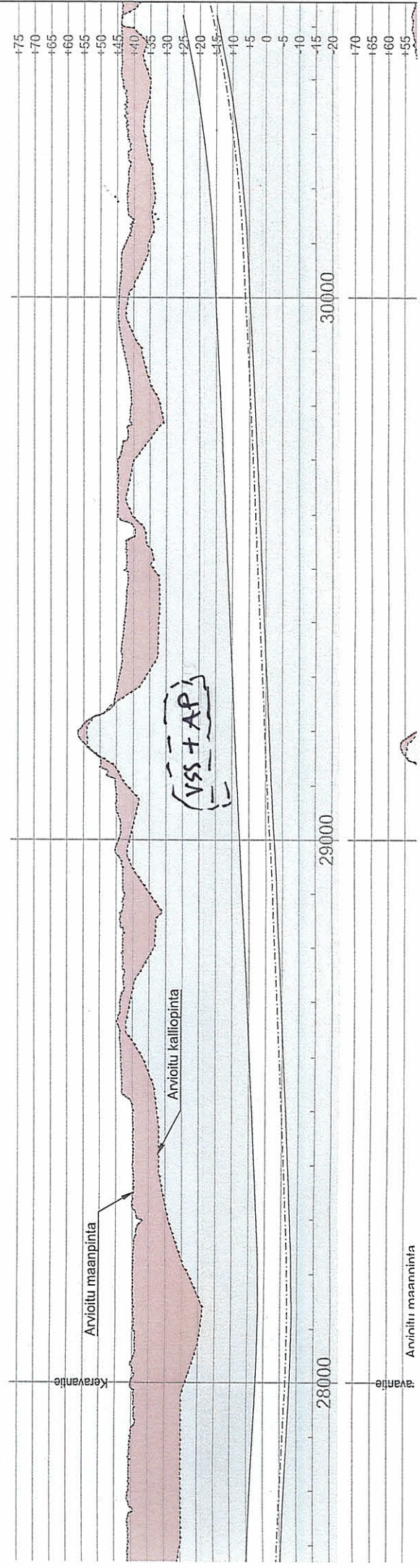
2.12.2023 KOKY/ ML.



LIITE 2.
 Lentokenttä-luontokuva
 Kanto-Sompio-Keravan
 alue
 Pituus: Leikkuu

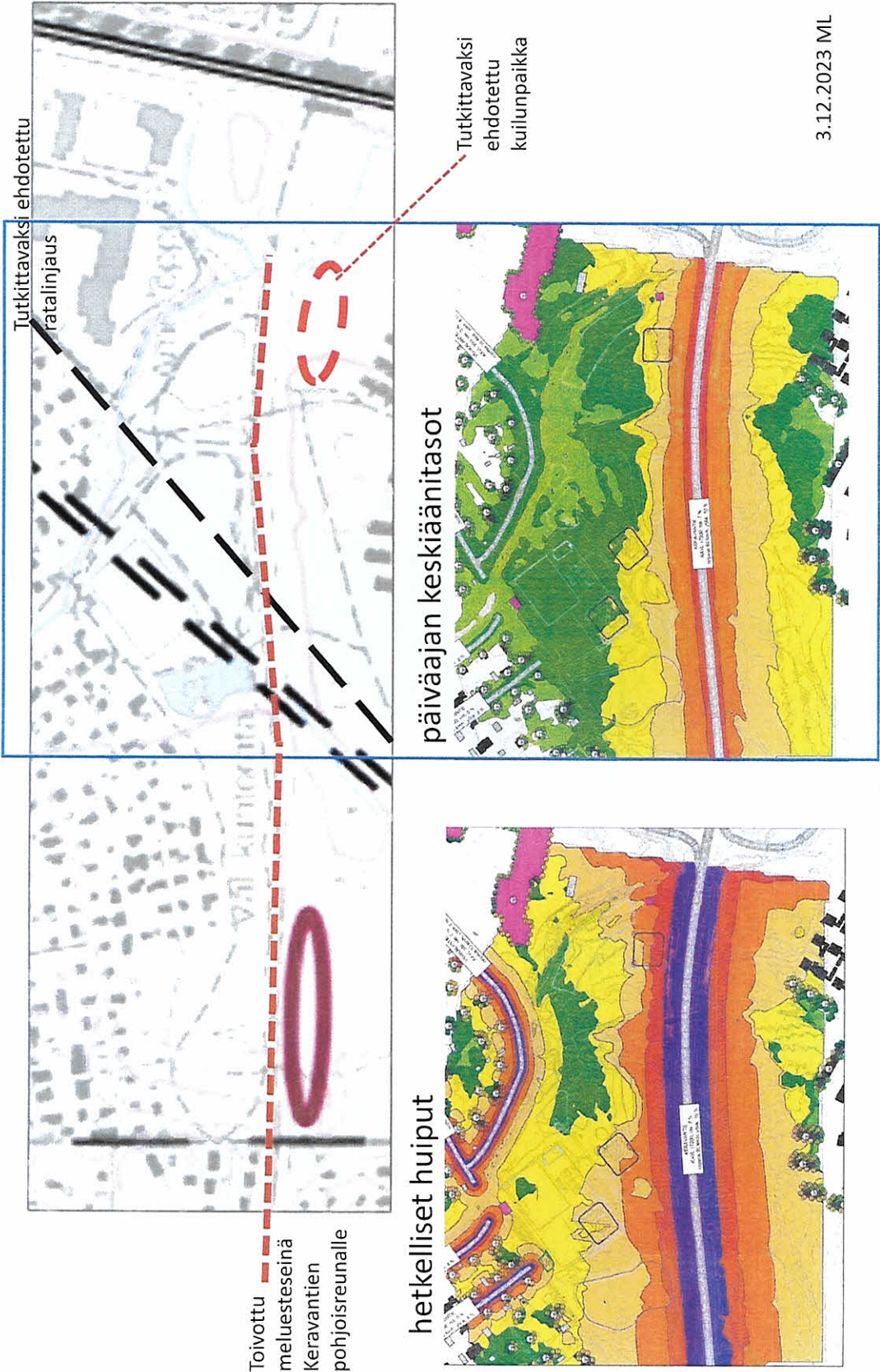
clainten
 alikulkua
 m.ys Leikkuu
 kulkutyoille
 Keravan tie = KULLAON TIE
 LUO-alue
 yhteys A11
 u K17

Kuulu K18
 Kuulu K18
 (vaihtoehtoinen sijainti)



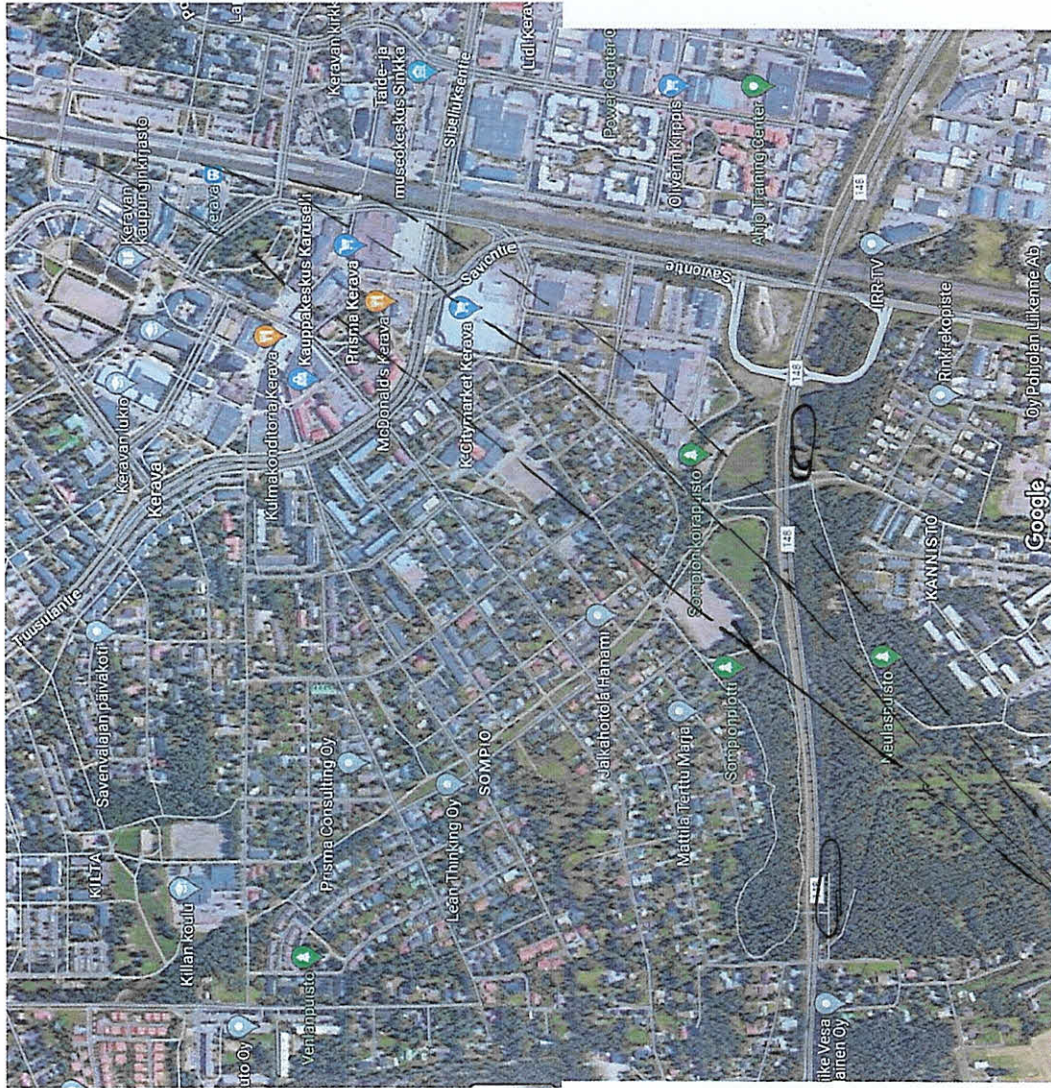
LIITE 3

KERAVANTIEN (=Kulloontie) LIIKENNEMELUSELVITYS on tehty muussa yhteydessä syksyn 2023 ratalinjauksen itäpuolelta, ja länteen päin Sompion kuntoradan kohdalla melutasot lienee vastaavat.



LITE 4

Kannisto - Sompio - Kerava
Järjestelmälinjat + laiturit
gmaps



SPR 2023
KANNISTO
VEI.

Lähtettäjä: Keravan ympäristönsuojeluyhdistys <kerava@sll.fi>
Lähetetty: keskiviikko 20. joulukuuta 2023 20.12
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Lentorata, Keravan ympäristönsuojeluyhdistyksen mielipide
Liitteet: Lentorata_Mielipide_Keravan_ymparistonsuojeluyhdistys.pdf
Luokat: Ossi

Hei,

liitteenä on mielipiteemme lentoradasta.

Keravan ympäristönsuojeluyhdistys ry

Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus,

PL 36, 00521 Helsinki (Liisa Nyrölä, Opastinsilta 12 A)

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi, www.ymparisto.fi/LentorataYVA

SUOMI-RATA oy:n LENTORATA KERAVALLA, KERAVAN YMPÄRISTÖNSUOJELUYHDISTYKSEN MIELIPIDE

Uusimpien tavoitteiden mukaan fossiilisten polttoaineiden käyttö pitää lopettaa vajaan 30 vuoden kuluessa ja todellinen tarve olisi lopettaa niiden käyttö paljon nopeammin. Näköpiirissä ei ole mitään tekniikkaa, jolla tähän voitaisiin lentämisen osalta lähitulevaisuudessa päästä. Lisäksi on huomioitava, että lentämisellä on muitakin ilmaston kannalta haitallisia seurauksia kuin pelkät hiilidioksidipäästöt. Tästä syystä yhdistys katsoo, että lentoradan rakentamiselle ei löydy riittäviä perusteita. Radan rakentaminen päin vastoin lisäisi lentämistä. Suomen rautatieverkostoa tulee kehittää olemassa olevia ratalinjauksia myöten ja purkamalla raideyhteyksien pullonkauloja esimerkiksi Helsingin rautatieasemalla. Nämä ovat taloudellisempia ja ympäristön kannalta kestävämpiä ratkaisuja kuin lentoradan toteuttaminen.

Keravantien (Kulloontie) eteläpuolelle, Niinikankaan alueelle on sijoitettu ajotunnelin suuaukko täsmälleen paikkaan, joka Keravan yleiskaavan mukaan on "Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo)". Paikalla on kaupungin ainoa kirkasvetinen ja hiekkapohjainen puro (Myrtinoja) sekä vanha kuusimetsä. Ajotunnelille pitää löytää toinen paikka, mahdollisesti rautatien suunnasta.

Ehdotettu ratalinja kulkee täsmälleen Aurinkomäen kohdalla. Kyseiseen mäkeen on jo vuosikymmeniä ajateltu sijoittaa Keravalta puuttuva, yleinen väestönsuoja. Mäki sopii tähän tarkoitukseen erinomaisesti, koska kallio nousee korkealle eikä suojaa tarvitse tehdä kovin syvään. Sen lisäksi sijainti on erinomainen ajatellen suojan käyttöä muuhun tarkoitukseen. Ratatunneli tulee toteuttaa siten, että mahdollisuus suojan rakentamiseen säilyy.

Ehdotuksen mukaan pohjoisesta tuleva rata lähtee laskeutumaan Kytömaan sillan kohdalla (Ylikeravantie). Sillalta on matkaa Hakalanraitin alikulkuun (aaloppiin) 700 metriä. Jos rata laskeutuu 30 metriä kilometrillä, ehtii se alikululle mennessä laskeutumaan 21 metriä. Alikulun kohdalla radan vartta etelästä tuleva, varsin runsasvetinen oja alittaa radan ja jatkuu edelleen Keravanjokeen. Ojan pohjasta tunneliradan tasoon olisi noin 16 metriä.

Edellisen perusteella on selvää, että Hakalanraitin alikulun kohdalla ja siitä etelään ei ole riittävästi kalliota tunnelin louhimiseen, vaan ratalinja joudutaan kaivamaan auki, mahdollisesti Kurkelankadun kulmaan asti. Samassa yhteydessä joudutaan alikulun pohjoispuolista kalliota louhimaan pois, koska tunnelia ei voi louhia toispuolisesti heti radan viereen. Alikulku joudutaan sulkemaan työn ajaksi ja työmaaliikenteestä aiheutuu alueelle merkittävä haitta.

Koska Kytömaalla on joitakin metrejä huonoa pintamaata, joudutaan tunneleista nousevat ratalinjat kaivamaan auki vähintään 700 metrin matkalta, ennen kuin päästään riittävän syvälle kallioon tunnelin louhimiseksi. Kytömaantie joudutaan sulkemaan työn ajaksi ja rakentamaan sen jälkeen pitkällä matkalla uudelleen. Tässä yhteydessä kannattaisi tielle tehdä erillinen kevyen liikenteen väylä. Radanvarsi on lyhin reitti Keravalta Järvenpäähän. Muuta kautta matkaa tulee joitakin kilometrejä enemmän.

Suunnitelmissa tulee yksityiskohtaisesti selvittää, miten huolehditaan siitä, että tunnelin rakentaminen ei johda pohjaveden pinnan laskuun, varsinkaan Matkoissuon-Harminkallion - luonnonsuojelualueen alla.

Keravalla 20.12.23 Keravan ympäristönsuojeluyhdistyksen puolesta

puheenjohtaja

varapuheenjohtaja

Lähettäjä:
Lähetetty: perjantai 5. tammikuuta 2024 19.09
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Fwd: UUDELY/3712/2021 Lausunto
Liitteet: Lausunto_Lentoradan_Yvasta_keravaseura_29122023.docx

Luokat: Tomi

----- Alkuperäinen viesti -----

Aihe:UUDELY/3712/2021 Lausunto
Päiväys:2023-12-29 12:08
Lähettäjä:
Vastaanottaja:kirjaamo.uusimaa@elykeskus.fi

Liitteenä Kerava-seura ry:n lausunto suunnitellusta lehtorata -hankeesta.

Terveisin

Kerava-seura ry:n sihteeri

Lausunto Lentoradan YVA-selostuksesta

Viite: UUDELY/3712/2021

Kerava-seuran mielipide ja lausunto Lentoradan YVAn arviointiselostuksesta.

Kerava-seura tahtoo lausua mielipiteenään Lentoradan arviointiselostuksesta seuraavaa:

Esillä olevassa YVA-selostuksen arviointiselostuksessa nousee esiin monia seikkoja, jotka tulee vakavasti ja kokonaisvaltaisesti ottaa osaksi jatkotyöskentelyä ja hankkeen suunnittelua ja toteutusta.

Yksi tärkeimmistä tarkempaa ja vakavampaa tarkastelua vaativa seikka on Lentoradan aiheuttama monenlainen ja jatkuva melu, jolla on suurta ja vakavaa vaikutusta asumisterveyteen.

YVA-arviointiselostuksessa melu-aihetta nostetaan esiin, mutta täysin puutteellisessa määrin.

Muun muassa Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset (melu, runkomelu, elinolot, viihtyvyys, terveys), rakentamisen aika -kohdassa nostetaan esiin rakentamisen aikaiset haitat ympäröivälle asutukselle ja ympäristölle:

Melua aiheuttavia töitä ovat muun muassa ajo- ja ratatunneleiden ja pystykuilujen louhinta, kiviaineksen rikotus sekä muut maanrakennukseen sekä radan rakentamiseen liittyvät työt. Tunnelin poraustyöstä aiheutuva melu on suurimmillaan työn aloitusvaiheessa ratatunneleiden ja ajotunneleiden suuaukoilla. Itse tunneleissa tapahtuva poraaminen aiheuttaa huomattavasti vähemmän meluhaittoja, koska ilmääni ei läpäise paksua kalliota. Louhinnan räjäytystapahtumasta aiheutuva melu on lyhytaikaista.

Rakennuksiin voi aiheutua pieniä värinävaikutuksia pääasiassa tunnelien louhintatöistä. Työt toteutetaan kuitenkin ohjeiden mukaisesti siten, että vaikutukset pysyvät rakennuksille ja asutukselle asetettujen raja-arvojen alapuolella. Louheen kuljetuksesta aiheutuu häiriötä asuinalueille, jossa ei nykyisellään ole muita merkittäviä melulähteitä kuten tie- tai rautatieliikenteen melua. Raskaan liikenteen meluvaikutukset ovat suurimmillaan ajotunnelien lähiympäristössä.

Kerava-seura ry. lausuu vakavan huolensa lentoradan rakentamisen aikaisesta melusta, jota suunnitelmassa on aiheutumassa Keravan alueella ainakin suunnitelmaan merkittyjen ajotunneleiden A11 ja A12 kohdalle ja niiden laajaan ympäristöön. Ajotunneleista A11 sijaitsi erittäin hankalalla paikalla: nykyisen Niinikankaan alueen lehtomaisen metsän ja virtaavien pienvesistöjen alueella sekä vilkkaasti liikennöidyn Keravantien (MT 148) välittömässä läheisyydessä. Suunnittelun ajo- ja louhintatunnelin sijainti on myös lähellä Niinikankaan omakotialuetta ja Kanniston kaupunginosaa sekä Sompion kaupunginosan eteläisiä osia. Näille asuinalueille lentoratatunnelityömaasta ja ajotunnelin rakentamisesta kantautuva melu tulisi aiheuttamaan vuosien ajan erittäin suurta ja jatkuvaa vahinkoa sekä Niinikankaan luonto/lehtoalueelle että Niinikankaan asuinalueelle, Kanniston kaupunginosaan sekä Keravantien – ja suunnittelun ajotunnelin – välittömässä läheisyydessä sijaitsevalle Sompionpuiston alueelle ja Sompion omakotialueelle.

Lentoradan rakentamiseen ja liikenteeseen liittyvät, melua merkittävästi lisäävät vaikutukset tulevat olemaan alueella erittäin merkittäviä. Täten jos Lentoradan ajotunnelia (ja rakentamisaikaista rakentamistunnelia) ollaan suunnittelemassa alueelle, on aiheuttamisperiaatteen mukaisesti lentoratahankkeen huolehdittava maksimaalisesta meluntorjunnasta koko hankkeen ajalle, aina rakentamisen aloittamisesta Lentoradan toiminnan aikaan. Melua tulee hankeselostuksen mukaan sekä rakentamisen aikana että Lentoradan käytön aikana, painottuen erityisesti rakentamisaikaan. Suoraan ja epäsuoraan hankkeesta tulevat suurimmat, ja suuresti lisääntyvät, melu- ja liikennehaitat tulevat

kohdistumaan alueille, jossa asuu ja liikkuu ihmisiä suuria määriä.

Täten hankkeen on kustannuksellaan tehtävä aktiivisen meluntorjunnan kattava suunnitelma ja varmistettava sen toteutus.

Lentoratahankkeen selostuksessa hankkeen vaikutuksia liikennemeluun vähätellään myös vastoin totuutta: *Rakentamisen aikaisten louhe- ja maa-aineskuljetusten paikalliset vaikutukset liikenteelle ja liikenneturvallisuudelle on arvioitu merkittävyydeltään pääosin vähäisiksi kielteisiksi. Kun kuljetukset pääsevät päätieverkolle, ne sulautuvat nopeasti olemassa olevaan liikennevirtaan.*

Hankkeesta aiheutuu ympäristöön sekä rakentamis- että käyttöaikana meluongelmia myös kuljetusten osalta. Jatkuva raskaan liikenteen kulku ajotunnelin ympäristössä on suunniteltu toteutettavan erittäin herkkään paikkaan. Tunnelin vierellä kulkee jo erittäin vilkkaasti liikennöity seudullinen yhteysväylä Keravantie (MT148). Lentoratahankkeen vaikutukset tulevat lisäämään alueelta kantautuvaa melua merkittävästi ja jatkuvasti, monen vuoden ajan. Raskaan liikenteen liittyminen rakenteilla olevasta ajotunnelista on erittäin vaativa toimenpide ja se vaatii kunnollisen ja kattavan liikennöinti- ja liittymissuunnitelman. Tie on nykyisellään jo hyvin liikennöity ja siinä ajetaan esitetyllä Ajotunnelin paikalla 80 km/t -rajoituksen alueella. Tiellä ei myöskään ole nyt esitetyllä ajotunnelin kohdalla minkäänlaista liittymää, joten tasainen liikennevirta tulisi Keravantiellä jatkuvasti katkeamaan ja alueelle aiheutuisi Lentoradan rakentamisesta ja työmaaliikenteestä johtuvaa raskaan liikenteen aiheuttamaa ruuhkautumista ja merkittävää meluhaittaa.

Ajotunnelin aiheuttamat melu- ja ruuhkahaitat tulee tutkia ja ennalta selvittää ja tehdä liikenteen sujuvuuteen ja melutorjuntaan liittyvät perusteelliset tutkimukset ja ratkaisut.

Selkeimmin ja vaikuttavimmin melua torjutaan eristämällä ajotunnelin alueelta kantautuvat maanpäälliset melulähteet. Niinikankaan ja Kanniston suuntaan on tehtävä vähintäänkin rakentamisen ajaksi melumuuri ja Sompion suuntaan on vakavasti tutkittava kiinteän melueterakennelman toteuttamista Keravantien varteen, jotta Lentoradan louhimisen ja rakentamisen ajan suuresti lisääntyvän melun kantautuminen Sompion suuntaan saadaan estetty maksimaalisesti. Kun meluete toteutetaan Keravantien länsipuolelle, saadaan merkittävästi vähennettyä sekä louhinnasta, rakentamisesta ja räjäytyksistä syntyvää suurta melua että monen vuoden tunnelityömaasta (ja sen vuoksi Keravantielle suuntautuvasta raskaasta maansiirtoliikenteestä) johtuvaa monivuotista suurta ja erittäin häiritsevää ja jatkuvaa liikennemelua, joka kohdistuisi ilman melueteitä suoraan Sompion alueen suuntaan.

Kyseessä on erittäin merkittävä asumisterveyteen vaikuttava häiriö, joka tulisi aiheutumaan vain ja ainoastaan mahdollisesta Lentoradan rakentamisesta. Täten hanke on vastuussa maksimaalisesta meluntorjunnasta sekä maan päällä että luonnollisesti myös maan alla sekä rakentamisen ajalla että lentoradan käytön ajalla.

Ajotunneli (A11) on myös suunniteltu toteutettavaksi luonnon kannalta herkkään ympäristöön. YVA-selostuksessa ei ole havaittu ja huomioitu Ajotunnelin ympäristön nykyistä luontotilannetta. Alueella on lehtomaista ja sekapuumetsää sekä alueen läpi kulkevia herkkiä virtavesiä, merkittävimpänä Tuusulan puolelta kohti Keravaa ja Sompiota laskeva Myrtinoja, joka virtaa esitetyn ajotunnelin alueella. Alueella on myös muita eläviä, virtaavia vesistöjä, joiden suojelemiseksi on lain mukaan tehtävä kaikki mahdollinen.

Myös Keravalle suunniteltu pohjoisempi ajotunneli (A12) on suunniteltava ja toteutettava sillä lailla, että pohjoisen Keravan asutukselle (Virrenkulma, Kytömaa, Kivisillan alue, Koivula) ei aiheudu asumisterveyttä ja viihtyisyyttä haittaavaa melua ja liikennettä. Suunniteltu ajotunnelin paikka aiheuttaisi vuosia kestävä jatkuvan melulähteen – sekä tunnelin rakentamisen että jatkuvan raskaan maansiirtoliikenteen vuoksi.

Jatkuva raskas liikenne aiheuttaa laajalle alueelle myös vakavia liikenneturvallisuuteen liittyviä riskejä. Tunnelin rakentamisen ajalla on myös olemassa erittäin suuri riski sille, että Koivulantien ja Lahdentien risteys tulee jatkuvan raskaan maanajoliikenteen vuoksi menemään tukkoon. Jo nyt on varsinkin ruuhka-aikaan vaikeaa päästä kääntymään Koivulantieltä pohjoisen suuntaan.

Nämä kaikki tulee ottaa yhtä vakavasti ja tutkia ja toteuttaa meluntorjunta ja liikenteen toimivat väliaikaisjärjestelyt yhtä kokonaisvaltaisesti kuin eteläisemmän ajotunnelin kohdalla.

Kerava-seura lausuu myös jatkosuunnittelun osalta vakavan vaatimuksen radan maanalaisen linjauksen tarkennuksesta ja ohjaamisesta jo ennen Sompion kaupunginosan pientaloaluetta lähemmäksi pääradan linjausta. YVA-selostuksessa myönnetään, että lentoradan aiheuttama runkomelu tulee vaikuttamaan tiettyihin kiinteistöihin, On selvää, että vaikutukset tulevat olemaan suurimmillaan niissä taloissa, joiden alta tai välittömästä läheisyydestä lentoradan linjaus tulisi kulkemaan. Sompion kaupunginosan kaakkoisimmat osat käsittävät kymmeniä pientaloja, joihin lentoradan aiheuttama runkomelu tulisi vaikuttamaan. Tällaista ei saa tapahtua vaan lentoradan aiheuttaman runkomelun vaikutukset kiinteistöihin tulee minimoida siirtämällä jatkosuunnittelussa lentoradan linjausta (jo Tuusulan puolelta aloittaen) kaartumaan selkeämmin ja aikaisemmin kohti pääradan linjausta. Näin voidaan minimoida sekä rakentamisen että liikennöinnin aikaisia haittavaikutuksia alueen kiinteistöille ja ihmisille. Samalla alueella jo olevien maalämpökaivojen toiminta voi jatkua.

Kerava-seura lausuu vielä näkemyksensä mahdollisten rakennelmien arkkitehtonisesta laadusta. Koska mahdolliset ajotunnelit ja muut maanpäälliset rakennelmat tulisivat sijaitsemaan hyvin tiivistä rakennetussa ympäristössä ja kaupunkirakenteessa, tulee kaikkien rakennelmien olla arkkitehtonisesti erittäin korkeatasoisia ja niiden tulee toteuttaa keravalaista kaupunkisuunnittelun linjaa, joka pohjaa vahvasti myös kaupungin historialliseen taustaan. Kerava-seura tarjoaa mieluusti asiantuntija-apuaan mahdollisten maanpäällisten rakennelmien suunnitteluun ja ulkoasuun liittyvissä kysymyksissä.

Jo nyt on myös mietittävä mahdolliset tulevaisuuden ratkaisut, joissa tehdään valmiudet toteuttaa maanalainen asema Keravan aseman kohdille. Lentoradan rakentamisen yhteydessä on luotava täysimääräiset valmiudet maanalaisen aseman toteutukselle Keravan aseman alueelle ja tehtävä siihen liittyvät suunnitelmat ja rakenteelliset valmiudet. Maanalaisen aseman suunnittelun ja toteutuksen yhteydessä on selvitettävä myös maanalaisen aseman yhteydet maan päälle, valtakunnallisesti arvokkaan ja RKY-suojellun Keravan aseman yhteyteen. Järkevintä olisi tutkia ratkaisua, jossa asemalouhintaa voitaisiin toteuttaa olemassa olevan asema-alueen vierellä sijaitsevan Aurinkomäen yhteyteen, jota kautta olisi mahdollista saada toimiva tunneli- ja henkilöautojen ajo- ja pysäköintiyhteys aseman yhteyteen.

Keravalla 29.12.2023

Kotiseutuyhdistys Kerava-seura ry.

pj (2024-) ja , siht.

Lähetäjä:
Lähetetty: keskiviikko 27. joulukuuta 2023 13.13
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostus

Luokat: Tiina

Viite: UUDELY/322/2022

Kommentoin tässä Lentoradan Ympäristövaikutusten arviointiselostusta (YVA) sekä veronmaksajana että ennen kaikkea kiinteistönomistajana Lentoradan tunneleiden vaikutusalueella Paloheinässä.

Koko Lentorata-hanke vaikuttaa turhalta, suorastaan mielettömältä. Meillähän on jo Kehärata Helsingistä Vantaalla sijaitsevalle Lentoasemalle. 15 minuutin matka-ajan säästö Rautatieasemalta Lentoasemalle ei ole missään suhteessa 2,9 miljardin investointiin, joka rahoitettaisiin yhteiskunnan varoilla (verovaroilla). Matka-ajan säästöihin päästäisiin sitäpaitsi liikennöintiä tehostamalla ja digitalisoimalla nykyisessä rataverkossa esim. siten, että kaikki lentokenttäjunat eivät pysähtyisi jokaikisellä väliasemalla. Eikö Helsingin kaupungilla ja Valtiolla ole tähdellisempiä rahankäyttökohteita muualla rataverkossa/tieverkossa taikka terveydenhuollossa, koulutuksessa tai vanhustenhoidossa?

Omakotikiinteistöni sijaitsee Paloheinässä ja se karttapiirroksen mukaan osuisi juuri lentoratatunneleiden kohdalle. Paloheinä-Pakila-alue on pientaloaluetta, jonka tontit ovat yksityisiä asuinkäyttöön kaavoitettuja tontteja. Kuinka ylipäättään olisi mahdollista loukata tontinomistajien oikeutta omaan maahansa kaivamalla ratatunnelit tonttien läpi?

Alueellamme asuu ihmisiä, joille oma talo ja puutarha on ollut koko elämän mittainen haave ja toiveiden täyttymys. Ratatunneleiden kaivaminen meidän tonteillemme aiheuttaisi kohtuutonta haittaa ja kärsimystä. Vaikka tunnelit olisivatkin 30-40 metrin syvyydessä, YVA-selostuksen mukaan runkomelun ja tärinän laskennalliset arvot ylittyisivät suunnitellusta vaimennusmatosta huolimatta. Myös 5-7 vuotta kestävä rakennusvaihe aiheuttaisi kestäväntöntä haittaa asukkailla. Louhinnasta syntyisi YVA-selostuksen mukaan 800 000 kuormaa louhintajätettä, josta yli 25 % olisi Helsingin alueella. Alueellamme on myös panostettu ympäristöystävälliseen maalämpöön, josta selvityksen mukaan pitäisi luopua. Ratatunneleiden johdosta myös pohjaveden pinta tulisi todennäköisesti laskemaan, mikä aiheuttaisi kielteisen vaikutuksen tonttiemme runsaille puutarhoille. Täällä ovat vihreät arvot kunniaassa, ja kauniit kotipuutarhat hedelmäpuineen ja viiniköynnöksineen ovat tärkeitä viihtyvyystekijöitä, oikeastaan suoranainen elämäntapa. Paloheinässä on myös merkittäviä ulkoilu- ja virkistysalueita ja kulttuurihistoriallisia nähtävyyksiä, joita tulisi suojella. Kuilu K4 ja ajotunneli A4 osuivat keskelle näitä alueita.

Yhteenvetona totean, että Lentorata-hanke (vaihtoehto VE L) on paitsi taloudellisesti kannattamaton ja suoranaista verovarojen haaskausta, myös suurta tuskaa ja kärsimystä aiheuttava tunnelilinjauksen päällä asuville helsinkiläisille ja vantaalaisille. En pidä hyvänä myöskään lisäraiteen rakentamista pääradalle (vaihtoehto VE P), joskaan se ei ole yhtä kelvoton ajatus kuin tämä Lentorata. Sekin kuitenkin aiheuttaa ongelmia radan läheisyydessä asuville. Kannatan siis vahvasti vaihtoehtoa VE O+, eli hankkeen toteuttamatta jättämistä.

Meille talomme ja tonttimme ovat rakkaita ja korvaamattomia. Kotiympäristöämme ei saa tuhota!

Paloheinässä 27. joulukuuta 2023

Lähettäjä:
Lähetetty: torstai 30. marraskuuta 2023 22.34
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/322/2022 mielipide Lentoratahankkeeseen
Liitteet: Lampi mielipide Lentoratahankkeen YVA-selostuksesta.docx

Hei,

Tiedoksi ja lentoratahankkeen YVA-selostuksen kuulemisiin kirjattavaksi. Liitteenä mielipiteemme Lentoradan arvioituista vaikutuksista Paloheinä-Pakila-Maunula -alueelle.

Yst.terv,

UUDELY/322/2022 – Mieliäpidi Lentonahankkeen YVA-selostuksesta ja yleisötilaisuudesta

Kannatan kestäviin liikennemuotoihin siirtymistä, varsinkin monivaikutteisia hankkeita, jotka pyrkivät systeemisesti jalanjäljen vähentämiseen. Lentonahankkeen kestävyysvaikutus jää kuitenkin selostuksen perusteella hieman epäselväksi: esittelytilaisuudessa (15.11.2023 Hki) mainitusta ”kohtalaisesta merkittävydestä” huolimatta selostus arvioi radan vähentävän kotimaan lentosuoritetta, ja siten KHK-päästöjä vain marginaalisesti. Vapautuneesta pääradan kapasiteetista huolimatta myös selostus epäilee lähiliikenteen kaupallisen lisäyspotentiaalin olevan hyvin epävarmaa. Autoliikenne selostuksen mukaan jopa hieman lisääntyy osalla vaikutusalueesta. Osan nykyisen pääradan varren asemien saavutettavuus lentoasemalta heikkenee ja/tai lähijunamatkustus vähenee, sekä ABC-vyöhykkeellisen lippuallianssin [VR x HKL lähijunat] mahdollisuus ei ole itsestään selvä. Nämä ovat osin hyvin ristiriitaisia arviointituloksia Lentonadan vaikuttavuudesta Pääkaupunkiseudun liikenteen vahvaan kestävyteen siirtymiseksi. Lienee selvää, että nyt budjetoitu 3 mrd € tulee ylittymään; tämän investoinnin kestävyysvaikutus olisi huomattavasti merkittävämpi muiden rataosuuksien liikenteen sujuvoittamisella, mm. sähköistämällä.

YVA-selostuksen vaikutusarvioinneissa mainitaan Pakila-Paloheinä-Maunula -alueen neljän ajotunneliaukon osalta mm. ”haittavaikutus liikenteelle/turvallisuusriskin lisäys tulee olemaan vähäinen”, vaikka maansiirtoajoja tulisi olemaan 100-140 kpl/vrk/aukko, ja selvityskin mainitsee Pakilantien olevan jo valmiiksi kuormitettu. Selvityksestä ei suoraan löytynyt arvioitua turvallisuusvaikutusta alueen kouluihin ja päiväkoteihin. Pakilan ajoaukon läheisyydessä on koulun lisäksi vilkkaat HPS- & NMKY-palloiluhallit. Kuusmiehentien tunneliaukon kohdalta päiväkodit, koululuokat/iltapäiväkerhot liikkuvat säännöllisesti metsään, normaalin koululiikenteen lisäksi. Raskas (maansiirto)liikenne ei yleensä huomioi – eikä edes näe – kevyttä liikennettä ihan samalla pieteetillä, vrt. selvityksenkin mainitsema olemassa oleva bussiliikenne. Lentonahankkeen kanssa yhtäaikaaisesti suunnitellaan Tuusulanväylän kaupunkibulevardiksi muuttamista, mikä saattaa lisätä PPTM-alueen läpiajoliikennettä bulevardin ruuhkautumisen myötä. Radan rakennusaikaisen turvallisuuden heikkenemistä alueen lapsille & nuorille voi pitää siis ihan merkittävänä.

YVA-selostuksessa ei ollut kartoitettu montako kiinteistöä vaikutusalueella on perustettu suoraan kalliolle, tai sepelipatjalle kallion lähelle. Esittelytilaisuudessa tämä kerrottiin tehtävän rakennustyösuunnitteluvaiheessa, ts. kun lupa hankkeen toteuttamiselle on jo annettu. 20–36 kk rakentamisaikaiset kallioräjäytykset aiheuttavat merkittävää rakennerriskiä kallion lähelle perustetuille kiinteistöille; erityisesti 1950-luvun säästöbetonisille perustuksille, joita Pakila-Paloheinä-Maunula -alueella on vielä paljon. Myös junaliikenteen tärinä voi tuntua selostuksen mukaan asukkaalle häiritsevästi [huonoissa kallio-oloissa] jopa 1 km päähän radasta kalliota pitkin. Selostuksen mukaan tärinän vähentämistä mm. kumimatoilla tai paksummalla soraeristeellä radan alla pidetään haittavaikutukselle altistuvan vähäisen kiinteistöjen määrän perusteella liian kalliina – kuitenkin 300+ kiinteistöä yksin Helsingissä. Esittelytilaisuudessa hankkeen nestori tunnustikin, että tärinän estämiselle on vain kalliita, tai vielä kalliimpia vaihtoehtoja. Radan linjauksesta ja kaavasta käytiin kafkamainen vastuunsiirtely kaavoittajan ja hankkeen välillä esittelytilaisuudessa [”kaavoitettiin mihin pyydettiin / linjattiin mihin kaava osoitti”]. Vaihtoehtoista linjausta esim. Keskuspuiston (tai Tuusulanväylän) alapuolella, pidemmällä asutuksesta pitäisi vielä selvittää kaavoittajan kanssa, kuitenkin luontoarvoja (vesi, BD, suojelualueet) vaarantamatta. Kiinteistöjen perustusten, ja olemassa olevien maalämpökaivojen ehjänä pysyminen tulee ehdottomasti varmistaa radan rakentamisen ja liikennöinnin aikana; MLP-kaivon lunastaminen ei korvaa kestävyysnäkökulmasta kiinteistön vahinkoa (tai arvoa), ja korvaavan kaivonpaikan osoittaminen menettävälle kiinteistölle ei liene mahdollista. Helsingin kaupunkikin piti vastineessaan kohtuuttomana ja eriarvoistavana, jos asukkaiden mahdollisuus kestäväan omavaraiseen energiantuotantoon evätään hankkeen takia.

Ystävällisin terveisin,

Lähetäjä:
Lähetetty: perjantai 29. joulukuuta 2023 23.10
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: mielipide UUDELY/322/2022
Liitteet: mielipide 2023-12-29.pdf

Luokat: Tiina

Liitteenä mielipide asiasta UUDELY/322/2022.
Suomi-rata Oy:n ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta
Yst.terv.

VIITE: UUDELY/322(2022)

MIELIPIDE Suomi-rata Oy:n ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

YHTEENVETO:

Melu, runkomelu ja värinävaikutuksia ei ole selvitetty sillä tarkkuudella ja laajuudella ja sillä tavalla parasta käytettävissä olevaa tieteellistä tietoa hyödyntäen, jota hankkeessa tulisi edellyttää.

YVA tulisi hylätä ja palauttaa uuteen valmisteluun.

YVA tulisi hyväksyä vasta kun YVA:ssa on parhaaseen saatavilla olevaan tieteelliseen tietoon perustuva, uskottava periaatekuvaus asuntoihin tulevasta enimmäisrunkomelumäärästä, sekä periaatetta vastaava raja-arvo ja mittausten menetelmä jolla se voidaan asunnossa todeta; sekä sitoutuminen siihen että mikäli raja-arvo ylitetään niin juna-nopeudet alennetaan.

YVA:ssa olisi määrittävä tai sitouduttava siihen, että matalataajuinen värinä torjutaan kiskorakenteissa ja junien maksiminopeudella, siten ettei matalataajuinen värinä siirry kallioperään. Sillä siirryttyään kallioperään on käytännössä mahdotonta estää matalataajuisen värinän siirtymistä tiettyihin talorakenteiden kautta asuntoihin. Jolloin näille matalille taajuuksille terveydeltään herkäät väestöryhmät eivät voi tehdä mitään muuta kuin muuttaa pois, purkaa talonsa ja rakentaa uusi talo, tai hyväksyä terveyden ja toimintakyvyn huonontumista. Matalataajuiselle melulle esitetty dB-raja (30 dB) on liian korkea.

Mikäli YVA kuitenkin tästä huolimatta hyväksytään riittäväksi, niin toimijoiden (rakentaja ja liikennöitsijä) tulisi saada ankara velvoite korvata haittoja ja haittoja saavien asuintonttien ja asuntojen omistajien tulisi saada subjektiivinen oikeus saada omaisuutensa lunastettua täyteen arvoon, mukaan lukien muuttoprojektikustannuksia, siinä vaiheessa kun hankkeesta syntyy ensimmäiset haitat siten ettei asukkaan tarvitse jäädä vuosikausiksi henkisesti tai fyysisesti kärsimään jotain myöhempää selvitysvaihetta odottamaan. Esimerkkejä haitoista: tontin muuttuminen myyntikelvottomaksi, tontin arvon laskeminen, räjähdysten aiheuttama melu ja värinä.

Värinän vaikutus tarkkoihin tieteellisiin ja teknisiin mittauksiin ja herkkiin valmistusprosesseihin ei ole käsitelty YVA:ssa. YVA:ssa tulisi käsitellä toiminta- ja/tai korvausperiaate jos värinä estää tarkkustyön tekemistä.

Energiakaivojen käsittely on puutteellista ja riittämätöntä. Energiakaivojen aluekuvaus on liian suppea. Energiakaivojen tulppauksen seuraamukset ja kompensointiperiaatteet puuttuvat YVA:sta

1. Laskelmaliitteet puuttuvat

Koska kyseessä on hyvin laajakantoinen ja kallis hanke, YVA:n liitteenä olisi tullut julkaista laskentaliitteet siitä miten YVA:ssa esitetyt johdetut arvot on laskettu ja mihin dataan ne perustuvat. Jotta avoimen yhdyskunnan periaatteen mukaisesti eri erikoisalojen asiantuntijoilla olisi ollut mahdollisuus tutustua laskelmiin ja niiden perusteisiin.

2. Runkomelu- ja värinäselvitykset

Runkomelun ja tärinän arviointi ei perustu sellaiseen parhaaseen saatavilla olevaan tietoon jota olisi edellytettävä tällaisessa hankkeessa.

Pääasiallisena normina on käytetty

RIL 253-2010 Rakentamisen aiheuttamat tärinät. Suomen Rakennus- ja sinöörien liitto.

Sosiaali- ja terveysministeriö 1999. Ympäristövaikutusten arviointi, Ih- misiin kohdistuvat terveydelliset ja sosiaaliset vaikutukset. Sosiaali- ja terveysministeriön oppaita 1999:1, Helsinki.

sekä muina lähteinä

Talja, A. 2004. VTT tiedotteita 2278: Suositus liikennetärinän mittaami- sesta ja luokituksesta
Talja & Saarinen, 2009. VTT tiedotteita 2468: Maaliikenteen aiheutta- man runkomelun arviointi
Talja & Törnqvist, 2014. VTT tutkimusraportti 04703–14: Liikennetärinä:

Näin ollen arvioinnissa ei ole hyödynnetty EU:n kolmevuotisen RIVAS-tutkimusohjelman tuloksia runkomelun osalta. Ei ole myöskään hyödynnetty niitä viime vuosien tietoja joita olisi voitu kerätä esimerkiksi PK-seudun länsimetrosta ja Ruotsin viime vuosien laajoista tunnelihankkeista; esim Tukholman seudulla, missä tunneleita on tehty lähellä asutusta vastaavanlaisissa kallio-olosuhteissa.

Sen sijaan on tarkasteltu eri normien dBV-arvoja, yksilöimättä ovatko ne esim dB(A) vai spektrikaistoja, ja yksilöimättä onko kyse hetkittäisestä, lyhyen aikaväö.in vai peräti vuorokausikeskiarvo-luvusta. Siten esim YVA:n luku 8.2 on hyvin puutteellinen ja mahdotonta tulkita ilman lisätarkennuksia / lisätietoja.

Verratessa YVA:n runkomeluosiota vastaaviin Ruotsissa ja UK:ssa tehtyihin selvityksiin YVA-selvitys näyttäytyy lukijalle selvästi kevyemmällä kädellä tehdyiltä.

Runkomeluselvityksestä puuttuu äänen spektraalisen jakauman merkityksen laskennallinen ja analyttinen tarkastelu sekä impulssimaisen äänen tarkastelu (nopeasti ohi-ajavan junan tuoma lyhytaikainen signaali joka herättää nukkuvaa tai häiritsee nukkuvan kunta). Molemmat ovat hyvin merkittäviä puutteita. Onhan se tiedetty jos pitkään, että kokonais-dB-arvo ei korreloi terveysvaikutusten tai häiritsevyyden kanssa / ei edusta kaikkia terveysvaikutuksia. Spektrijakauma ja impulssimaisuus on aina otettava mukaan tarkasteluun!

Tärinäselvityksistä puuttuu arvio siitä, kuinka laajalla alueella tieteellinen ja tekninen tarkkuustyö vaikeutuu tai tulee mahdottomaksi; tai vaatii jatkossa erityisjärjestelyitä.

3. Ympäristövaikutusten selvitysten keskeneräisyys ei ole hyväksyttävä

YVA:ssa käsitellään runkomelun ja tärinän torjumista vain yleisellä periaatteellisella tasolla, ikään kuin se ei olisi kovin tärkeätä ja päätös siitä aiheutetaanko haittaa ja paljonko aiheutetaan haittaa voitaisiin jättää rakentajan ja liikennöitsijän päätettäväksi.

YVA olisi täydennettävä ja korjattava ainakin seuraavilta osin:

- YVA:ssa on selkeästi todettava ettei rataa saa toteutettuaan käyttää sillä tavalla että asuinalueelle aiheutuu liikenteestä runkomelua tai tärinää. Ympäristö- ja toteutusluvan ehtona pitää olla pysyvä määräys, että mikäli rakentamisessa ei onnistuta estämään runkomelun ja tärinän esiintymistä, niin junien ajonopeuksia ja enimmäispainoa rajoitetaan viiveettä niin paljon ettei runkomelua ja tärinää esiinny asunnoissa.

- Runkomelun osalta tulisi YVA:ssa asettaa vaatimukseksi että ohiajavan junan aiheuttama melu ei millään taajuuskaistalla ole havaittavissa, jolle pitäisi asettaa raja-arvo, esim 2,5 dB suurempi kuin taustamelu ennen ja jälkeen junan. Jos ylittyy asunnossa, junanopeudet alennetaan. Kun tällainen, parhaaseen käytettävissä olevaan tieteelliseen tietoon perustuva periaate ja raja-arvo asetetaan jo YVA:ssa, voidaan uskottavasti rauhoitella asukkaita että heidän asuntonsa säilyvät asumis- ja myyntikelpoisina Lentoradasta huolimatta.
- Jos kuitenkin on jotain asuintontteja, joissa runkomelua tai tärinää ei maasto-olosuhteista johtuen voi välttää, niin on määrättävä että valtio lunastaa ai tontit rakennuksineen täyteen arvoonsa muuttoprojektikustannuksineen, että asukkaat voivat hyvässä järjestyksessä ilman taloudellista tappiota muuttaa vastaavaan asuntoon vastaavalla asuinalueella heti kun YVA-käsittelyssä on päätetty että tälle tontille tullaan sallimaan runkomelua ja tärinää (eikä niin että asukas joutuu kärsimään arvona menettäneessä myyntikelvottomassa talossaan jopa Parikymmentä vuotta ennen kun talo lunastetaan). Tarvittaessa lentoradasta olisi säädettävä erillislaki joka reguloi lunastusprosessia.

4. Ympäristöterveydellinen tarkastelu, normitarkastelu ja taloudellinen tarkastelu

YVA:n runkomelu- ja tärinävaikutustarkastelussa jää liian epäselväksi, mikä on ympäristöterveydellistä tarkastelua, mikä on tarkastelua olemassa olevien lakinormien valossa, mikä on taloudellisen kompensaation tarkastelua (esim lunastus) ja mikä on asukkaan kohtuullisen ja perustuslaillisten oikeuksien mukaisen kohtelun tarkastelua.

Haittakynnys ja haitan suuruus ei ole näissä aina sama. Esimerkiksi tontin muuttuminen myyntikelvottomaksi pari- tai kymmeneksi vuodeksi on erilainen haittaa kuin liikennöinnin aikainen runkomelu. Molemmilla on taloudellinen merkitys ja molemmilla on vaikutus terveyteen, mutta eri mekanismeilla.

5. YVA:ssa ei tarkastella tarvetta ympäristömittauksiin

YVA:ssa tulisi käsitellä melun, runkomelun ja tärinän pitkäaikaisseurantamittaustarvetta. Mittaukset tulisi aloittaa nyt (mittaamaan ”ennen”-tilannetta), jatkaa Rakennusvaiheessa ja liikennöinnin aikana; sekä täydentää asukaskyselyillä. Mittauksia ei tulisi tehdä niillä vanhanaikaisilla ja rajallisilla menetelmillä jotka edelleen esiintyvät normeissa ja ovat rajallisia sen takia että alkuperäisten normien laadintavaiheessa ei vielä ollut käytettävissä yhtä halpoja ja monipuolisia mittaustapoja kuin tänään. Vaan mittaukset tulisi tehdä nykyaikaisin mittausten menetelmin, modernein data-analyysimenetelmin ja käyttäen niitä tutkimusmenetelmiä jotka on todettu hyväksi viime vuosien laadukkaissa tutkimus ja ympäristöselvitysprojekteissa.

6. Erityisherät

YVA:sta ei käy ilmi onko ympäristöterveydelliset tarkastelut tehty koko väestölle vai vaan osalle väestölle.

YVA:n ympäristöterveydellisessä tarkasteluosassa tulisi tarkastella ainakin erityisherät (melu), erityisherät (tärinä) ja ihmisten joilla on normaalia vaikeampi nukkua hyvin. YVA:sta tulisi käydä ilmi tullaanko melu ja tärinä pitämään niin vähäisenä että nämä erityisryhmät voivat jatkaa asumistaan asunnoissaan, vai onko tarkoitus että heidän asuntonsa lunastetaan.

Rakennusvaiheen räjäytysten osalta tulisi YVA:ssa tarkastella, millä tavalla rakentajan tulee autata niitä erityisherkkiä, joille räjäytystärinä ja räjäytysmelu on liian suuri kuormitus. Tullaanko heidän asuntonsa lunastamaan ennen räjäytystöiden alkua, vai tullaanko heille tarjoamaan sijaisasuntoa räjäytysten ajaksi?

7. Energiakaivot Helsingissä

Energiakaivojen sijaintitieto on YVA:ssa puutteellinen; virheellinen. Energiakaivoja sijaitsee radan vaikutusalueella myös muilla kuin YVA:ssa mainituilla alueilla. Esimerkiksi Paloheinän alueella (joka joskus luetellaan Tuomarinkylään, mutta ei koskaan Pakilaan).

8. Tulpattavat energiakaivot

YVA:ssa todetaan että joitain energiakaivoja tullaan sulkemaan ja tulppaamaan. YVA:ssa ei kuitenkaan näiden osalta kuvata millä energiamuodoilla energiakaivot on tarkoitus korvata ja millä periaatteella energiakaivojen omistajien kustannukset ja vaiva tullaan korvaamaan.

9. Jälleenrakennuskauden talojen perustukset Helsingissä

YVA:ssa ei käsitellä asuintalojen perustamistavan vaikutusta runkomelun ja tärinän siirtymiseen. Etenkin Helsingissä on runsaasti sellaista vanhempaa rakennuskantaa, jossa rakennus sen aikaisten rakentamismääräysten mukaisesti on perustettu suoraan kalliolle, suoraan savelle tai osittain savelle ja osittain kalliolle. Näillä perustamistavoilla tärinä siirtyy eri tavalla kuin tämän päivän tavanomaisessa perustamisessa (eristekerroksen ja sorapatjan päällä).

YVA:sta tulisi käydä ilmi onko tarkasteltu kaikkia asuntojen perustamistapoja, vai vain tämän hetken tavanomaista perustamistapaa?

10. Virhe

Luvussa 15.2.2 lukee: ”Runkomelu on kuuloaistilla havaittavaa pienitaajuista melua, joka muodostuu rakennusrunkoon johtuneesta korkeataajuisesta värähtelystä.”

Tämä on virheellinen tai harhaanjohtava tieto. Suomalaisessa kallioperässä ja vanhemmassa rakennustavassa myös matalataajuiset äänet, voivat johtua kallion kautta talon rakenteisiin muodostaen matalataajuista melua asunnossa.

11. Matalat taajuudet on torjuttava jo kiskorakenteessa siten etteivät pääse kallioperään.

Luvuissa 8 ja 15 Samassa olisi korostaa, että asunnoissa on tyypillisesti äänen fysikaalisesta luonteesta johtuen ”helppoa” torjua korkeampia taajuuksia mutta hyvin vaikeata ja joskus suorastaan mahdotonta torjua matalimpia taajuuksia. Mikä tarkoittaa että suunnittelussa, rakentamisessa, raja-arvojen määrittelyssä ja mittausmenetelmissä tulisi kiinnittää erityistä huomiota siihen että estetään matalat taajuudet syntymästä, eli ajetaan riittävän hitaasti; tai käytetään sellaisia kiskoja ja sellaisia kiskon kannatusratkaisuja että matalataajuinen tärinä ei pääse siirtymään kallioperään.

Sillä kun matalat taajuudet pääsevät kallioperään, niitä ei enää pysty vaimentamaan, vaan ne johtuvat kalliota putkin osaan taloista. Eikä niitä matalia taajuuksia pysty talossa millään helpolla

tekniikalla torjumaan. Ne kuuluvat läpi ja aiheuttavat ainakin osalla väestöstä terveyshaittaa. Torjunnan on tapahduttava lähteellä.

Helsingissä 29.12.2023

Henkilötietojani ei saa julkistaa tai pitää esillä projektissa ilman erillistä lupaa tai laillista syytä ja tarvetta.

Lisätiedot ja tiedustelut

Lähettiläjä: Ympäristön asiakaspalvelu <ympariston.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi>
Lähetetty: tiistai 28. marraskuuta 2023 15.10
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: YA0095998 - VL: ymparisto.fi:n kautta tullut palaute
Luokat: Tiina

Hei

Välitän oheisen YVA-hanketta koskevan palautteen Uudenmaan ELY-keskukselle.

Ystävällisin terveisin,
Mervi

Ympäristöasioiden asiakaspalvelu
PL 297
33101 Tampere
www.ely-keskus.fi/ymparistoasiakaspalvelu

Asiakkaan nimi:
Puhelinnumero:
Sähköpostiosoite: palaute.ymparistofi@syke.fi
Yritys/viranomainen: SYKE

Yhteydenotto luotu: 28.11.2023 14:55:09 EET

Lähetetty 28.11.2023 14:55:02 EET Lähettiläjä palaute.ymparistofi@syke.fi

Hei,

palaute YVA-hankkeesta.

Verkkopäätoimittaja
Viestintä ja markkinointi
Suomen ympäristökeskus

-----Alkuperäinen viesti-----

Lähettiläjä:
Lähetetty: tiistai 28. marraskuuta 2023 12.19
Vastaanottaja: palauteymparistofi <palaute.ymparistofi@syke.fi>
Aihe:

Subject: Webform submission from: Anna palautetta

----- Feedback -----

Aihe: content

Feedback: Kaukoliikenteen siirtäminen 28 km tunneliin välillä Kerava -Pasila on huonoin ja kallein ratkaisu. Se helpottaisi vain maakunnista lentoasemalle tulevien matkaa poistaen heiltä junan vaihdon. Muille se olisi huononnus. Haluavatko Helsinkiin tulijat istua viimeiset 10-15 min. pimeässä tunnelissa. Olisiko tunnelimatka ulkomaalaisille elämys. Mikä olisi vaikutus Suomi-ja Helsinki kuvaan? Helsinkiläiset eivät tunnelirataa tai yleensä kaukojunaa tarvitse lentoasemalle päästäkseen. Lähijuna on riittävän nopea, kulkee useammin ja on edullisempi. Tikkurilalaiset joutuisivat sitten taas vaihtamaan junaa jne. Olen myös huolissani kaikista ympäristövaikutuksista näin suuressa hankkeessa, jonka hyödyt ovat minimaaliset

Lähtettäjä:
Lähetetty: perjantai 29. joulukuuta 2023 21.29
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/322/2022

Luokat: Tiina

Hei, tässä mielipiteeni lentorata-hankkeesta.

Minulle jää epäselväksi, mikä olisi lentorata-hankkeen varsinainen hyöty. Miksi yhteyksiä lentoasemalle tulisi parantaa, kun on jo olemassa junayhteys eli toimiva kehärata (johon matkustajia tulee kyytiin muiltakin asemilta, kun taas tähän ehdotukseen ei sisälly mitään välipysäkkejä)? Lentäminen itsessäänkin on epäekologista enkä näe syytä, miksi tällaisella hankkeella parannettaisiin lentämisen saavutettavuutta. Hanke on myös edellä esitettyyn nähden hyvin kallis ja näin Paloheinän asukkaana vastustan sitä niin ikään meluhaittojen vuoksi. Näistä syistä pidän lisäraidetta pääradalle Käpylän ja Keravan välillä parempana vaihtoehtona.

Ystävällisin terveisin

Lähtettäjä:		Mielipide nro 15
Lähetetty:	perjantai 29. joulukuuta 2023 15.08	Nettiadressi, jossa 25 nimeä
Vastaanottaja:	ELY Kirjaamo Uusimaa	
Aihe:	UUDELY/322/2022	
Liitteet:	Liitteet_lentorata.docx	
Luokat:	Ossi	

MIELIPIDE LENTOHANKETTA KOSKEVASTA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA

Laaditun YVA –arviointiselostuksen perusteella ei voida valita jatkosuunnitteluun VE Lentorataa, koska jostain syystä ei ole otettu vertailuun mukaan vaihtoehtoja, jolla on vähäisemmät ympäristövaikutukset ja joka on myös edullisin toteuttaa. Tämä on jäljempänä kuvattu uusi vaihtoehto “Nykyisen pääradan kehittäminen”, jossa nykyistä päärataa parannetaan jo vertailuvaihtoehdossa kuvatuilla toimenpiteillä sekä muilla kapasiteettia sekä toimivuutta lisäävillä toimenpiteillä.

Lentorata -hankkeella on mm. merkittäviä haitallisia runkomeluvaikutuksia Pasilan pohjoispuolisille alueilla kuten esim. Länsi-Pakilan ja Paloheinän alueen asukkaille. Vaikutuksia ei ole selvitetty ja arvioitu riittävästi. Haittoja ei ole myöskään lievennetty riittävästi. Selostuksessa on useita tietoja väärin.

YVA –prosessi tähän mennessä

Lentoradan YVA:n ohjelma -vaiheessa keväällä 2023 informoitiin asukastilaisuudessa sekä selostuksessa, että hanke ei aiheuta mitään melua asuntoihin junaradan käytön aikana eikä rata aiheuta asuntojen arvon alenemista. Asukkaat uskoivat sen, eivätkä lähettäneet aiheesta mielipiteitä tai ehdotuksia hankkeen uudeksi linjaukseksi tai uudeksi vaihtoehdoksi.

Nyt kuitenkin arviointiselostuksessa kerrotaan, että runkomelua aiheutuu asuntojen sisälle. Olemme yhtä mieltä Uudenmaan ELY –keskuksen kanssa siitä, että ohjelmaa laadittaessa on unohtunut erittäin merkittävä asia. YVA –ohjelman ja –selostuksen välillä olevaa ristiriitaa ei voida näin ollen hyväksyä.

Asukastilaisuuden materiaalissa 15.11.2023 kerrotaan nykytilanteesta, että junatarjontaa ei voida kasvattaa ilman, että liikenteen häiriöherkkyys lisääntyy. Tulisi mainita, että digirata ratkaisee tämän ongelma, jolloin lukijalle ei jää virheellistä kuvaa. Hankearviointin keskeisenä tuloksena tulee luonnollisesti kertoa hankkeen H/K -suhde 0,19, joka on erittäin heikko. Lisäksi sanotaan virheellisesti, että matka-aika lentoasemalle lyhenee 15 minuuttia verrattuna Kehäradan juniin. Oikea aika on 14 minuuttia. Materiaalissa on mainittu matka-ajan lyheneminen lentoasemalle pohjoisen suunnasta mutta ei ole mainittu matka-aikojen pidentymistä esim. Keravalle tai Tikkurilaan. Edelleen kerrotaan, että haasteena on, että Lentoradan tuomaa lisäkapasiteettia ei täysimääräisesti tarvita selvitysten perusteella. Lause johtaa lukijan harhaan - tulisi kertoa, että lisäkapasiteettia ei tarvita lainkaan. Materiaalissa ei ole kerrottu kuinka Itärata voidaan toteuttaa myöhemmin Lentoradan ollessa jo toteutettu ilman tunnelirakenteiden purkamista.

YVA –arviointimenettely

YVA –laki (195) edellyttää, että hankkeella on useampia eri vaihtoehtoja YVA -arviointimenettelyssä, jotka tulee arvioida tasavertaisesti sekä samojen vaikutusten suhteen. YVA:n tarkoituksena on tutkia hankkeelle tasavertaisesti vaihtoehtoja, joilla olisi mahdollisimman pienet haitalliset ympäristövaikutukset. Lentorata -vaihtoehtoa ei ole arvioitu aiheuttamiensa negatiivisten vaikutusten eli runkomelun suhteen samalla tasolla karttakuvina kuin ilmapelun muutoksia pääradan ympäristössä. Asukkaille ei ole kerrottu Lentoradan runkomelun määriä eri alueilla eikä melujen kustannusvaikutuksia ei ole huomioitu laskelmissa. Lisäksi Lentorata –vaihtoehto on ainoa vaihtoehto, josta on laadittu hankearvio, joten vertailussa ei ole mukana mitään muuta vaihtoehtoa. Yhden tai kahden lisäraiteen rakentamisesta pääradalle on luovuttu tai todettu kapasiteetin lisäämisen suhteen merkityksettömäksi eikä niitä ole sen vuoksi arvioitu. Selvitykseen tulee näin ollen lisätä uusia vertailtavia hankevaihtoehtoja, joilla saataisiin kapasiteettia lisättyä kohtuullisin kustannuksin ilman yhtä haitallisia ympäristövaikutuksia.

Uudet arvioitavat vaihtoehdot

VE Nykyisen pääradan kehittäminen

Vaihtoehto sisältää vertailuvaihtoehdon VE 0+ sisältämät (Digiraidet ja Pasila - Riihimäki -rataosan liikenteellisen välityskyvyn parantaminen) toimenpiteet, jotka jo siirtävät lisäkapasiteetin tarvetta myöhäisemmäksi tulevaisuuteen. Tämän lisäksi tämä hankevaihtoehto sisältää ratapihojen kapasiteetin parantamiseksi ohituspaikkojen lisäämisen Helsingin ja Tampereen välille. Tampereen henkilöratapihaa on jo päätetty parantaa, jolloin sinne mahtuu enemmän junia. Lisäksi tässä vaihtoehdossa toteuttava asemien vaihdejärjestelyjen kehittäminen parantaa junaliikenteen toimivuutta ruuhka-aikoina. Tässä valtion hankkeessa on yhteiskunnan kannalta erittäin tärkeitä tarkastella sekä rataverkoston (haltijana Väylävirasto) että liikenteen harjoittajan (VR) muodostamaa kokonaisuutta eikä ainoastaan rataverkostoa. Kapasiteettia lisätään kasvattamalla junayksiköiden pituutta eli lisäämällä junavaunuja sekä käyttämällä kaksikerrosvaunuja. Hankearviossa huomioidaan uusien junien hankintakustannukset, jolloin vaihtoehdot ovat vertailukelpoisia. Vaihtoehdon mukaisessa ratkaisussa kapasiteetti riittäisi vielä merkittävästi pitemmälle kuin vertailuvaihtoehdossa. Vaihtoehdolla ei ole juurikaan negatiivisia vaikutuksia ympäristöön ja on kustannuksiin edullisin.

VE Keskuspuisto

Tarkistetaan Lentoradan linjausta siirtämällä se kulkemaan pääosin Keskuspuiston alle. Maanalaiset tilat tulee aina suunnitella yleisten alueiden alle esim. Keskuspuiston kohdalle, jolloin suojattavia asukkaita ei ole tai niiden määrä pienenee todella paljon. Radasta ei aiheudu runkomelua tai muuta haittaa virkistysalueille. Voimassa olevat yleiskaavat mahdollistavat linjauksen siirron merkinnän ollessa yleiskaavassa ohjeellinen. Linjaus kulkee Pakilan tunnelin eteläpuolella ja ajoyhteydet voidaan toteuttaa Kehä I:n Maununnevan liittymän alueella sekä Kuusmiehentiellä.

Tarvittavat muutokset YVA – arviointiin

Tiivistelmään tulee kirjoittaa kohtaan “Lähtökohdat ja tavoitteet”, että digiradan sekä muiden jo päätettyjen toimenpiteiden toteuttaminen pääradalla mahdollistaa tarvittavan lisäkapasiteetin, joten sen suhteen ei ole tarvetta Lentoradalle tai lisäraiteille. Esipuheeseen tulee kirjoittaa siitä, että tarvittava junaliikenteen lisäkapasiteetti on saatavissa jo päätetyillä toimilla eli ilman pääradan lisäraiteita tai lentorataa (VE +0). Vertailuvaihtoehto VE 0+, joka sisältää Digiradan sekä muita jo päätettyjä toimenpiteitä, mahdollistaa myöhemmäksi tulevaisuuteen riittävän kapasiteetin kasvun uusimisen johdosta eli selvityksen perusteella ei ole tarvetta erittäin kalliille tunnelille. Lentokenttäalueen saavutettavuuden parantaminen on ainoa asia, jota ei saada vertailuvaihtoehdolla VE 0+. Lentokentän saavutettavuuden parantuminen tarkoittaa matka-ajan lyhentymistä Helsingin keskustan ja lentoaseman välillä 27 min -> 13 min. Saavutettavuus ei parane missään

tapauksessa kustannustehokkaasti Lentoradan kustannusten ollessa erittäin suuret. Matka-ajat Helsingin keskustan ja muun Suomen välillä eivät lyhene Lentoradan ansiosta.

Lentoradan runkomeluseläytyminen puuttuu lähes kokonaan sekä runkomelun aiheuttamat kustannukset hankearvioinnissa

Ei ole korrekta esittää herkkystarkasteluina sellaisia vaihtoehtoja, jotka eivät ole todellisia, esim. Kaukojunille on lisävuoroja Lentorata – vaihtoehtodossa, mutta ei vertailuvaihtoehtodossa. Lisävuorot mahtuvat kaikissa vaihtoehtodossa digiradan myötä.

Herkkystarkasteluissa on jostain syystä puolueellisesti tarkasteltu lähinnä niitä asioita, jotka parantavat Lentoradan kannattavuutta. Ja vielä arvioitu niiden yhteisvaikutukset samaan aikaan. Olisi korrekta herkkystarkastella myös asioita, jotka heikentävät Lentoradan kannattavuutta.

Tallinna tunnelin merkitys sekä päällekkäinen hyöty Lentoradan kanssa tulee tuoda esiin. Mikäli Lentorataa ei toteuteta, niin yhteys keskustan ja Lentoaseman välillä toteutuu FinEst Linkin kautta.

Allegro –junat välillä Helsinki – Pietari tulee ottaa pois hankearvioinnista, koska ne eivät kulje enää

Maankäyttöhyödyissä tulee tuoda selkeästi esiin, että Aviapoliksen alueen etäisyys Lentoradan asemalta on 1,8 km, joten Lentorata ei palvele

Aviapoliksen nykyistä tai tulevaa laajennusalueita vaan matkustajat joutuvat joka tapauksessa vaihtamaan Kehärataa.

Raportissa todetaan, että runkomelun ollessa 30 - 40 dB melun raja-arvo 30 dB ylittyy lievästi. Missä tämä ”lievästi” on määritelty? 10 dB:n lisäys tarkoittaa melun 10 kertaistumista! Raportissa arvioidaan kuitenkin, että ilmamelutason muutoksen suuruus pääradalla on Suuri kielteinen, jos melutaso nousee yli 5 dB. Runkomelutason nousu Lentorata -vaihtoehtodossa on 10 – 20 dB eli tähän verrattuna 2 – 4 kertainen. Perusmelutaso on nykyisin Paloheinän alueen asunnoissa noin 20 dB yöllä. 20 dB:n lisäys tarkoittaa melun 100 kertaistumista nykytilanteeseen verrattuna!

Lähetimme konsultille 30.11.2023 alkaen kysymyksiä runkomelun muodostumisesta ja siihen vaikuttavista osatekijöistä, koska raportissa ei ole kerrottu esim. melun lähtötasoa tunnelissa sekä melun suuruuksia eri alueilla. Emme saaneet selkeitä vastauksia kysymyksiimme tähän päivään mennessä.

Kpl:ssa 8.2.3 on virheellisesti todettu: ”Runkomelua ei yleensä suoraan mainita yllä mainituissa ohjeistuksissa tai määräyksissä, mutta ilmiön havainnointi ja sen vaikutukset ovat vastaavat ilmiönä (melun) kanssa. Näin ollen on perusteltua hyödyntää ilmiönä 45 dB maksimitasoa myös määriteltäessä runkomelun raja-arvoa.” Tekstissä viitatu ohjeistukset ovat mm. taloteknisten laitteiden aiheuttaman melun toimenpiderajoja, joista yöaikaan on määritelty raja 30 dB asuinhuoneissa. On yleisesti todettu, että runkomelua ei kuitenkaan voi verrata näihin rajoihin, koska asunnossa ei voida vaimentaa sitä millään keinoin. VTT on laatinut suositukset tunnelien runkomelujen ohjearvoista ja niitä on yleisesti käytetty kuten myös tässä arvioinnissa, joten tämä vertailu ilmamelun raja-arvoihin tulee poistaa asiaan kuulumattomana.

Kpl:ssa 8.3.1 on virheellisesti todettu, että ”Pasilan ja Paloheinän alueella sijaitsee runsaasti pääosin pientaloasutusta, joihin nykytilanteessa kohdistuu mahdollisia ääri- ja runkomeluvaikutuksia lähinnä katuliikenteestä sekä Kehä I:n, Pakilantien ja Kuusmiehentien liikenteestä”. Autoliikenne ei aiheuta runkomelua. Paloheinä on 600 metrin etäisyydellä Kehä I:stä, joten ei melua. Pakilantien sekä Kuusmiehentien liikennemäärät eivät aiheuta melua Lentoradan linjauksen vaikutusalueelle. Eli Paloheinän alueella Lentoradan vaikutusalueelle ei kohdistu nykyisin mitään meluvaikutuksia. Kpl:ssa 8.5 Runkomeluvaikutusten Muutoksen suuruuden tulee siten olla ”Suuri kielteinen” Helsingin alueella

Kpl:ssa 15.6.2 sanotaan virheellisesti, että Lentorata -vaihtoehtodossa vaikutuskohteen herkkyys on kohtalainen, sillä alueella on nykytilanteessa jonkin verran ympäristöhäiriöitä. Paloheinän ja Länsi-Pakilassa ei ole ympäristöhäiriöitä, jotka vaikuttavat asuntojen sisälle. Muutos on näin ollen suuri ja sen suuruus ”Suuri kielteinen” sekä vaikutuksen merkittävyys on ”Suuri”.

Johtopäätöksiin tulee lisätä tärkeä asia koskien valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita:

Lentorata –vaihtoehto ei vastaa seuraaviin valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin:

Luodaan edellytykset vähähiiliselä ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja

Vaatus

Paloheinän asukkaina vaadimme, että tarkasteluihin otetaan mukaan YVA -lain mukaisesti muitakin vertailtavia vaihtoehtoja kuin VE Lentorata ”hankkeella on useampia eri vaihtoehtoja YVA -arviointimenettelyssä, jotka tulee arvioida tasavertaisesti sekä samojen vaikutusten suhteen”. Edelleen edellytämme, että mahdollisissa Lentoradan jatkosuunnittelussa runkomelu ehkäistään kokonaan eikä asuntoihin saa kantautua lainkaan runkomelua. Paloheinän alue on vanhahkoa pientaloaluetta, jossa ei ole pystytty ottamaan huomioon maanlaisen junaradan meluvaikutuksia eikä niitä voida valmiissa rakennuskannassa ottaa enää huomioon. Runkomelun terveysvaikutukset ovat: häiritsevyys, unien häiriintyminen, elimistön stressireaktio ja kohonnut verenpaine. Pitkään jatkuessa nämä johtavat sydän- ja verisuonisairauksien kehittymiseen. Meluhuiput varsinkin yöaikaan aiheuttavat erittäin herkästi unihäiriöitä, koska alueella ei tällä hetkellä ole muita liikenteen aiheuttamia meluhaittoja. Melu muuttuu stressiksi silloin, kun yksilöllä ei ole keinoja sen torjumiseksi. Stressireaktioon kuuluu herkimyminen ärsykkeelle, jolloin siihen ei totu. Suunnittelussa tulee käyttää kaikkia mahdollisia toimenpiteitä runkomelun poistamiseksi asunnoista kokonaan.

Lentorataa koskeva adressi on ohessa

Liite Liitteenä käyty sähköpostikeskustelu. Viimeiseen 24.12.2023 lähetettyyn sähköpostiin ei ole tullut vastausta. Minulla on tarvittaessa käyty keskustelu sähköpostissani.

Vasa-museo x Opening Hours & Admission x Paloheinä-Pakila-Torpparinmäki x Lentorata ei saa aiheuttaa häiriöitä x

adressit.com/print_signatures.php?petition_id=424549

#	Päivämäärä	Nimi	Asuinpaikka	Kommentti	Sähköpostiosoite
1	11.12.2023		Helsinki		
2	11.12.2023		Helsinki		
3	11.12.2023		Helsinki	Haluaako Helsinki todella edistää lentoliikenteen käyttöä? Ja jos näin on, onko näin kallis ja kaupungin asukkailla pitkäaikaista ja jopa pysyvää asumismukavuutta heikentävä hanke todella järkevä ja vastuullinen ratkaisu? Pysyvä meluhaitta sekä rakennusaikaisesta liikennöinnistä aiheutuvat häiriöt ja koululaisten liikenneturvallisuuden heikentäminen ovat hankkeen äärimmäisen huolestuttava kääntöpuoli, ja on surullista, jos lentoliikenteen edistäminen painaa vaakakupissa enemmän kuin kaupungin asukkaiden viihtyminen ja lasten turvallisuus. Eikö tämän hankkeen sijaan kannattaisi kehittää junaliikennettä jo olemassa olevalla lentokentälle vievällä radalla? Kannattaisi myös etsiä keinoja julkisen liikenteen suosion lisäämiseen, jotta ruuhkat vähenisivät. Näin bussilla ja taksilla pääsisi kentälle nopeammin, mikäli sille todella on tarvetta.	
4	12.12.2023		Helsinki		

Haluaako Helsinki todella edistää lentoliikenteen käyttöä? Ja jos näin on, onko näin kallis ja kaupungin asukkailla pitkäaikaista ja jopa pysyvää asumismukavuutta heikentävä hanke todella järkevä ja vastuullinen ratkaisu?

Pysyvä meluhaitta sekä rakennusaikaisesta liikennöinnistä aiheutuvat häiriöt ja koululaisten liikenneturvallisuuden heikentäminen ovat hankkeen äärimmäisen huolestuttava kääntöpuoli, ja on surullista, jos lentoliikenteen edistäminen painaa vaakakupissa enemmän kuin kaupungin asukkaiden viihtyminen ja lasten turvallisuus.

Eikö tämän hankkeen sijaan kannattaisi kehittää junaliikennettä jo olemassa olevalla lentokentälle vievällä radalla? Kannattaisi myös etsiä keinoja julkisen liikenteen suosion lisäämiseen, jotta ruuhkat vähenisivät. Näin bussilla ja taksilla pääsisi kentälle nopeammin, mikäli sille todella on tarvetta.

Type here to search

20:40
29.12.2023

Vasa-museo x Opening Hours & Admission x Paloheinä-Pakila-Torpparinmäki x Lentorata ei saa aiheuttaa häiriöitä x

adressit.com/print_signatures.php?petition_id=424549

5	14.12.2023		Helsinki	Ei runkomelua asuntoihin. Olemme tarkoituksella muuttaneet rauhalliselle ja meluttomalle alueelle.	
				Ei runkomelua asuntoihin. Olemme tarkoituksella muuttaneet rauhalliselle ja meluttomalle alueelle.	
6	14.12.2023		Helsinki	Tämä Paloheinän tuhoaminen alkaa saada jo melko koomisia piirteitä. Se kulma joka jää Tuusulantien ruuhkista purkautuvalta liikenteeltä rauhaan pilataan asuinkäytöstä matalataajuuksisella melulla. Minne mahtaa Helsingin parhaat veronmaksajat lähteä täältä, kun alue on kerrostaloilla, läpiajoliikenteellä, palvelujen alasajamisella ja melulla tuhottu? Helsingissä kun ei enää tämän jälkeen ole pientaloalueita jäljellä.	
				Tämä Paloheinän tuhoaminen alkaa saada jo melko koomisia piirteitä. Se kulma joka jää Tuusulantien ruuhkista purkautuvalta liikenteeltä rauhaan pilataan asuinkäytöstä matalataajuuksisella melulla. Minne mahtaa Helsingin parhaat veronmaksajat lähteä täältä, kun alue on kerrostaloilla, läpiajoliikenteellä, palvelujen alasajamisella ja melulla tuhottu? Helsingissä kun ei enää tämän jälkeen ole pientaloalueita jäljellä.	
7	14.12.2023		Helsinki		
8	14.12.2023		Helsinki		
9	14.12.2023		Helsinki		
10	14.12.2023		Helsinki		
11	14.12.2023		Helsinki		

Type here to search

20:41
29.12.2023

Vasa-museo x Opening Hours & Admission x Paloheinä-Pakila-Torpparinmäki x Lentorata ei saa aiheuttaa häiriitä x

adressit.com/print_signatures.php?petition_id=424549

12	14.12.2023	Helsinki	
13	15.12.2023	Helsinki	
14	15.12.2023	Helsinki	
15	15.12.2023	Helsinki	
16	15.12.2023	Helsinki	
17	16.12.2023	Helsinki	
18	16.12.2023	Helsinki	
19	17.12.2023	Helsinki	
20	17.12.2023	Helsinki	
21	17.12.2023	Helsinki	Haittaa tai melua,tärinää tms. Ei saa aiheuttaa asukkaille. Ko asiat ovat suuria terveysriskejä!

Haittaa tai melua,tärinää tms. Ei saa aiheuttaa asukkaille. Ko asiat ovat suuria terveysriskejä!

Type here to search

20.41
29.12.2023

Vasa-museo x Opening Hours & Admission x Paloheinä-Pakila-Torpparinmäki x Lentorata ei saa aiheuttaa häiriitä x

adressit.com/print_signatures.php?petition_id=424549

22	18.12.2023	Helsinki	
23	20.12.2023	Espoo	
24	27.12.2023	Helsinki	
25	28.12.2023	Helsinki	Lentorata ei saa aiheuttaa häiriitä asukkaille esim. runkomelua!

Lentorata ei saa aiheuttaa häiriitä asukkaille esim. runkomelua!

26	29.12.2023	Helsinki	
27	29.12.2023	Helsinki	
28	29.12.2023	Helsinki	
29	29.12.2023	Helsinki	
30	29.12.2023	Helsinki	Lentorataa ei tule rakentaa, koska sitä ei tarvita

Lentorataa ei tule rakentaa, koska sitä ei tarvita

Type here to search

20.41
29.12.2023

Numero	Päivä	Nimi	Kommentti
26	29.12.2023	Helsinki	
27	29.12.2023	Helsinki	
28	29.12.2023	Helsinki	
29	29.12.2023	Helsinki	
30	29.12.2023	Helsinki	Lentorataa ei tule rakentaa, koska sitä ei tarvita
Lentorataa ei tule rakentaa, koska sitä ei tarvita			
31	29.12.2023	Helsinki	
32	29.12.2023	Helsinki	
33	29.12.2023	Helsinki	
34	29.12.2023	Helsinki	

Mielipide: Lentoradan YVAn selostus

Viite:UUDELY/322/2022

kirjaamo.uusimaa (at) ely-keskus.fi/

Asukkaat ja haitankärsijät,

18.12.2023

Uudenmaan ELY - keskus
ELY - centralen i Nyland

22-12-2023

Hankkeesta

Lentoradan hankkeessa vain pääradan lisäraiteella (hankevaihtoehto VE P) on oikeaa tarvetta.

Tunnelihanke (vaihtoehto VE L) on kansantaloudelle aivan liian kallis. Tunnelille ei ole oikeaa tarvetta matkustajaliikenteen nykyisellä ja ennustetulla tasolla.

Tunnelivaihtoehto heikentää matkustajaliikenteen yhteyksiä Keravalla ja Tikkurilassa sekä aiheuttaa Keravan nykyiselle ja tulevalle kaupunkirakenteelle merkittävää haittaa mm kiinteistöjen arvon laskuna ja korvaamattomina ympäristövaurioina.

Ajotunnelin A11 ja Kuilun 17 rakentamisvaiheen 550 800 m³ ktr louheen kuljetus 80 000 on uusi Suomen ennätys. Louheen kuljetuksen suurin osa tulisi 150 m päähän talostamme, ja rekkaralli jatkuisi vähintään kolme vuotta yötä päivää (Taulukko 2.1., Ajotunneli A11 ja Kuilu 17). Tämä aiheuttaa kohtuutonta haittaa koko Sompion ja Kanniston asuinalueille. Suuri haitta aiheutuisi Keravan maankäytön kehittämiseksi.

Jos ajotunneli A11 ja Kuilu K17 ovat vähintään kolme vuotta louherallissa Keravantielle, joudutaan myös VAKE hytyn pelastusasema Tuusulan puolella siirtämään toiseen paikkaan. Muutoin ambulanssikuljetusten ajat muuttuvat Keravalla moninkertaisiksi. Tästä koituu merkittäviä yhteiskuntataloudellisia kustannuksia, joita ei Lentoradan YVAssa ole lainkaan tunnistettu. Onko VAKE hyteltä pyydetty lausuntoakaan?

Suomiradan kokonaisuuden tarve on kelvottomasti arvioitu. Perustuen päivittämättömiin 2010-luvun täysin vanhentuneisiin Venäjän ratatarpeisiin: Pietarin turismiin, kahden idän raja-aseman karjalanmännyn ja pellettien tuontiin Pohjanlahden sellutehtaisiin, Helsinki-Vantaan kiinanturismilentoihin ja kotimaan vähentyneen matkustajaliikenteen liioiteltuun tarveluuloon. Tämä tarve tulee päivittää. Taloustieteilijöiden arviot kustannuksista tulee uusaa ja liittää päätöksentekoon (viimeksi arvioitu Uudenmaan maakuntakaavassa). Pohjanmaan ja Turun ratojen parantamisella on kiire.

YVA selostuksesta

Tehty ympäristövaikutusten arviointi on merkittävästi puutteellinen. Siinä suhteessa selostus ei vastaa Lentoradan YVAn ohjelmaa. Erityisesti melun, pölyn ja tärinän sekä luontovaikutusten ja kunkin ajotunnelien ja kuilujen olosuhteiden kuvaamisessa louhinnan, rakentamisen ja käytön aikana. Tällaisena selostus ei vastaa myöskään YVA-lain (252/2017) ja -asetuksen (277/2017) tavoitteita. Yhteysviranomaisen tulee puuttua näihin päätelmässään.

Selostus ei ole objektiivinen, vaan tarkoitushakuinen: tavoitteena on edistää Lentorataa. Mm. kapaleessa 7.3.1 selostusteksti väittää Keravantien melun haittaavan asutusta nykyisin niin, ettei Lentoradan kolmen vuoden 80 000 rekan ralli enää merkittävästi lisää meluhaittaa asuinalueella 120 m päässä aukosta. Hyvät metsäiset vyöhykkeet ovat tähän asti merkittävästi puskuroineet melua. Kuilun rakentaminen vie metsäisen vyöhykkeen ja aukko samoin. Keravantien liikenteen kymmen-

kertaistava valtava ympärivuorokautinen rekkaralli kymmen- ellei satakertaistaa meluhaitan yli kolmeksi vuodeksi. Onkin outoa, ettei liikennemallin melumalli tätä osannut ennustaa kuten Vantaalla!

Pääradalta poistuvan kaukoliikenteen melutason parantuminen on keskeisessä roolissa melumallissa (Taulukot 7.6. ja 7.7). Koska Tuusula ei ole pääradan varrella, miten siellä melun kärsijöiden osuus vähenee lentoradasta? Miksi pääradan keravalainen melunkärsijä on arvokkaampi kuin Lentoradan keravalainen melunkärsijä? Tällä menetelmällä väheksytään tunnelihankkeen asuntoalueen melunkärsijöitä. Keravalla on pääradan meluhaittoja vähennetty asuinrakennusten meluntorjuntarakenteilla ja melumuurein. Uuden Lentoratahankkeen sijoituessa asuinalueelle Keravalla, rakenteellisiin muutoksiin ei ole mahdollisuuksia. Tällöin melu on niillä merkittävästi haitallisempaa. Niin louheenkuljetuksesta kuin runkomeluna.

Sanallinen arviointi kappaleessa 8.3.1. liioittelee nykyistä lähtötasoa tärinälle ja runkomelulle tieverkosta, jotta vaikuttaisi Lentoradan kovempien ja pitkäkestoisempien tärinän ja runkomelun olevan siedettävämpiä. Tässä arvio on väärässä. Samoin lasketaan pääradan haitankärsijöiden vähenevän enemmän kuin uusia haitankärsijöitä saadaan tunnelista. Keravan Kannistossa ja Sompiossa noin 70 asuinrakennusta jäisi kokoaikaisen yli 15dB runkomelun alle (Taulukko 8.6.). Tämä haittaa merkittävästi asumista, etenkin nukkumista. Tähän ei Keravan tule suostua.

Kappaleessa 8.5. Vaikutusten merkittävyyydestä väheksytään keravalaisen haittaa, arvioiden asuminen herkäksi, mutta Lentotunnelihankkeen merkittävän tärinän ja melun olevan vähämerkityksistä, nykyisen tieliikenteen melun tasoa. Taulukko 8.7. ja 8.8. väheksyy keravalaisten haittaa sen lisääntymisen ollessa muka hyväksyttävissä, koska Helsingissä ja Vantaalla pääradan vähenevä liikenne parantaa siellä tulevan rakentamisen mahdollisuuksia. Tätä emme Keravalla hyväksy.

Taulukko 8.9. kertoo, kuinka Keravalla miltei 90 asuinrakennusta ja perhettä tulee kärsimään jopa 45db melua, joka jo estää asuminen. Kaikista Lentotunnelin kunnista Kerava saa pahimmat haitat. Nämä rakennukset on parasta purkaa, koska niissä ei enää voi asua. Tätä emme Keravalla hyväksy. Suuren herkkyyden asuntoalueet eivät siedä lainkaan lisärasitusta (Taulukko 15.1. ja 15.3.).

Vesistövaikutusten luvussa 11 on keskitytty pääradan alittaviin vesistöihin. Keravan pienvesiselviytyksen heikkouden takia Selostus ei ole tunnistanut Keravan ja Tuusulan puroja, jotka virtaavat Luhdanojana yli Aukon 11 ja Kuilun 17. Niiden hävittäminen tunnelihankkeessa vaatii vesilain luvan. Lähteitä tunnelin alueilla on useita, joita selostus ei tunnista mm. Myrtilojalla. Niinikankaan lehdon suojeluarvot tuhoutuvat Aukon 11 ja Kuilun 17 rakentamisessa. Miten tämä luonnon monimuotoisuuden väheneminen voidaan kompensoida?

Näistä aiheutuu suurta maarakentamisen ja vesistöjärjestelyjen tarvetta, jonka kustannuksia ei selostuksessa näy. Iäkkäillä asuntoalueilla on myös kaivoja, joita ei kaupungin rakennusvalvonta tunne. Maalämpökaivojen rakentamisen estovaikutuksen laajuutta ei ole alueella tunnistettu. Se vaikuttaa kiinteistöjen arvoon.

Lopputulos on asuntoalueilla Lentoratahankkeen suurista merkittävistä melu, tärinä ja pölyvaikutuksista, että miltei 90 asuinrakennusta tulee Keravalla tunnelihankkeen lunastettaviksi. Keravan mainehaitta on korvaamaton. Emme tätä hyväksy.

Lähtettäjä:
Lähetetty: perjantai 29. joulukuuta 2023 18.44
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUELY/322/2022 mielipide

Luokat: Tiina

Hei,

Tässä viestissä ilmaisemme mielipiteemme YVA-selostuksesta ja koko Lentorata-hankeesta, erityisesti koskien tunneli-ehdotusta.

Asumme alueella, jonka alta radan on suunniteltu menevän, ja meillä on todellisia huolia siitä, miten radan rakennus ja käyttö vaikuttaisi asunnomme kuntoon (mahdolliset vauriot tärinästä yms), asuntomme arvoon ja käyttömukavuuteen, kun rakentamisesta ja käytöstä tulisi lisämelua.

Emme kannata hanketta lainkaan, yllä olevien henkilökohtaisten syiden lisäksi myös siitä syystä, että hanke on valtavan kallis. Kustannusarviot, kuten esim länsimetron tapauksessa, moninkertaistuivat projektin edetessä. Ja kuinka kallista huoltotoimenpiteet maan alla ovat vs maan päällä - voimme vain arvailla.

Ja tällä hetkellä junalla pääsee Pasilasta lentoasemalle 23 minuutissa I/P -junalla, eikä ole mitään tarvetta päästä lentoasemalle nopeammin, koska lentokentälle mentäessä pitää aina varata hyvin aikaa itsestä riippattomiin viivästyksiin. Muutenkin Suomen valtion ja kuntien pitäisi säästää tämänhetkisessä taloustilanteessa.

Toivoen,