

Flygbanan Ab
Pilotvägen 3
01530 Vanda

Flygbanan, Helsingfors, Vanda, Tusby och Kervo

Motiverad slutsats (uppdaterad)

Den motiverade slutsatsen är kontaktmyndighetens motiverade slutsats om projektets betydande miljökonsekvenser och har utarbetats utifrån konsekvensbeskrivningen, de åsikter och utlåtanden som lämnats om den samt kontaktmyndighetens egen granskning. Den motiverade slutsatsen grundar sig på 23 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017, nedan MKB-lagen).

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (nedan NTM-centralen) har fungerat som kontaktmyndighet i MKB-förfarandet fram till den 31 december 2025. Tillstånds- och tillsynsverket har från och med den 1 januari 2026 ersatt de regionala NTM-centralerna som kontaktmyndighet enligt MKB-lagstiftningen.

1 Projektuppgifter

1.1 Projektets basuppgifter

Flygbanan Helsingfors, Vanda, Tusby och Kervo.

Flygbanan Ab är projektansvarig. Sitowise Oy och Ramboll Finland Oy fungerade som konsulter för den projektansvarige i förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

1.2 Beskrivning av projektet och dess alternativ

Flygbanan Ab planerar en ny banförbindelse som till största delen går i en tunnel från Böle i Helsingfors via Helsingfors-Vanda flygplats till Kervo. Bansträckningen börjar norr om Böle järnvägsstation, vid bangårdarna i Böle och Ilmala, och slutar söder om Kervo station. Av den cirka 25 kilometer långa Flygbanan består cirka en kilometer av en öppen bana med två spår och cirka 24 kilometer går i två separata bantunnlar. Banan har en tunnelstation vid Helsingfors-Vanda flygplats. Kommunerna inom projektområdet är Helsingfors, Vanda, Tusby och Kervo.

Syftet med projektet är att förkorta restiderna till Helsingfors-Vanda flygplats, minska antalet kilometer som körs med personbil samt tillföra tilläggskapacitet och minska störningskänsligheten i spårtrafiken i huvudstadsregionen.

Flygbanan Ab är projektansvarig (tidigare Finlandsbanan Ab), vars uppgift är att planera en ny banförbindelse fram till byggberedskap. Bolagets aktieägare är, utöver finska staten, städerna Helsingfors, Vanda och Lahtis.

Alternativ

För det föregående planeringsskedet av projektet genomfördes ett MKB-förfarande åren 2023–2024, då två genomförandealternativ granskades i bedömningsprogrammet och MKB-beskrivningen:

- Alternativ L: Byggande av Flygbanan
- Alternativ P: Förbättring av huvudbanan med ett tilläggs-spår (spår 5).

Dessutom granskades jämförelsealternativet 0+, där man på huvudbanan skulle genomföra de åtgärder som ingår i fas 1 och 2 för att förbättra den trafikmässiga kapaciteten på banavsnittet Böle–Riihimäki. I alla alternativ som granskades antogs ett digitalt system för säkerhetsanordningar och passagekontroll vara genomfört.

Av alternativen valdes byggandet av Flygbanan för den fortsatta planeringen, och våren 2025 ändrades Flygbanans sträckning som en del av projektets översiktsplanering. Kontaktmyndigheten förutsatte att den projektansvarige kompletterar konsekvensbeskrivningen i fråga om den nya sträckningen.

I den kompletterade konsekvensbeskrivningen har Flygbanans ändrade sträckning från Norra Vanda till Kervo granskats. I denna ansluter Flygbanan till huvudbanan redan söder om Kervo station. I den tidigare sträckningen gick Flygbanan som mest cirka 1,8 kilometer längre norrut än den nuvarande sträckningen och anslöt till huvudbanan vid Kytömaa norr om Kervo station. Banans nya sträckning är belägen i Tusby, Vanda och Kervo. I Helsingfors ändras sträckningen inte jämfört med den som granskades i det tidigare MKB-förfarandet.

Till följd av den nya sträckningen mellan Böle och Kervo ändrades Flygbanans totala längd från cirka 30 kilometer till 25 kilometer och längden på tunnelavsnittet från 28 kilometer till 24 kilometer. Jämfört med tidigare går banan en kortare sträcka på Tusbys sida och en längre sträcka på Vandas sida. I området för det nya tunnelavsnittet identifierades behov av fem schaktbyggnader och tre körtunnlar. Det behövs två färre schaktbyggnader än i den gamla sträckningen, men dessa schakt är med tanke på konsekvenserna för människor belägna närmare känsliga objekt än tidigare. De spår- och vägarrangemang i området Kytömaa och Ristikytö som tidigare planerats enligt förutredningen (spårflyttning på huvudbanan, flyttning av Kytömaantie, Flygbanan med sina betongtråg samt Flygbanans anslutning till Lahtis direktbana) behövs inte.

Enligt den projektansvarige har den kompletterade konsekvensbeskrivningen ersatt den ursprungliga konsekvensbeskrivningen till den del bedömningen behandlar Flygbanans konsekvenser i Tusby, Norra Vanda och Kervo. I kompletteringsrapporten behandlades inte huvudbanealternativet i den ursprungliga MKB-beskrivningen, eftersom projektplaneringen har framskridit till översiktsplanskedet på basis av Flygbanealternativet. En närmare beskrivning av projektet presenteras i konsekvensbeskrivningen.

2 Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning

2.1 Anhängiggörande av konsekvensbeskrivningen

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (nedan bedömningsförfarandet) anhängiggjordes i sitt första skede när projektansvarig Flygbanan Ab lämnade in programmet för miljökonsekvensbedömning (nedan bedömningsprogrammet) till kontaktmyndigheten den 23 september 2022. Bedömningsprogrammet var framlagt under tiden 10.10.2022–8.11.2022 och kontaktmyndigheten gav sitt utlåtande om det den 30 november 2022.

Projektansvarig lämnade för första gången in projektets miljökonsekvensbeskrivning (nedan konsekvensbeskrivningen) till kontaktmyndigheten den 25 oktober 2023 för att ge en motiverad slutsats. Konsekvensbeskrivningen kungjordes under tiden 1.11–29.12.2023 och en motiverad slutsats gavs om den 23 februari 2024.

Kontaktmyndigheten förutsatte den 4 juni 2025 att den projektansvarige kompletterar konsekvensbeskrivningen i fråga om miljökonsekvenserna av den nya bansträckningen. Den kompletterade beskrivningen lämnades till kontaktmyndigheten den 24 november 2025.

På projektet tillämpas förfarandet vid miljökonsekvensbedömning med stöd av punkt 9 d i bilaga 1 till MKB-lagen, byggande av järnvägar för fjärrtrafik.

2.2 Information och hörande om konsekvensbeskrivningen

Kontaktmyndigheten informerade om konsekvensbeskrivningen för Flygbanans nya sträckning, om att den hålls framlagd samt om möjligheten att framföra åsikter och lämna utlåtanden genom en offentlig kungörelse under tiden 8.12.2025–21.1.2026. Kungörelsen publicerades på NTM-centralens webbplats www.ely-keskus.fi/kuulutukset/uusimaa samt från och med den 1 januari 2026 på Tillstånds- och tillsynsverkets webbplats <https://lvv.fi/sv/aktuellt>. Information om kungörelsen skickades till städerna Helsingfors, Kervo och Vanda samt Tusby kommun för publicering i enlighet med 108 § i kommunallagen (410/2015). Dessutom informerades om konsekvensbeskrivningen, om att den hålls framlagd samt om möjligheten att framföra åsikter och lämna utlåtanden genom tidningsannonser som publicerades den 8 och 10 december 2025 i Helsingin Sanomat, Helsingin Uutiset, Hufvudstadsbladet, Keski-Uusimaa och Vantaan Sanomat.

Under hörandetiden var det möjligt att ta del av den kompletterade konsekvensbeskrivningen på följande ställen:

- Miljöförvaltningens webbtjänst på adressen <https://www.ymparisto.fi/sv/medverka/miljokonsekvensbedomning/flygbanan-abs-flygbana-helsingfors-vanda-tusby-och-kervo>.
- Helsingfors stad, stadsmiljöns kundtjänst, Verkstadsgatan 8, 00580 Helsingfors
- Kervo stad, Sampola servicecenter, Kultasepänkatu 7, 04250 Kervo
- Tusby kommun, Tuusinfo, Autoasemankatu 2, 04300 Tuusula

- Vanda stad, Vandainfo, Dickursby, Banvägen 11, 2 vån., 01300 Vanda

Ett publikevenemang om den kompletterade konsekvensbeskrivningen och projektet ordnades tisdagen den 16 december 2025 i Allaktivitetscentret Lumo i Vanda. Det var också möjligt att delta i evenemanget på distans.

3 Utlåtanden och åsikter om konsekvensbeskrivningen

Kontaktmyndigheten begärde den 8 december 2025 utlåtanden om den kompletterade konsekvensbeskrivningen från kommunerna inom projektets influensområde och från andra myndigheter som ärendet sannolikt berör. Kontaktmyndigheten fick in 15 utlåtanden och 10 åsikter om konsekvensbeskrivningen.

Följande myndigheter gav utlåtanden: Säkerhets- och kemikalieverket, Helsingfors stads räddningsverk, Helsingfors stad, Fingrid Abp, samkommunen Helsingforsregionens trafik HRT, Tusby kommun, Transport- och kommunikationsverket, Vanda stad, Kervo stad, Geologiska forskningscentralen GTK, Helsingfors stadsmuseum, Trafikledsverket, Finavia Abp, Nylands förbund och Mellersta Nylands miljöcentral. Åsikter lämnades av Metsälä-Seura rf, Keravan omakotiyhdistys rf, Keravan ympäristönsuojeluyhdistys rf, Vantaanjoen ja Helsingin seudun vesiensuojeluyhdistys rf samt Talliosake Oy. Dessutom lämnade fem privatpersoner in åsikter.

Nedan presenteras kontaktmyndighetens syn på det centrala innehållet i responsen från hörandet. Utlåtandena finns i sin helhet på adressen <https://www.ymparisto.fi/sv/medverka/miljokonsekvensbedomning/flygbanan-abs-flygbana-helsingfors-vanda-tusby-och-kervo>. I de utlåtanden som publicerats i webbtjänsten har uppgifter som betraktas som personuppgifter samt uppgifter enligt 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) tagits bort.

Sammanfattning av utlåtandena om kompletteringen

Allmänt

Bedömningen av den nya bansträckningen ansågs vara svåröverskådlig, eftersom man i kompletteringen på flera ställen hänvisade till den ursprungliga konsekvensbeskrivningen och all information om den nya sträckningen därför inte presenterades i kompletteringen. Det ansågs att uppgifterna om den nya sträckningen, för att undvika feltolkningar, borde ha presenterats i en och samma fil. Det ansågs också i flera utlåtanden vara viktigt att de föreslagna åtgärderna för att lindra olägenheterna beaktas heltäckande i den fortsatta planeringen och genomförandet av projektet. Särskilt betonades betydelsen av åtgärder som gäller bullerbekämpning.

I Nylands förbunds utlåtande påpekades att ändringen av bansträckningen också delvis gäller den bansträckning som är belägen i Vanda, även om den kompletterade konsekvensbedömningen endast har utarbetats för området mellan Tusbys gräns och

Kervo station. Det ansågs att miljökonsekvensbedömningen borde omfatta hela den nya sträckningen.

Alternativ

Kervo stad har ansett att den nya bansträckningen är positiv, eftersom den stärker stadens trafikförbindelser. Från Kervo får man en direkt förbindelse till flygplatsen och Kervo stations roll som bytesstation i södra Finland stärks. Kervo station borde också identifieras som en station där fjärrtåg stannar, vilket kan underlätta byten mellan fjärrtåg och närtåg.

Tusby kommun har konstaterat att den nya bansträckningen inte stöder det alternativ som kommunen föreslagit, där även Hyrylä skulle få en station som möjliggör närtrafik. Det är dock också viktigt att bygga Kervo station i anslutning till Flygbanan. När det gäller alternativet med byggande av Flygbanan måste man till exempel i placeringen av schaktkonstruktioner beakta den detaljplanering av betydande arbetsplatsområden som är under beredning i Södra Tusby och de funktioner som denna möjliggör.

Markanvändning och samhällsstruktur

Nylands förbund har konstaterat att Flygbanans nya sträckning överensstämmer med landskapsplanen och främjar utvecklingen av den befintliga region- och samhällsstrukturen. Byggandet av banan skapar inga nya regionalt betydande hinder- eller störningskonsekvenser för markanvändningen på landskapsnivå, eftersom avsnittet ovan jord nästan helt placeras i samma järnvägskorridor som huvudbanan och den nya sträckningen nästan helt går i tunnel. Förbundet påpekar dock att Flygbanans nya sträckning korsar avloppstunneln Kerava–Viksbacka och att konsekvenserna för denna måste beaktas i den fortsatta planeringen av projektet.

Tusby kommun har konstaterat att den nya bansträckningen inte strider mot Tusbys lagkraftvunna generalplan, men att tunneln, banan och de tekniska lösningar som ansluter till banan ska planeras och genomföras så att de inte medför begränsningar för Tusbys markanvändning eller dess kvalitet. Enligt Kervo stads utlåtande överensstämmer Flygbanans nya sträckning inte med Kervos nuvarande generalplan, men staden anser att sträckningen är ändamålsenlig och förbereder sig på att inleda beredningen av en etappgeneralplan för att utreda möjligheten att ändra bansträckningen.

Enligt Vanda stads utlåtande har bedömningen fokuserat på lokala konsekvenser för markanvändningen och samhällsstrukturen, medan mer omfattande konsekvenser har lämnats obeaktade. Förändringarna har främst bedömts ur Kervo centrum synvinkel. Om närtågstrafiken flyttas till Flygbanan kan tillgängligheten i östra Vanda försämrats. Förändringar i spårtrafiken påverkar också tillgängligheten till stationsområdena och därmed utvecklingen av det omgivande området.

Dessutom har Vanda stad påpekat att den nya sträckningen bland annat är belägen i stadsdelen Fallbäcken, där generalplanen anger en stationsreservering i Fallbäcken och ett nytt bostadsområde. Flygbanan ska planeras och genomföras så att dessa kan

förverkligas. Även banans schaktbyggnader ska planeras så att de orsakar så liten olägenhet som möjligt för landskapet och naturen.

Trafikkonsekvenser

Enligt Nylands förbund är bedömningen av trafikkonsekvenserna huvudsakligen omfattande, men det saknas en bedömning av hur den nya sträckningen och plattformskonstruktionerna vid flygplatsen påverkar de nuvarande planerna för Tallinntunneln. De sammantagna konsekvenserna av dessa två projekt borde bedömas. Dessutom borde man i fråga om Flygbanan och Tallinntunneln granska hur bytesförbindelserna påverkar den internationella tillgängligheten och tillgängligheten nationellt i ett område som är större än Helsingforsregionen.

Vanda stad har påpekat att staden inte delar den bedömning som framförs, enligt vilken Flygbanans nya sträckning inte ändrar slutsatserna i den ursprungliga konsekvensbeskrivningen om de omfattande (positiva) konsekvenserna för trafiken. Den nya sträckningen kan försämra tillgängligheten till Dickursby, Korso, Rekola, Björkby och Sandkulla, om en del av närtågen mellan Kervo och Helsingfors övergår till att använda Flygbanan. Konsekvenserna för regionala resor från Helsingfors till flygplatsen samt passagerarnyttan av Flygbanan bör bedömas närmare.

Traficom har påpekat att Flygbanans mål när det gäller förändrade färdstätt och kortare restider, särskilt i närtrafiken, delvis är beroende av biljettprodukter och trafikoperativa lösningar som ännu inte med säkerhet kan vara kända under MKB-förfarandet. I bedömningen har konstaterats att breddningen av huvudbanan i Kervo kan öka banans barriäreffekt och försvåra rörligheten i närheten av banan. Traficom konstaterar att man bör fästa uppmärksamhet vid säkerheten och smidigheten i de olika färdstätterna både under byggandet och under banans drift, så att människor inte övergår till privatbilism på grund av besvärliga och otrygga förbindelser.

I utlåtandena har det påpekats att mängden transporter av stenmaterial är betydligt större och att transporterna pågår under en längre tid än enligt bedömningen från 2023. Det ansågs att omfattningen av bullerkonsekvenserna från transporterna under byggtiden och metoderna för att lindra dem borde ha bedömts närmare. Ökningen av den tunga trafiken ansågs vara betydande och det konstaterades att den kan ge upphov till bullerolägenheter och säkerhetsrisker. Också konsekvenserna för trafiken i trafiknätet och för trafikledernas skick borde ha bedömts.

Finavia har påpekat att placeringen av Flygbanans konstruktioner inom flygplatsområdet eller i dess närhet kräver noggrann planering, så att luftfartens säkerhet eller möjligheterna att utveckla flygplatsen inte äventyras eller avsevärt försvåras.

Buller

I utlåtandena har det konstaterats att den nya bansträckningen ökar andelen tätortsområde och antalet människor inom banans influensområde, vilket innebär att antalet

personer som exponeras för buller- och vibrationsolägenheter ökar. Dessutom drabbar dessa olägenheter andra områden än i den tidigare sträckningen. Bansträckningen är i större utsträckning belägen i en tät stadsstruktur eftersom den går genom Kervo centrum.

Det konstaterades att den nya sträckningen orsakar negativa bullerkonsekvenser i Kervo jämfört med nuläget. Kervo stad har konstaterat att järnvägsbuller redan nu är ett betydande problem på flera platser längs banan. I fortsättningen bör uppmärksamhet fästas vid projektets bullerskydd så att järnvägsbullret inte ökar inom stadens område. Trafikledsverket har ansett att den minskning av bullerexponeringen som projektets genomförande medför har överdrivits. Att fjärrtrafiken flyttas från de nuvarande spåren till tunneln minskar i verkligheten inte bullernivåerna på det sätt som uppskattats.

Vanda stad har konstaterat att projektets konsekvenser för luftkvaliteten inte är obetydliga, eftersom tunnelbrytningen i Vanda beräknas pågå i cirka 40 månader. Transporterna under byggtiden ger upphov till damning och längs rutten finns känsliga objekt, såsom bostäder och ett daghem. Även om utsläppen under byggandet är tillfälliga och lokala bör åtgärder för dammbekämpning vidtas för att trygga luftkvaliteten. Det föreslogs också att den tunga trafiken förläggs utanför rusningstid som ett sätt att minska olägenheterna för luftkvaliteten.

Luftkvalitet

Vanda stad har påpekat att konsekvenserna för bullernivåerna av tunnelbygget och av transporterna av den sprängsten som uppkommer inte har modellerats eller bedömts närmare. Eftersom ökningen av den tunga trafiken är betydande och brytningen pågår under lång tid vore det väsentligt att göra en sådan bedömning. Staden påpekar att stomljud också är en central fråga med tanke på konsekvenserna för människor. Noggrann planering av dämpningen av stomljud och säkerställande av dess funktion är väsentlig, eftersom riktvärdena utan detta skulle överskridas i över 600 byggnader i Vanda.

Konsekvenser för grundvatten

Vanda stad har konstaterat att den grundvattenmodellering som staden krävde i sitt tidigare utlåtande har utarbetats under översiktsplaneringen och att projektet utifrån denna inte medför skadliga konsekvenser för vattenförsörjningen i grundvattenområdet Mätäkivi. Byggandet kan påverka mängden grundvatten i flygplatsens grundvattenområde. Dessutom har det konstaterats att det inom projektområdet finns energibrunnar och eventuellt också brunnar för hushållsvatten, vilka ska kartläggas och vid behov ersättande konstruktioner planeras.

Mellersta Nylands miljöcentral har konstaterat att den nya bansträckningen och placeringen av schaktbyggnaden i området med tanke på grundvattenområdet Mätäkivi förefaller bättre än tidigare. Dessutom ligger Flygbanans nya sträckning något längre bort än tidigare från Sammonmäki i Tusby, där det förekommer skadliga ämnen i grundvattnet. Den minskade mängden läckvatten från tunneln till följd av den nya sträckningen minskar eventuellt risken för förändringar i grundvattnets strömningsförhållanden, vilket kan leda till att skadliga ämnen i grundvattnet skulle kunna spridas över ett större område. Det är

viktigt att åtgärderna för att lindra olägenheterna genomförs med särskild omsorg för att minska de negativa konsekvenserna för grundvattnet.

Konsekvenser för naturmiljön

I utlåtandena har det konstaterats att konsekvenserna av den nya bansträckningen för naturmiljön är ringa, eftersom banan går i en tunnel. I Kervo riktas de mest betydande konsekvenserna mot området kring tunnelns mynning vid Jäspilä, där Nissinoja passerar under huvudbanan. Nissinoja fungerar som en viktig transportled för dagvatten och området kring den är ett viktigt rekreationsområde. I utlåtandena ansågs det att lösningarna i banplaneringen inte får ha konsekvenser som försämrar Nissinojas vattenkvalitet.

Mellersta Nylands miljöcentral har framhållit att en stor del av Nissinojas nya fåra kommer att gå i rör, men att det enligt konsekvensbeskrivningen skulle vara möjligt att förbättra dikets nuvarande tillstånd genom att flytta fåran. Miljöcentralen konstaterar att det är motsägelsefullt att en rörläggning av fåran skulle kunna förbättra den biologiska mångfalden och arternas livsmiljöer, eftersom åtgärden vanligen påskyndar flödena, försämrar vattenkvaliteten och minskar den biologiska mångfalden. Flyttningen av fåran borde utnyttjas som en möjlighet att restaurera den i enlighet med principerna för naturenlighet.

I utlåtandena konstaterades att den nya sträckningen har mindre konsekvenser för ekologiska nätverk än den tidigare sträckningen, eftersom den nya sträckningen inte korsar de gröna förbindelser som anges i landskapsplanen. Mellersta Nylands miljöcentral har dock framhållit att mynningen till den körtunnel och den schaktbyggnad med tillhörande trafikförbindelser som planerats i Grankulla i Tusby bör placeras i terrängen så att de möjliggör att den regionala ekologiska förbindelsen från Sibbo storskog via Mätäkivenmäki till Noux bevaras. I området borde man också göra fler artutredningar och beakta att områdets naturvärden bevaras. Man har inte heller utrett förekomsten av källor inom tunnelsträckningens influensområde, till exempel i skogsområdet nära industriområdet vid Kulomäentie.

Landskap och byggd kulturmiljö

I utlåtandena har det konstaterats att tunnelns schaktbyggnaders konsekvenser för landskapet och den byggda miljön kunde ha presenterats tydligare med hjälp av kartmaterial och illustrationsbilder. Dessutom konstaterades att en bana som går i tunnel har mycket små konsekvenser för fornminnesobjekten i Tusby och Kervo.

Klimatkonsekvenser

I utlåtandena ansågs att byggandet av Flygbanan underlättar utsläppsintensiva långdistansflygningar, även om projektet har motiverats med att resenärer övergår från bilism och inrikesflyg till att använda tåg. Det påpekades att den ökning av den internationella flygtrafiken som projektet orsakar inte har bedömts.

Dessutom konstaterades att klimatkonsekvenserna också i Flygbanans nya alternativ är större än i alternativet med ett tilläggs-spår på huvudbanan. Den nya sträckningen ansågs dock i detta avseende vara något bättre än den ursprungliga sträckningen för Flygbanan, eftersom den nya bansträckan är kortare och behovet av material och brytning därmed minskar. Dessutom kräver den nya sträckningen mindre byggande av schakt och körtunnlar.

Det ansågs att den verbala bedömning av klimatkonsekvenserna som gjorts i den kompletterade konsekvensbeskrivningen inte ger en tydlig bild av storleken på utsläppen från byggandet av projektet och deras betydande andel av projektets totala utsläpp. Avsaknaden av numeriska utsläppsberäkningar försvagar bedömningens täckning.

Sammanfattning av åsikterna om kompletteringen

Alternativ

I åsikterna lyftes olika synpunkter fram på det bästa genomförandealternativet för projektet. Å ena sidan understöddes det tidigare huvudalternativet där Flygbanan går i en tunnel under hela Kervo stadsområde. Den nya sträckningen ansågs vara ohållbar ur Kervobornas synvinkel, eftersom att föra upp banan till markytan mitt i tät bebyggelse avsevärt ökar bullerexponeringen från trafiken och försämrar boendetrivseln. Dessutom skulle det långvariga byggandet av projektet orsaka oskäliga olägenheter i form av damm, buller och trafik i befintliga småhusområden.

I andra åsikter ansågs att det ursprungliga alternativ P, förbättring av huvudbanan med ett tilläggs-spår, skulle vara den bästa lösningen både med tanke på miljökonsekvenserna och kostnaderna. Flygbanans tunnelprojekt ansågs vara alltför stort till sin skala och sina risker i förhållande till de eftersträvade nyttorna. I alternativet med tilläggs-spår skulle man stödja sig på den befintliga trafikkorridoren och också kunna trygga boendetrivseln och miljövänliga energibrunnar.

Det konstaterades att syftet med MKB-förfarandet är att hitta ett alternativ för Flygbanan som har så små skadliga miljökonsekvenser som möjligt. Enligt åsikterna skulle detta ha krävt att man också granskade ett alternativ där möjligheten att förbättra och utveckla den nuvarande huvudbanan hade undersökts, till exempel genom spår- och plattform-ändringar, tilläggs-spår och ny tågmateriel på bangårdarna i Dickursby och Kervo. Det påpekades att Digispår och förbättringsåtgärderna på huvudbanan redan är beslutade och delvis genomförda projekt, som ger den tilläggs-kapacitet som behövs långt in i framtiden utan andra åtgärder.

Buller

I många åsikter uttrycktes oro över att bullret ökar under projektets långvariga byggande och under trafiken. Det påpekades att bedömningen av bullret under byggtiden är bristfällig bland annat i fråga om huruvida brytningen ska genomföras genom sprängning eller borrhning samt när och hur ofta buller uppstår. Det trafikrelaterade bullret skulle också öka i

områden som redan nu lider av trafikbuller. I åsikterna ansågs att stomljudet från tågtrafiken kan orsaka en betydande försämring av boendetrivseln även efter ändringen av bansträckningen i flera områden, såsom Baggböle, Svedängen och Krämertsskog i Helsingfors.

På grund av felaktiga antaganden och slutsatser ansågs bedömningen av bullerkonsekvenserna vara felaktig, särskilt i fråga om stomljud, och bedömningen ansågs inte i tillräcklig grad beakta de mekanismer genom vilka stomljud orsakar olägenheter. Vid bedömningen av stomljudets konsekvenser ska även nivån på bakgrundsbullret och den nuvarande bullernivån i bostäderna i området beaktas. Det konstaterades att decibelgränsen för störande stomljud är flytande och att man inte kan säga att bullernivåer under den föreslagna gränsen på 30 dB inte skulle orsaka olägenheter. Det föreslogs att den maximala gränsen för stomljud ska fastställas till 25 dB och att bedömningen av stomljud ska kompletteras.

Det påpekades att det i bedömningen inte entydigt har visats att bullerolägenheterna kan förhindras med de föreslagna dämpningskonstruktionerna, och att man i fråga om stomljud inte har undersökt den bästa möjliga tekniken för att avlägsna stomljud. En vibrationsisolerad spårplatta i ballastfritt spår hade rekommenderats i det ursprungliga MKB-förfarandet, men har trots detta inte använts i översiktsplanen. Det konstaterades att om man går vidare med den bansträckning som nu föreslås bör man satsa på åtgärder för att lindra bullret och använda de effektivaste möjliga dämpningslösningarna, såsom sänkta tåg hastigheter och vibrationsisolerad spårplatta.

Konsekvenser för ytvatten

I åsikterna uttrycktes oro över att tillståndet i Nissinoja i Kervo försämras till följd av planen att flytta diket. Det påpekades att en strömplats går förlorad i diket och att faunan i den del som flyttas förstörs helt. Samtidigt försvinner å andra sidan en tröskel som hindrar fiskarna från att röra sig i diket, och diket skulle bara passera under banan en gång. Man ansåg inte att det finns några hinder för att flytta Nissinojas fåra, om man samtidigt kan undanröja hinder för organismers rörlighet i fåran.

Det konstaterades att man i bedömningen inte har beaktat tryggandet av Nissinojas grundflöde eller förändringar i vattenvolymen. Rörläggningen i fåran borde dock begränsas, eftersom vattenhanteringen är lättare i naturlika öppna fåror och vattenkvaliteten i bäcken skulle förbättras. Det ansågs att diket borde restaureras så högklassigt och naturligt som möjligt inom hela Flygbanans influensområde, jämfört med hur det ser ut i dag. Dessutom konstaterades att området längs Nissinoja, särskilt på den östra sidan av banan, i stor utsträckning har tagits över av invasiva arter och att man i samband med byggandet av området bör förhindra att dessa arter sprids med jordmassorna.

Klimat

I åsikterna konstaterades att banprojekt ofta motiveras med de klimatfördelar de medför. I den kompletterade konsekvensbeskrivningen för flygbanan har banans inverkan på

trafikens växthusgasutsläpp dock bedömts vara endast svagt positiv, medan utsläppen från byggandet av banan är enorma och det därför skulle ta avsevärt lång tid att kompensera dem. Det påpekades att projektet också motiveras med att man skapar bättre trafikförbindelser till Helsingfors-Vanda flygplats och att det därmed även kan ses som en investering som främjar flygtrafiken och sannolikt skulle öka flygresandet och dess koldioxidutsläpp.

Konsekvenser för människors levnadsförhållanden

I åsikterna påpekades att allt fler fastigheter använder jordvärme som energikälla. I bedömningen har det inte granskats vilka ekologiska och ekonomiska olägenheter som uppstår om fastigheterna längs banan förhindras från att använda jordvärme och övergår till andra uppvärmningsformer.

Det konstaterades att konsekvensbeskrivningen inte heller har granskat konsekvenserna för invånarnas materiella egendom eller sätt att mildra dessa konsekvenser.

Sammanfattning av utlåtandena och åsikterna från 2023

Kontaktmyndigheten fick in 23 utlåtanden och 17 åsikter om konsekvensbeskrivningen vid hörandet år 2023. En av åsikterna var en petition undertecknad av 25 personer.

Sammanfattning av utlåtandena

De utlåtanden som lämnades om projektet gällde huvudsakligen Flygbanan-alternativet (ALT L). Enligt utlåtandena hade konsekvensbeskrivningen utarbetats väl och gav i huvudsak en god helhetsbild av projektets möjliga konsekvenser och av åtgärderna för att lindra dem. Det konstaterades att konsekvensbeskrivningen inte tillräckligt motiverade projektets nödvändighet, särskilt eftersom Digispår-projektet och den pågående kapacitetsökningen på banavsnittet Böle–Riihimäki har bedömts möjliggöra tilläggs-kapacitet även utan Flygbanan eller tilläggsspår på huvudbanan. Beskrivningen saknade en analys av projektets lönsamhet och effektivitet. Nyttan av projektet ansågs huvudsakligen vara förbättrad tillgänglighet till flygplatsen, och det konstaterades att projektet inte är motiverat ur klimatsynpunkt. I den fortsatta planeringen betonades vikten av att lindra olägenheterna.

Det konstaterades att de delvis ringa positiva konsekvenserna av huvudbanealternativet berodde på de avgränsningar som gjorts i granskningen. Till exempel hade utveckling och ändringar av växlar och plattformskonstruktioner lämnats utanför granskningen, trots att en utveckling av den befintliga infrastrukturen kunde ha ökat alternativets positiva konsekvenser. För östbanans del konstaterades i konsekvensbeskrivningen att dess anslutning till huvudbanan i praktiken skulle vara omöjlig i huvudbanealternativet och i alternativ 0+. Det påpekades att man i stället för detta konstaterande borde ha utrett och beskrivit hur planerna bör ändras så att Östbanan kan anslutas till huvudbanan i dessa alternativ.

Det påpekades att åtgärderna för att lindra de negativa konsekvenserna hade beaktats i varierande grad, vilket försvårar jämförelsen mellan projektalternativen. Projektets positiva och negativa konsekvenser borde ha granskats enligt samma kriterier och med samma noggrannhet för båda alternativen för att alternativen skulle vara jämförbara.

Markanvändning

I utlåtandena konstaterades att konsekvensbeskrivningen på ett korrekt sätt redovisar landskapsplansituationen och beskriver projektets förhållande till landskapsplanen. Båda projektalternativen överensstämmer med landskapsplanen, men alternativet med flygbanan skapar fler möjligheter att utveckla samhällsstrukturen. När det gäller Helsingfors ansågs huvudbanealternativet vara sämre med tanke på markanvändningen, eftersom det skulle förutsätta planändringar, inlösen av markområden, behov av breddning av järnvägsbroar samt andra betydande ändringar. Konsekvenserna skulle särskilt drabba stationsområdena, som hör till Helsingfors viktigaste utvecklingsområden. Tilläggsspåret skulle medföra betydande begränsningar för markanvändningen i dessa områden.

När det gäller Vanda konstaterades att de negativa konsekvenserna av flygbanealternativet för Dickursby kan vara större än vad som bedömts. Det ansågs viktigt att samordna schakten och körtunnlarna med detaljplaneringen och Vanda spårvagnsprojekt. När det gäller Tusby konstaterades att det inom järnvägskorridoren för Flygbanan finns nya lagakraftvunna detaljplaneområden och detaljplaneområden som är under beredning, vilka banan eller tunnelns arbets- eller ventilationstunnlar kan påverka. I den fortsatta planeringen ska man utöver nuläget och de lagakraftvunna detaljplanerna även beakta planerna för området.

I Kervo ska den fortsatta planeringen av Flygbanan beakta eventuella stationsplatser i Kytömaa och Ristikytö i enlighet med de aktuella markanvändningsplanerna. I huvudbanealternativet bör det utredas om Saviontie ryms på sin nuvarande plats.

Det påmindes om att man i den mer detaljerade planeringen ska begära ett korsningsutlåtande av Fingrid till de delar där banan eller dess konstruktioner placeras inom eller i närheten av kraftledningsområdet.

Buller, stömljud och vibrationer

Det ansågs nödvändigt att man i den fortsatta planeringen på nytt bedömer antalet bostäder och störningskänsliga objekt som exponeras för buller, vibrationer och stömljud samt planerar bekämpningsåtgärder så att de underskrider rikt- och gränsvärdena. Det påpekades att man i bullerutredningen för huvudbanans del har utgått från tåg som kör i maxhastighet, vilket de inte uppnår på sträckan Kottby–Kervo. Resultatet blir fler exponerade än i verkligheten och större områden som exponeras för buller. Därmed överdriver bedömningsresultatet av bullerkonsekvenserna av flygbanealternativet att antalet bullerexponerade minskar i förhållande till huvudbanealternativet.

Att de kalkylmässiga riktvärdena för stömljud överskrider trots dämpningsmatta ansågs inte godtagbart. Bullerkartorna borde kompletteras så att också de byggnader och fastigheter

som utsätts för beräknat stomljud framgår av kartan. Vibrationer och stomljud ska också bedömas för planerade bostadsbyggnader och känsliga objekt.

I konsekvensbeskrivningen konstaterades att medelljudnivån dagtid är mer dimensionerande för bullret inomhus än medelljudnivån nattetid eller de tillfälliga maximala ljudnivåerna nattetid. Till stöd för detta har dock inga modelleringskartor presenterats. Bilagekartorna till beskrivningen borde kompletteras så att det framgår vilka byggnader där det finns risk för att riktvärdena överskrids dag- eller nattetid eller att rekommendationsnivån för tillfälliga maximala ljudnivåer överskrids. Det framgår inte av beskrivningen vad antagandet grundar sig på att bullerhinder inte påverkar de högsta bullernivåerna mot byggnaders fasader. Det är oklart om antagandet endast avser tillfälliga maximala ljudnivåer vid fasaderna (L_{Amax}) eller också medelljudnivåer vid fasaderna dag- och nattetid (L_{Aeq}). Bullerhindrens effekt borde redovisas på kartor både i fråga om medelljudnivåer vid fasaderna dag- och nattetid och tillfälliga maximala ljudnivåer (L_{Amax}).

Det påpekades att konsekvenserna under byggtiden har presenterats alltför snävt och mer allmänt. Det ansågs att det som presenteras i konsekvensbeskrivningen borde kompletteras i fråga om bullrande arbetsmoment och att en karta över influensområdena för buller under arbetstid borde utarbetas. I kompletteringarna bör särskild uppmärksamhet fästas vid bullrande arbetsmoment nattetid, deras varaktighet, bullernivåer och exponerade objekt. Som bullerkällor ska man också beakta eventuella tunnelfläktar som monteras vid tunnelns mynningar och deras användning. Det konstaterades att bullret från transporterna av sprängsten från Flygbanans tunnlar ska bedömas, eftersom det är omfattande och långvarigt.

Till bullerkonsekvenser som uppstår under driften av Flygbanan hör också maskiner och anordningar som anknyter till tunnelns tekniska underhåll, såsom ventilation. Deras tekniska genomförande och till exempel placeringen av frånluftskanalerna hade inte presenterats i konsekvensbeskrivningen. Det är väsentligt att frånluftskanalerna placeras så att de inte orsakar buller-, stomljuds- eller vibrationskonsekvenser för omgivningen, bostadsbyggnader eller känsliga objekt.

Luftkvalitet

När det gäller luftkvaliteten konstaterades att utsläppen under byggandet av flygbanan är betydande för de boende i närområdet eftersom byggskedet beräknas pågå i cirka 27–30 månader. Användningen av luftkvalitetszoner vid bedömningen av de lokala luftkvalitets-effekterna är oprecis, eftersom zonerna är avsedda för bedömning av konsekvenserna av markanvändning och planläggning. Det konstaterades att det vid tunnelns mynning och i områden med dålig ventilation är nödvändigt att bedöma effekterna av luftföroreningar genom mätningar eller modellering samt att utnyttja resultat från motsvarande tunnelprojekt. Att täcka lasten samt att noggrant vattna och tvätta körvägarna anses vara de primära metoderna för att lindra olägenheter för luftkvaliteten. Den tidsplanering som presenteras i konsekvensbeskrivningen kan inte anses vara en särskilt tillförlitlig åtgärd, eftersom transporterna i första hand genomförs utifrån transportbehovet.

Trafik

Det framfördes att depåer för närtågstrafiken tillsammans med Digispår och mindre infrastrukturåtgärder är en förutsättning för att öka bankapaciteten på sträckan Helsingfors–Böle. En betydande del av de beräknade passagerarnyttorna av Flygbanan gäller enligt konsekvensbeskrivningen sträckan mellan Helsingfors centrum och Böle samt flygplatsen. Detta konstaterades vara osäkert eftersom det inte är känt om HRT-biljetter kan användas i fjärrtågstrafiken på Flygbanan. Biljettpriserna påverkar passagerarmängderna och de nyttor som projektet ger. Man önskar närmare bedömningar i frågan.

De olägenheter som transportererna av sprängsten under byggtiden medför nämns i flera utlåtanden. Det noteras att konsekvenserna av transportererna av sprängsten kan ha underskattats. Det anses viktigt att transportererna och den övriga trafiken under byggtiden ordnas så långt från bebyggelse och störningskänsliga objekt som möjligt. I den fortsatta planeringen ska transportlederna, antalet exponerade, olägenheternas varaktighet samt de lindrande åtgärderna och uppföljningen av hur väl de lyckas bedömas närmare. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid trafiksäkerheten, och man måste säkerställa att den tunga trafikens anslutning till det övriga trafikflödet inte orsakar farliga situationer. Det ansågs nödvändigt att utöver totalmängderna även redovisa sprängstenstransportererna per körtunnel som faktiska dygnstrafikmängder, med beaktande av både tur- och returtrafik.

När det gäller konsekvenserna under driften konstaterades att Flygbanans uppskattade effekter på trafikmängderna för olika färsätt verkade små i förhållande till projektets storlek. I den fortsatta planeringen av Flygbanan är det mycket viktigt att säkerställa smidiga kollektivtrafikförbindelser mellan arbetsplatsområdena i närområdet och flygplatsen. Bedömningen av konsekvenserna av flygbanealternativet för restiderna ansågs vara bristfällig. I konsekvensbeskrivningen saknas den faktiska genomsnittliga restiden med Flygbanans tåg mellan Helsingfors centralstation och flygplatsen med beaktande av tågens turtäthet och eventuella väntetider. Det påpekades också att schakt 11 i närheten av flygplatsen måste planeras så att det inte äventyrar flygsäkerheten.

Det konstaterades att stationsområdena längs huvudbanan enligt gällande landskapsplan är centrala fokusområden för att utveckla samhällsstrukturen och främja hållbar mobilitet. Vid eventuell fortsatt planering bör man särskilt satsa på stadsmiljöns kvalitet samt på att främja gång-, cykel- och kollektivtrafikens funktion och attraktivitet. När det gäller huvudbanealternativet påpekades att konsekvenserna för servicenivån, trafiken och trafiksystemet inte har bedömts. För alternativet har samma trafikmängd angetts som för jämförelsealternativet VE 0+. Dessutom har alternativets konsekvenser för förbindelserna längs banan bedömts alltför snävt.

Jordmån, berggrund och naturresurser

I flera utlåtanden framfördes att massbalansen i Flygbananalternativet uppvisar ett mycket stort överskott. Det konstaterades att utnyttjandet av stenmaterial som bryts i samband med stora infrastrukturprojekt i Finland i allmänhet inte har varit hållbart med tanke på cirkulär ekonomi. Det uppmuntrades till att i den fortsatta planeringen fästa särskild uppmärksamhet vid ett så resurseffektivt utnyttjande och återbruk av sprängstenen som

möjligt, och det rekommenderades att man redan i planeringskedet fastställer sprängstenens kvalitet och lämplighet för olika användningsändamål med hjälp av kartläggningar, testprov och mineralogiska undersökningar. Det konstaterades att konsekvenserna av sulfatjordar felaktigt har bedömts som obetydliga och att det kartläggningsmaterial från GTK som använts som utgångsinformation är allmänt hålllet. Till exempel i Svedängen har risken för att sulfatjordar ska bildas identifierats. Motsvarande risk måste beaktas även på andra schaktplatser.

Konsekvenser för ytvatten och fiskbestånd

Det konstaterades att vatten från arbetsområdena i båda projektalternativen kan ha betydande skadliga konsekvenser för närliggande vattendrag. Det är viktigt att utarbeta en plan för hanteringen av dagvatten under byggtiden, där det framgår hur man kan förhindra att skadliga ämnen och belastning transporteras till vattendragen. Det konstaterades att behandlingen av vatten från arbetsområdena i Flygbanealternativet förblir oklar. Det påpekades att vattnet från arbetsområdena ska behandlas innan det leds till vattendrag. Särskilt i bäckmiljöer ska man också iaktta den fredningstid för fisk som gäller 1.9–30.11. När det gäller konsekvenserna för ytvatten rekommenderades att man tar lärdom av byggandet av Ringbanan, där vatten från arbetsområdena leddes via sedimenteringsbassänger till diken och bäckar, men där trots detta fasta partiklar och näringsämnen spreds ända till bäckvattnen. Det påmindes om att tunnelsträckningens influensområde omfattar flera öringbäckar, bland annat Krakanoja och Kylmäoja. I dessa måste grumling av vattnet och näringsutsläpp förhindras. När det gäller övriga vattendrag konstaterades att det i fråga om rännen i Harminkallio måste utredas om den är i naturtillstånd och om det är fråga om ett objekt enligt vattenlagen.

Konsekvenser för grundvatten

Det konstaterades att grundvattenområdet vid flygplatsen sannolikt kommer att utsättas för sammantagna konsekvenser från tunnlarna för Ringbanan och Flygbanan. Betydelsen och omfattningen av de sammantagna konsekvenserna borde bedömas närmare än vad som nu presenterats. Detta bör också beaktas i fråga om glykol och dess nedbrytningsprodukter i marken och i berggrundvattnet i området.

Det ansågs att Flygbanans risker och konsekvenser för det viktiga grundvattenområdet i Mätäkivi med tanke på vattenförsörjningen inte har utretts tillräckligt. I grundvattenområdet Mätäkivi bedrivs skyddspumpning för att förhindra att skadliga ämnen når grundvattnet vid vattentaget i Kungskällan. Projektets konsekvenser för grundvattnet med avseende på skadliga ämnen i grundvattnet bör utredas så noggrant att man bland annat kan förhindra förändringar i grundvattennivån och strömningsriktningarna som skulle kunna påverka spridningen av de skadliga ämnena i fråga. En betydande risk i projektet är att skadliga ämnen i grundvattnet sprids oförutsägbart över ett stort område.

Mängden läckvatten i grundvattnet under byggtiden kan vara större än beräknat och beror på hur väl tätningen av tunneln lyckas, vilket förblir oklart i bedömningen. Det konstaterades att nivån på berggrundvattnet sannolikt sjunker eller måste sänkas till tunnelnivå under brytningsarbetena trots tätningsåtgärder. Nivåerna i berggrundvattnet

stiger inte nödvändigtvis tillbaka till den nuvarande nivån, vilket även kan påverka nivån på grundvattnet i marken. Det konstaterades att det i Mätäkiviområdet bör göras preciserande grundvattenundersökningar och modellberäkningar för olika mängder läckvatten och att planer för att minska de skadliga konsekvenserna bör utarbetas utifrån resultaten. Det föreslogs också att man ska granska möjligheten att flytta tunnelsträckningen så att den inte går under grundvattenområdet.

Naturkonsekvenser

Det framfördes att båda projekialternativen kan ha konsekvenser för Naturaområdet Vanda å. Dessutom togs flera naturobjekt upp som flygbanealternativet kan påverka. Det påpekades att flygbanealternativets sträckning går under fem naturskyddsområden och ligger mindre än 200 meter från fyra andra naturskyddsområden. Dessutom ligger en del av schakten och öppningarna till körtunnlarna i ett ekologiskt nätverk. I Kervo korsas Flygbanans avsnitt ovan jord av landskapsplanens behov av grönförbindelse mellan Tuomalansuo och Paipis, och det är viktigt att denna tryggas i den fortsatta planeringen.

I flygbanealternativets influensområde finns flera öringbäckar, bland annat Krakanoja och Kallbäcken. Det påpekades att Kallbäcken är ett mycket betydande fortplantningsområde för havsöring och att dess betydelse har förbisetts i beskrivningen. För övre loppet av Krakanoja har ett område avgränsats där ett eller flera vertikala schakt avses byggas. I avgränsningen ingår den norra delen av Krakantuisto naturskyddsområde. Det konstaterades att ett vertikalt schakt inte får byggas på en plats där det skulle ha skadliga konsekvenser för Krakantuisto naturskyddsområde eller de närliggande LUO-områdena Sarkaniitty–Peltovuoren metsä och Tuulensuuparken. Det påpekades att det i LUO-området i Tuulensuuparken också finns livsmiljö för flygekorre och värdefullt häckande fågelbestånd, och att åtminstone förekomsten av flygekorre i området måste utredas innan byggandet inleds.

I Tusby ligger den lokalt värdefulla bäckfåran Pirunkorvenpuro och ett bördigt kärr som omfattas av skogslagen i den omedelbara närheten av flygbanealternativet. Den körtunnel och det schakt som planerats intill naturskyddsområdet Harminkallio–Markoissuo kan orsaka skadliga buller- och vibrationskonsekvenser. Det konstaterades att byggnadsarbeten som utförs i närheten av naturskyddsområden ska utföras utanför fåglarnas häckningstid.

I Kervo finns Niinikankaan lehto och Myrtinoja, som enligt beskrivningen påverkas av att körtunneln och schaktet placeras i området. Området är ett lokalt värdefullt objekt, och naturutredningen borde preciseras i fråga om huruvida objektet uppfyller kriterierna för värdering av naturmiljöer (LAKU-kriterierna) som ett värdefullt objekt på landskapsnivå. Det förutsattes att en utredning om flygekorre görs i området. Det ansågs att det också finns skäl att göra en utredning om flygekorre i aspbeståndet i Kytömaa i Kervo. Det framfördes synpunkter på konsekvenserna av att Flygbanans betongtråg byggs i friluftsområdet Sikokallio i Kervo. Vid Sikokallio går Flygbanan under jord.

Landskap och kulturmiljö

För båda alternativen hänför sig de mest betydande negativa konsekvenserna till hur synliga banans konstruktioner är i landskaps- och stadsbilden. Konsekvenserna för kulturmiljön blir i konsekvensbeskrivningen i huvudsak obetydliga eller små. I utlåtandet konstaterades att projektalternativets konsekvenser för lokala kulturmiljöer och kulturarvsobjekt inte har granskats tillräckligt heltäckande och att de kan orsaka negativa konsekvenser. Flygbanealternativets konsekvenser för kulturmiljön har bedömts som måttligt negativa på de ställen där Flygbanan kommer upp till markytan. Som sådana platser nämns den lokalt betydelsefulla bybacken i Tuomala och åkeröppningen i området. Det konstateras att alternativet också kan ha negativa konsekvenser för kulturmiljöerna på grund av arbets- och ventilationstunnlar samt eventuella öppna tunnlar.

Det konstaterades att konsekvensbedömningarna behöver kompletteras i fråga om konsekvenser för fornlämningar och i synnerhet i fråga om konsekvenserna under byggtiden. Det föreslogs att beskrivningen kompletteras med ett avsnitt där man bedömer de eventuella konsekvenserna av byggandet av flygbanans tunnel för de arkeologiska objekt som ligger ovanför tunneln.

Klimat

Det ansågs att den presenterade bedömningen av klimatkonsekvenserna är relativt snäv och inte ger någon helhetsbild av vilka konsekvenserna är till exempel i förhållande till de nationella klimatmålen eller de årliga nationella utsläppen. Projektet motiveras ur utsläppssynpunkt med att resenärer går över från bil och inrikesflyg till att använda tåg. Projektet underlättar dock flygtrafiken till utlandet. I beskrivningen har minskningen av utsläppen från inrikes flygresor i flygbanealternativet bedömts, men förändringen till följd av ökad internationell flygtrafik har inte granskats.

Det konstaterades att största delen av klimatkonsekvenserna i båda alternativen uppstår genom byggande och underhåll, särskilt i flygbanealternativet. Det förutsattes att utsläppskonsekvenserna under byggtiden preciseras i den fortsatta planeringen. Man önskade att låga utsläpp skulle fastställas som ett mål för projektet. I den fortsatta planeringen av projektet borde mer detaljerade och lämpliga sätt att minska växthusgasutsläppen från byggandet beaktas och identifieras. Det påpekades att klimatkonsekvenserna av att avveckla projektet inte har bedömts. Det har inte heller utarbetats någon motsvarande tabell över klimatkonsekvensernas betydelse som för de övriga bedömda effekterna.

Övriga konsekvenser, såsom sammantagna konsekvenser

Dessutom behandlades i utlåtandena kortfattat andra konsekvenser, såsom projektets inverkan på den regionala risknivån, flygplatsens vibrationskänsliga utrustning och fastigheternas jordvärmeanläggningar.

När det gäller sammantagna konsekvenser konstaterades att man i planeringen av projektet måste beakta andra projekt som är förlagda till Helsingfors-Vanda flygplats, såsom Vanda spårvagn och FinEst Link, det vill säga Tallinntunneln. När det gäller det

sistnämnda bör man utreda hur Flygbanans sträckning och plattformskonstruktionerna på flygplatsen påverkar de senaste aktuella planerna för Tallinntunneln, inklusive förbindelsen från flygplatsen till godsterminalen i norra ändan av Tallinntunneln och från godsterminalen till Hangö–Hyvingebanan. I bedömningen av de sammantagna konsekvenserna saknas konsekvenserna av bytesförbindelserna mellan Flygbanan och Tallinntunneln för den internationella tillgängligheten och nationellt i ett område som är större än Helsingforsregionen.

Sammanfattning av åsikterna

Liksom i utlåtandena behandlade också en stor del av åsikterna huvudsakligen Flygbanealternativet. I flera åsikter ifrågasätts projektets nödvändighet. Man anser att den tilläggskapacitet som behövs för tågtrafiken också kan uppnås genom åtgärderna i jämförelsealternativ 0+ och konstaterar att en del av kapacitetsbehovet bygger på föråldrade prognoser. Det konstateras att det inte är ändamålsenligt att genomföra projektet om det inte kommer att användas med full kapacitet. Det påpekas att hållbarhets- och klimatkonsekvenserna av flygbanealternativet förblir oklara. I konsekvensbeskrivningen bedöms växthusgasutsläppen minska endast marginellt och biltrafiken bedöms till och med öka något. Det konstateras att flygning orsakar växthusgasutsläpp och att byggandet av banan kan komma att öka flygtrafiken i stället för att minska den.

De nyttor som fås av flygbanealternativet ifrågasätts. Man anser att Flygbanan endast skulle betjäna en liten grupp resenärer och konstaterar att flygplatsen redan kan nås via Ringbanan. Man anser att projektets kostnader och skadliga miljökonsekvenser är oskäligen i förhållande till nyttan. Till exempel skulle restiden från Helsingfors centrum förkortas med 15 minuter med Flygbanan, vilket anses vara en liten nytta i förhållande till projektets kostnader. Det konstateras också att förbindelsen mellan Helsingfors centrum och flygplatsen också kan komma att förverkligas genom det planerade FinEst Link-projektet. Det anses att konsekvensbeskrivningen inte är objektiv, utan att den syftar till att främja Flygbanealternativet. Man anser att känslighetsgranskningarna främst gäller sådant som förbättrar Flygbanans lönsamhet. Alternativerna i känslighetsgranskningarna är inte i alla delar jämförbara, till exempel har tilläggsturer för fjärrtåg granskats i Flygbanealternativet, men inte i jämförelsealternativet.

När det gäller samhällsstruktur och markanvändning anser man att Flygbanealternativet inte svarar mot följande riksomfattande mål för områdesanvändningen: ”Skapa förutsättningar för en koldioxidsnål och resurseffektiv samhällsutveckling som i första hand stöder sig på den befintliga strukturen” samt ”Främja det riksomfattande trafiksystemets funktion och ekonomiska effektivitet genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk.” Det konstateras att körtunnlarna och övriga andra konstruktioner ovan jord skulle vara belägna i en tätbebyggd stadsstruktur och att de därför måste hålla hög arkitektonisk kvalitet.

Det påpekas att Flygbanealternativet skulle förlänga restiderna för Vandabora och försämra passagerarförbindelserna i Kervo och Dickursby. Även tillgängligheten från flygplatsen till de övriga stationerna längs huvudbanan skulle försämrats genom Flygbanan. Bedömningen i beskrivningen att effekten av den ökade trafiken under byggtiden i området

Baggböle–Svedängen–Månsas skulle vara liten ifrågasätts. Man uttrycker oro över att den tunga trafiken från körtunnel 11 ska ansluta till en väg med livlig trafik. Det bedöms att byggandet av Flygbanan och byggplatstrafiken kommer att orsaka betydande bullerolägenheter och trängsel i området. Det påpekas att konsekvenser också kan uppstå för räddningsstationen inom Vanda och Kervo välfärdsområde samt för ambulans-transporterna. Om nyttan av Flygbanan för Aviapolisområdet framförs två slags uppfattningar. Å ena sidan anses Flygbanan ha positiva konsekvenser för Aviapolis, flygplatsen och områdets ställning som trafikknutpunkt i Finland. Å andra sidan konstateras att Flygbanan inte betjänar Aviapolisområdet, utan att de som reser dit använder Ringbanan. Det konstateras att konsekvensbeskrivningen huvudsakligen har fokuserat på redan bebyggda fastigheter. Det påpekas att Aviapolisområdet kommer att bebyggas under de kommande decennierna och att Flygbanans konsekvenser därmed kommer att riktas mot ett mycket stort antal människor och verksamheten i många företag.

En betydande del av åsikterna gäller Flygbanans buller-, stomljuds- och vibrationskonsekvenser, vilka enligt uppfattningen inte har bedömts tillräckligt. Det konstateras att den känslighet ”måttlig” som i beskrivningen anges för det objekt som påverkas av Flygbanealternativet inte stämmer, eftersom det i Pakila- och Paloheinäområdena för närvarande inte finns miljöstörningar som påverkar bostädernas inomhusmiljö. Förändringen i området skulle således vara stor.

Det krävs att det stomljud som Flygbanan orsakar inte får överskrida riktvärdena. Detta måste säkerställas genom lindrande åtgärder, vilka inte har presenterats tillräckligt i MKB-beskrivningen. Om olägenheterna inte kan undanröjas genom planeringslösningar för bantunnelns konstruktioner, måste de åtgärder som behövs för att eliminera olägenheterna genomföras som en del av projektet. Som sista åtgärd ses åtgärder som genomförs på fastigheterna, vilka ska planeras och genomföras i samarbete med fastighetsägarna och med deras samtycke. Buller, stomljud och vibrationer ska följas upp på lång sikt före byggskedet, efter det och under driften. Dessutom borde de byggnader där riktvärdena för stomljud överskrids visas på karta.

När det gäller Flygbanans konsekvenser för människor under byggtiden konstateras att olägenheterna ska hållas så små och kortvariga som möjligt och att det måste säkerställas att konstaterade olägenheter i form av buller, vibrationer och stomljud i första hand ligger under riktvärdena och under alla omständigheter under gränsvärdena. Man är oroad över hur den tunga trafiken under byggtiden påverkar trafiksäkerheten, särskilt i områden där det finns skolor, daghem eller hobbyplatser. Man oroar sig också över konsekvenserna av projektets byggande och drift för boendetrivselsn samt över de olägenheter som tunnelutbrytningen orsakar fastigheterna. Det konstateras att fastighetsägarna i god tid måste informeras om olägenheterna och deras varaktighet.

När det gäller yt- och grundvatten konstateras att det i Flygbanans planer i detalj måste utredas hur man ska säkerställa att byggandet av tunneln inte leder till att grundvattennivån sjunker, särskilt under naturskyddsområden. I beskrivningen har man inte identifierat de bäckar i Kervo och Tusby som rinner i området vid öppning 11 och schakt 17 som en del av Luhdanoja. Om dessa förstörs i tunnelprojektet krävs tillstånd

enligt vattenlagen. I tunnelområdet finns flera källor som inte identifieras i beskrivningen, till exempel källan i Myrinoja.

När det gäller naturkonsekvenser lyfts i flera åsikter körtunnel 11 / ytschakt 17 fram, som enligt planerna ska placeras på Niinikangas område söder om Kervovägen. I generalplanen för Kervo har området märkts ut som ”område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald” (LUO-område). I Niinikangas finns bland annat Myrinoja, som är stadens enda klarvattniga bäck med sandbotten. Det konstateras att LUO-området redan riskerar att minska, eftersom ett småhusområde har detaljplanerats i dess södra del. I åsikterna uttrycks också oro för Sompio tjärn, under vilken Flygbanan har dragits. Dammen är ett viktigt häckningsområde för sjöfåglar, och dess vattenbalans får inte rubbas. Det föreslås att frilufts- och rekreationsområdena samt de kulturhistoriska sevärdheterna i Svedängen skyddas. Flygbanans schakt K4 och körtunnel A4 skulle ligga mitt i dessa områden.

Det konstateras att man i konsekvensbeskrivningen borde ha bedömt de sammantagna konsekvenserna av projekialternativen tillsammans med Ringbanan samt den planerade Vanda spårväg och Östbanan. Det anses vara en risk att projekten tillsammans orsakar överskridanden av riktvärden och skadliga konsekvenser i ett större område än ett enskilt banprojekt. De sammantagna konsekvenserna borde utredas innan nya banprojekt och detaljplaneområden genomförs. Det konstateras också att Flygbanans tunnel i flygplatsområdet ligger närmare markytan och att olägenheterna under byggandet och driften därför kan vara större där än på andra banavsnitt.

4 Kontaktmyndighetens bedömning av konsekvensbeskrivningens tillräcklighet och kvalitet samt av utredarnas kompetens

Kontaktmyndigheten har granskat konsekvensbeskrivningens tillräcklighet och kvalitet och konstaterar i detta avseende följande.

Den kompletterade miljökonsekvensbeskrivningen för Flygbaneprojektet uppfyller innehållskraven i 19 § i MKB-lagen (252/2017) och 4 § i MKB-förordningen (277/2017), och den har behandlats på det sätt som förutsätts i MKB-lagstiftningen. Den kompletterade konsekvensbeskrivningen har utarbetats med beaktande, i behövliga delar, av projektets bedömningsprogram och kontaktmyndighetens utlåtande om detta samt kontaktmyndighetens utlåtande om huruvida den motiverade slutsatsen fortfarande är aktuell. Enligt kontaktmyndighetens uppfattning har den projektansvarige också haft tillgång till tillräcklig sakkunskap för att genomföra miljökonsekvensbedömningen och de separata utredningar som ingår i den.

Utifrån den kompletterade konsekvensbeskrivningen är det möjligt att bilda sig en helhetsbild av järnvägsprojektets nuvarande sträckning och dess centrala miljökonsekvenser. I projektets nuvarande planeringsskede har det inte längre presenterats några genomförandalternativ för granskning. Ändringen av bansträckningen och de centrala konstruktionsmässiga och tekniska lösningarna har avgjorts i samband med översiktsplanskedet. Kontaktmyndigheten anser att lösningen är motiverad, även om principen om att inom MKB-förfarandet jämföra det projekialternativ som valts för den

fortsatta planeringen med andra alternativ inte fullt ut har förverkligats i planeringsprocessen. Det är emellertid typiskt för projekt som granskas i ett MKB-förfarande att genomförandeplanen ändras i takt med att planeringen framskrider och preciseras.

Konsekvensbeskrivningen och dess komplettering har i allmänhet utarbetats omsorgsfullt och resultaten av bedömningen har, med beaktande av projektets omfattning, till största delen presenterats tydligt. Detta gör det möjligt att granska både lokala och mer omfattande konsekvenser. Dessutom har de sammantagna konsekvenserna tillsammans med andra projekt inom influensområdet bedömts med tillräcklig noggrannhet med tanke på förfarandet.

En brist i den kompletterade beskrivningen är att konsekvensbedömningen i fråga om vissa konsekvensklasser endast redovisar resultaten för den ändrade delen av Flygbanans sträckning och i övrigt hänvisar till uppgifter i den ursprungliga beskrivningen. Samma lösning har delvis också tillämpats i projektbeskrivningen, till exempel när det gäller mängden jord- och stenmassor som uppkommer i projektet. Detta försvårar granskningen av resultaten och möjligheten att få en helhetsbild av projektets genomförande.

5 Kontaktmyndighetens slutsats om projektets betydande miljökonsekvenser

Utifrån den kompletterade konsekvensbeskrivningen, responsen från hörandet och sin egen tilläggsgranskning framför kontaktmyndigheten som sin motiverade slutsats om Lentorata betydande konsekvenser följande. Kontaktmyndigheten påpekar att den motiverade slutsatsen inte behandlar det alternativ med förbättring av huvudbanan som tidigare varit föremål för behandling, eftersom Flygbanan i översiktsplanskedet har valts som projektets genomförandealternativ.

Enligt den projektansvariges bedömning orsakar de ändringar i bansträckningen som gjorts efter det tidigare MKB-förfarandet inga nya betydande skadliga miljökonsekvenser, men den regionala utbredningen av de betydande konsekvenserna förändras. Detta gäller särskilt buller och stömljud under byggandet och driften av banan samt andra konsekvenser för människors levnadsförhållanden och trivsel. Den projektansvarige har också konstaterat att tågtrafikens smidighet förbättras med Flygbanans nya sträckning jämfört med den tidigare sträckningen.

I det tidigare MKB-förfarandet (2022–2024) identifierade kontaktmyndigheten som möjliga betydande miljökonsekvenser av ett genomförande av Flygbanan negativa konsekvenser för människors levnadsförhållanden, trivsel och hälsa under byggandet och driften samt konsekvenser för grundvattnet och jord- och berggrunden. Under byggskedet konstaterades Flygbanealternativet dessutom medföra betydande negativa klimatkonsekvenser och konsekvenser för utnyttjandet av naturresurser på grund av den stora mängden berg som måste brytas. Den mest betydande konsekvensen för människor under driften ansågs orsakas av stömljud. Dessutom konstaterades att konsekvenserna av stömljud kan vara betydligt större än vad som presenteras i konsekvensbeskrivningen, beroende på om de lindrande åtgärderna är tillräckliga och lyckas. Även

grundvattenkonsekvenserna konstaterades kunna vara klart större än vad som angetts. I närheten av byggplatserna konstaterades trafiken under byggtiden ge upphov till betydande trafikkonsekvenser, men inom ett större område bedömdes konsekvenserna ändå inte vara betydande i förhållande till trafikmängderna längs de sannolika transportlederna för sprängstenen.

Kontaktmyndigheten anser att slutsatserna om projektets betydande miljökonsekvenser inte ändras i förhållande till bedömningen i den tidigare motiverade slutsatsen. Även med den nya sträckningen kan Flygbaneprojektet ge upphov till betydande skadliga konsekvenser för människors levnadsförhållanden och trivsel, särskilt genom stomljud och buller, för grundvattnet, jord- och berggrunden, utnyttjandet av naturresurser samt klimatet. Kontaktmyndigheten konstaterar dock att uppskattningen av mängden transporttrafik under projektets byggskede har ökat jämfört med det tidigare MKB-förfarandet och att detta sannolikt medför ökade olägenheter för människors levnadsförhållanden och trivsel genom mer buller och damm samt försämrad trafiksäkerhet.

5.1 Stomljud

Till följd av Flygbanans nya sträckning exponeras ett större antal invånare än tidigare för stomljud från tågen, eftersom bantunneln till skillnad från tidigare delvis har dragits genom nya bostadsområden såsom Vierumäki i Vanda och Savio i Kervo. I den kompletterade konsekvensbeskrivningen har miljöns känslighet för förändringar i Vanda också bedömts vara stor. Den tätare bebyggelsen längs tunnelsträckningen innebär att det finns fler exponerade objekt och att det också är sannolikare att det i den stora gruppen exponerade finns fler invånare som är känsliga för stomljud. Denna möjlighet till ökade upplevda olägenheter har inte behandlats i konsekvensbeskrivningen. De möjliga konsekvenserna av stomljud har dock identifierats, och man strävar efter att minska dem genom planeringslösningar såsom stomljudsdämpande lösningar i spårkonstruktionen, ballastmattor eller, i fråga om ballastfritt spår, vibrationsisolerad spårplatta. Kontaktmyndigheten påpekar att dämpningen av stomljudet sannolikt måste utföras i betydligt större omfattning än tidigare planerat på grund av det större antalet exponerade.

Stomljud kan i betydande grad påverka de boendes boendetrivsel och hälsa. Hälsokonsekvenserna uppkommer huvudsakligen genom påverkan på vila via sömnstörningar. När stomljudet överskrider de rekommendationsvärden som allmänt används i Finland är det sannolikt att det medför de ovan nämnda olägenheterna. Liksom alltid i fråga om buller kan också stomljud vara hörbart och försämra boendetrivseln och boendets kvalitet redan vid nivåer som ligger under rekommendationsvärdena. Upplevelsen av stomljud är också individuell. Kontaktmyndigheten konstaterar att de rekommendationsvärden som tillämpats i den kompletterade konsekvensbeskrivningen ändå kan anses tillräckliga med tanke på en tillräcklig kontroll av olägenheterna.

Det är utmanande att bedöma stomljud innan projektet förverkligas och bedömningen är förenad med osäkerhet, vilket har lyfts fram i konsekvensbeskrivningen samt i utredningen om vibrationer och stomljud. Eftersom exakta uppgifter om byggnadernas

grundläggningssätt och grundundersökningar inom exponeringsområdet saknas har man i modelleringen antagit att alla byggnader är grundlagda på berg, vilket med tanke på stomljud motsvarar den värsta situationen, och i verkligheten är stomljudsnivåerna sannolikt lägre än beräknat i en stor del av husen. De antaganden som gjorts i granskningen är godtagbara och ger sannolikt en sämre bild än den verkliga situationen av stomljudsområdenas omfattning och olägenheter. Kontaktmyndigheten betonar att de utredningar som gäller stomljudets utbredning och dämpning måste genomföras med särskild omsorg under projektets genomförande. Först då kan stomljudets utbredning utredas tillförlitligt och de behövliga lindrande åtgärderna dimensioneras på ett ändamålsenligt sätt.

Utifrån de preliminära utredningar som presenterats kan konsekvenserna av det stomljud som projektet orsakar lindras till en nivå där rekommendationsvärdena underskrids i alla exponerade objekt. I en del objekt kan stomljudet ändå vara hörbart. Vid dimensioneringen av tunnelns ljudisolering mot stomljud ska en tillräcklig säkerhetsmarginal lämnas för att förhindra olägenheter, eftersom åtgärder mot stomljud efter byggandet är utmanande och kostsamma. Dessutom ska man vid lindringen av olägenheterna av stomljud beakta att delar av tunnelavsnitten är belägna i områden där bakgrundsbullernivåerna är låga, och i sådana områden bör man sträva efter stomljudsnivåer som klart understiger rekommendationsvärdet. Kontaktmyndigheten betonar att det inte kan godtas att rekommendationsvärdena överskrids ens i enskilda exponerade objekt.

5.2 Konsekvenser för grundvattnet

Flygbanans nya sträckning går under del B av grundvattenområdet Mätäkivi på en sträcka av cirka 1,6 kilometer i grundvattenområdets kantzon, vilket är cirka 1,5 kilometer mindre än i den tidigare sträckningen. Dessutom går tunneln genom grundvattenområdet vid flygplatsen. I den kompletterade konsekvensbeskrivningen har den nya sträckningens konsekvenser för grundvattnet bedömts som små eller måttliga till följd av byggandet inom grundvattenområdena. Kontaktmyndigheten anser att de konsekvenser som byggandet av projektet orsakar för grundvattnet kan vara betydande. För grundvattenområdenas del har mängden vatten som läcker in i tunneln angetts till högst 2 l/min/100 m. I områden med förkastningsstrukturer kan berggrundens kvalitet vara dåligt lämpad för tunnelbyggande, stenmaterialet vara svårutnyttjat och vattenläckaget till den tunnel som byggs bli oförutsebart stort. I beskrivningen konstateras att den nya bansträckningen följer riktningen för en förkastningsstruktur i berggrunden, men de eventuella konsekvenserna av denna för genomförandet av tunnelkonstruktionen har inte bedömts.

Vid bedömningen av grundvattenkonsekvensernas betydelse är de åtgärder för att lindra olägenheterna som används avgörande. Av dessa är det viktigaste sättet att förhindra vattenläckage till tunneln att tätta berggrunden. Enligt konsekvensbeskrivningen har lindrande åtgärder lyfts fram bland annat i anvisningar och bestämmelser om planering och byggande, men i själva beskrivningen nämns endast tätning av tunneln och vattentäta konstruktioner. Den eftersträlvade täthetsklassen kan vara utmanande att uppnå vid eventuella sprickor, och i planeringen måste man därför även förbereda sig på andra

lindrande åtgärder som kan tillämpas i projektet om den eftersträvade täthetsklassen inte uppnås genom att täta bergtunneln.

Mängden vatten som beräknas läcka in i den färdiga tunneln har i den del som går genom grundvattenområdet Mätäkivi uppskattats till cirka 100 m³/dygn och i grundvattenområdet vid flygplatsen till 140 m³/dygn, om tunnelns planerade täthetsklass uppnås. Under byggtiden är mängden läckvatten större, men någon uppskattning av mängden har inte presenterats. Under byggtiden har konsekvenserna för mängden grundvatten i de ovan nämnda grundvattenområdena bedömts som måttliga, men influensområdets omfattning har inte granskats. Sambandet mellan läckvattnets mängd och marksättningar har identifierats i områden med trycksatt grundvatten.

Den största osäkerheten i bedömningen gäller berggrundens vattenledningsförmåga, och undersökningar om detta genomförs först i senare planeringsskeden. Slutsatsen i bedömningen om att de föreslagna lindrande åtgärderna är tillräckliga med tanke på grundvattenkonsekvenserna har således dragits på basis av otillräckliga uppgifter och kan inte med säkerhet anses riktig. Genomförandet av tunneln kan under byggandet och driften av Flygbanan orsaka betydande förändringar i grundvattnets nivå och användbarhet inom grundvattenområdena samt, till följd av sänkt grundvattennivå, sättningar i konstruktioner även i andra områden. På denna grund förutsätter genomförandet av projektet eventuellt också tillstånd enligt vattenlagen.

5.3 Konsekvenser för människors levnadsförhållanden, trivsel och hälsa

Kontaktmyndigheten anser att också ett projekt enligt Flygbanans nya bansträckning sannolikt medför betydande konsekvenser för människors trivsel, levnadsförhållanden och hälsa, såsom redan konstaterades i fråga om Flygbanans tidigare sträckning. I den tidigare motiverade slutsatsen om projektet konstaterade kontaktmyndigheten att den mest betydande konsekvensen för människor var stomljud under Flygbanans drift, vilket bedömdes ge upphov till betydande hälsokonsekvenser särskilt i Helsingforsregionen. Under Flygbanans byggskede konstaterades de mest centrala konsekvenserna vara störningar för bebyggelsen till följd av brytningen och transportererna av sprängsten samt annat buller under byggtiden.

Buller och luftkvalitet

Under byggtiden orsakar projektet buller i omgivningen till följd av brytning och andra byggarbeten, såsom byggande av tunnelns mynning och tråg, flyttning av spår på huvudbanan samt den tillhörande transporttrafiken. Enligt den kompletterade beskrivningen går det vid den nya bansträckningen i genomsnitt cirka 110 000 transporter genom en körtunnel under entreprenadtiden och teoretiskt cirka 270 sprängstenstransporter per dag. Antalet transporter är klart större och den uppskattade varaktigheten för brytningen längre än den som granskades i det tidigare MKB-förfarandet. De mest långvariga buller- och luftkvalitetskonsekvenserna uppstår just i närheten av körtunnlarna och längs transportlederna, där konsekvenserna kan avvika från nuläget och därför vara särskilt störande. De skadliga konsekvenserna har identifierats i

konsekvensbeskrivningen och man strävar efter att minska dem genom planeringslösningar och lokala trafikarrangemang. Kontaktmyndigheten betonar att planeringen av transporter och tidsplaneringen av arbetena har stor betydelse när det gäller att minska buller- och luftkvalitetsolägenheterna från transporttrafiken. Längs transportlederna kan damning minskas genom bevattning och dammbindning, vilket kontaktmyndigheten anser vara ett nödvändigt sätt att minska lokala olägenheter för luftkvaliteten.

Kontaktmyndigheten konstaterar att bullerutredningen i kompletteringen av konsekvensbeskrivningen har gjorts med motsvarande uppgifter och metoder som den tidigare utredningen, och därför är det i detta avseende möjligt att jämföra den nya sträckningens konsekvenser med den tidigare. De största osäkerheterna i bedömningen av bullernivån beror på antaganden om uppskattade trafikmängder, förnyelse av materielen och banans användningshastigheter, såsom i trafikprojekt i allmänhet.

Antalet personer som exponeras för buller från tågtrafiken ökar med den nya sträckningen i Kervo jämfört med den granskning som gjordes i det tidigare MKB-förfarandet. Å andra sidan minskar antalet exponerade ändå på stadsnivå jämfört med prognossituationen (ALT 0+) tack vare den nya sträckningens tunnelavsnitt. Inom Kervo stads område kommer bullerbekämpningsåtgärder att vidtas, vilket kan minska antalet exponerade ytterligare. Enligt kontaktmyndighetens bedömning är förändringen i bullersituationen under Flygbanans drift inom projektets influensområde sannolikt inte som helhet betydande, om de bullerbekämpningsåtgärder som presenteras i översiktsplanen genomförs.

Övriga konsekvenser

För att utreda konsekvenserna för energibrunnar och brunnar för hushållsvatten har det beskrivits att en noggrannare brunnskartläggning ska göras inom sträckningsområdet i ett senare planeringsskede. Den planerade brunnskartläggningen och beaktandet av denna i projektets fortsatta planering är en viktig lindrande åtgärd med tanke på konsekvenserna för människors levnadsförhållanden och hälsa.

Enligt kontaktmyndighetens bedömning utgör vibrationer under projektets byggande eller drift inte någon betydande olägenhet, förutsatt att man särskilt under byggarbetena iakttar tillräcklig omsorg vid sprängningar och andra åtgärder som hänför sig till brytningen samt använder tillräckligt effektiva metoder och dimensioneringar för vibrationsdämpning. Enligt beskrivningen ska brytningsarbetena genomföras så att vibrationskonsekvenserna hålls under de gränsvärden som fastställts för byggnader och bebyggelse.

5.4 Konsekvenser för jordmånen och berggrunden samt för utnyttjandet av naturresurser

Enligt kontaktmyndighetens bedömning är Flygbaneprojektets konsekvenser för jordmånen och berggrunden samt för utnyttjandet av naturresurser betydande till följd av det omfattande tunnelbyggandet och annan schaktningsverksamhet. Tunnelbrytningen ger upphov till en stor mängd användbart stenmaterial och projektet uppvisar ett betydande massöverskott. I den kompletterade beskrivningen framförs bedömningen att

konsekvenserna för jordmånen och berggrunden samt för utnyttjandet av naturresurser skulle vara svagt positiva. Bedömningen grundas på möjligheten att utnyttja det bergmaterial som uppstår vid tunnelbyggandet. Enligt kontaktmyndighetens uppfattning kan denna bedömning inte anses riktig i fråga om konsekvensernas betydelse.

Under det tidigare MKB-förfarandet bedömdes det att byggandet av Flygbanan skulle ge upphov till cirka 5,5 miljoner teoretiska fasta kubikmeter sprängsten (m³ctr) och att andra jordmassor skulle schaktas i en mängd av cirka 713 700 m³ctr. Till följd av det förkortade tunnelavsnittet minskar mängden sprängsten som uppkommer i projektet något, men den är fortfarande betydande. Mängden jordmassor som ska schaktas förblir densamma som tidigare, och dessa jordmassor är till stor del oanvändbara. Enligt beskrivningen kan utnyttjandet av jord- och stenmassor främjas genom omsorgsfull förhandsplanering, områdesreserveringar för mellanlagring och förädlingsverksamhet, tillstånd för dessa samt samarbete och dialog mellan aktörerna. Enligt kontaktmyndighetens uppfattning är utnyttjandet av den stora mängden sprängsten och andra jordmassor förenat med betydande osäkerhet, bland annat i fråga om samordningen mellan projekt som ger upphov till sprängsten och projekt där den kan utnyttjas. Utnyttjandet av jord- och stenresurserna förutsätter tydlig planering i förväg.

Kontaktmyndigheten konstaterar att det finns brister i de utgångsuppgifter om objekt med förorenad mark som redovisas i kompletteringen av beskrivningen. Det datasystem för markens tillstånd (MATTI) som använts i bedömningen är inte ensamt en tillräcklig informationskälla för att utreda förekomsten av förorenade marker inom projektets influensområde. Systemet är inte fullständigt och inte heller i alla delar uppdaterat. Vid utredningen av förorenade marker och insamlingen av uppgifter för bedömning av föroreningarnas omfattning ska även andra tillräckliga informationskällor användas, så att uppgifterna kan preciseras tillräckligt i den fortsatta planeringen av projektet.

5.5 Klimatkonsekvenser

Kontaktmyndigheten anser att Flygbanealternativet medför betydande skadliga klimatkonsekvenser. Till följd av att bansträckningen och tunnelavsnittet har förkortats minskar klimatutsläppen från byggandet av projektet jämfört med den tidigare sträckningen. På lång sikt kan den nya sträckningen också ge vissa klimat fördelar jämfört med den tidigare, eftersom den möjliggör att närtåg som använder Flygbanan stannar vid Kervo station. Klimatutsläppen från byggandet av Flygbanan är trots detta mycket stora och den nya bansträckningen påverkar inte slutsatserna i den tidigare motiverade slutsatsen om konsekvensernas betydelse. Efter att den föregående motiverade slutsatsen gavs har utsläpp från trafiken inte heller minskat på nationell nivå i enlighet med de bindande klimatmålen, vilket ökar betydelsen av de skadliga klimatkonsekvenser som projektet medför.

5.6 Andra miljökonsekvenser än betydande konsekvenser

Markanvändning och planläggning

Kontaktmyndigheten konstaterar att behovet av planändringar till följd av projektet och konsekvenserna för markanvändningen har identifierats på behörigt sätt i fråga om den nya bansträckningen, schakten och körtunnlarna. Konsekvenserna av den nya bansträckningen för planeringen av områdets markanvändning och för dess utvecklingsmöjligheter är till största delen lokala, eftersom den föreslagna bansträckningen nästan helt går i tunnel. Å andra sidan uppstår indirekta konsekvenser på grund av utvecklingen av stationsområdena och genom eventuella barriäreffekter.

Tusbys generalplan 2040 vann laga kraft den 17 december 2025 och har beaktats i den kompletterade konsekvensbeskrivningen. Den sträckning för Flygbanan som anges i generalplanen ligger som mest drygt en kilometer från den nya bansträckningen. I konsekvensbeskrivningen anses Flygbanans nya sträckning inte strida mot Tusbys generalplan, eftersom den vägledande sträckningen för trafik-tunneln i generalplanen bygger på landskapsplanen. Eftersom det här är fråga om en mer detaljerad planeringsnivå än landskapsplanen kan sträckningen enligt kontaktmyndighetens uppfattning inte anses överensstämma med generalplanen enbart på den grunden att den har ansetts följa landskapsplanens styrande verkan. Kontaktmyndigheten anser dock att den föreslagna sträckningen, med beaktande av generalplanens översiktliga karaktär och den vägledande beteckningen för trafik-tunneln, kan anses överensstämma med generalplanen. I den mer detaljerade planeringen kan sträckningen preciseras i enlighet med den lösning som presenterats i den kompletterade beskrivningen. För Vandas del har behovet av att uppdatera generalplan 2020 till följd av Flygbaneprojektet identifierats i den kompletterade beskrivningen.

Konsekvenser för ytvatten och fiskbestånd

Projektets största konsekvenser för ytvatten orsakas av flyttningen av Nissinoja. Den nya fåran grävs som torrarbete, vilket enligt beskrivningen innebär att inga andra skadliga konsekvenser för vattenkvaliteten uppstår än en kortvarig ökning av halten fasta partiklar och näringsämnen. Dessutom uppkommer konsekvenser genom morfologiska förändringar i fåran och genom belastning från vatten från arbetsområdena som innehåller fasta partiklar. Konsekvenserna för ytvatten lindras genom omsorgsfull planering av hanteringen av vatten från arbetsområdena och genom stränga kvalitetskriterier. Dessutom leds tunnelns vatten från arbetsområdena till avloppsnätet. Kontaktmyndigheten anser att projektets konsekvenser för ytvatten sannolikt inte är betydande när dessa metoder för att lindra olägenheterna genomförs.

Kontaktmyndigheten konstaterar att Flygbanans sträckning och byggarbeten kan orsaka lindriga fiskerihushållningsmässiga olägenheter främst inom Rekolanojas avrinningsområde och eventuellt i området kring Kylmäoja till följd av utflödet av grundvatten, eftersom det i båda avrinningsområdena förekommer hotad havsöring. I Nissinoja har öring inte observerats, även om arten förekommer längre ner i Rekolanoja. Som lindrande åtgärd

för konsekvenserna för fiskbeståndet har det i beskrivningen föreslagits att strukturen på Nissinojas nya fåra kan utformas så att den bättre lämpar sig för fisk genom naturenligt vattenbyggande, varvid fiskbeståndet till och med kan dra nytta av åtgärden att flytta diket.

Konsekvenser för naturvärden

Kontaktmyndigheten konstaterar att det i fråga om Flygbanans nya sträckning har gjorts tillräckligt riktade utredningar om flygekorre, vegetation och naturtyper för de områden där markanvändningen förändras. Vid placeringen av tunnelns ovanjordiska delar ska rekommendationerna i naturutredningen samt de iakttagelser som gjordes i den tidigare motiverade slutsatsen beaktas. Under byggskedet ska uppmärksamhet också fästas vid att de ekologiska förbindelserna bevaras, särskilt i närområdena kring schakten K13 och K14 samt körtunnel A9. Kontaktmyndigheten konstaterar att om byggandet av Flygbanan medför en servitutsrätt på en fastighet som är ett privat skyddsområde, leder detta till behov av att lindra fridlysningsbestämmelserna i enlighet med 61 § i naturvårdslagen.

6 Planer och tillstånd som projektet förutsätter samt hur bedömningen ska beaktas i tillståndsförfarandet och tillståndet

6.1 Planer och tillstånd som projektet förutsätter

Kontaktmyndigheten anser att de tillstånd som projektet eventuellt förutsätter har identifierats väl i beskrivningen. Kontaktmyndigheten konstaterar att byggandet enligt 3 kap. 2 § i vattenlagen kan kräva tillstånd enligt vattenlagen, om projektet kan ändra grundvattnets kvalitet eller mängd och förändringen leder till att en viktig eller annan för vattenförsörjningen lämplig grundvattenförekomst blir väsentligt mindre riklig eller att möjligheterna att utnyttja den annars försämras, eller på något annat sätt orsakar skada eller olägenhet för uttag av vatten eller för användningen av vatten som hushållsvatten. Behovet av tillstånd enligt vattenlagen för flyttningen av Nissinoja preciseras under den fortsatta planeringen av projektet.

6.2 Beaktande av bedömningen i tillståndsförfarandet och tillståndet

Till en tillståndsansökan som gäller projektet ska konsekvensbeskrivningen och denna motiverade slutsats från kontaktmyndigheten fogas. Tillståndsmyndigheten ska säkerställa att den motiverade slutsatsen är aktuell när tillståndsärendet avgörs. Den projektansvarige kan vid behov, innan tillståndsärendet blir anhängigt, begära att kontaktmyndigheten framför sin syn på om den motiverade slutsatsen fortfarande är aktuell. Man kan bli tvungen att granska behovet av uppdatering till exempel om projektet har ändrats eller om det har förflutit lång tid sedan bedömningen gjordes.

Tillståndsmyndigheten får inte bevilja tillstånd för genomförandet av projektet eller fatta något annat jämförbart beslut innan den har tillgång till konsekvensbeskrivningen och den motiverade slutsatsen. Den motiverade slutsatsen ska ingå i tillståndsbeslutet, och resultaten av hörandena om konsekvensbeskrivningen ska beaktas på behörigt sätt i beslutet. Av beslutet ska det framgå hur konsekvensbeskrivningen och den motiverade

slutsatsen har beaktats. I tillståndslagstiftningen finns dessutom mer detaljerade bestämmelser om beaktande av förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

7 Inlämnande av och information om den motiverade slutsatsen

Kontaktmyndigheten skickar den motiverade slutsatsen samt kopior av de utlåtanden och åsikter som inkommit om konsekvensbeskrivningen till den projektansvarige.

Den motiverade slutsatsen delges de myndigheter som behandlar projektet, kommunerna inom influensområdet, landskapsförbundet och andra berörda myndigheter.

Den motiverade slutsatsen delges genom offentlig kungörelse i enlighet med 23 § i MKB-lagen. Dessutom finns den motiverade slutsatsen och de inkomna utlåtandena till påseende i tjänsten miljo.fi på adressen www.miljo.fi/FlygbanaMKB.

8 Prestationsavgift, fastställande av den och möjlighet att överklaga avgiften

Prestationsavgiften är 6 200 euro.

Den avgift som tas ut för kontaktmyndighetens motiverade slutsats har fastställts utifrån den arbetsmängd som projektet krävt (7 - 13 dagsverken). Avgiften fastställs enligt förordningen om NTM-centralernas avgifter.

En betalningsskyldig, som anser att ett fel har begåtts vid fastställande av avgiften för den motiverade slutsatsen kan begära omprövning hos Tillstånds- och tillsynsverket inom sex månader från dagen då denna motiverade slutsats gavs.

9 Tillämpade bestämmelser

- Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017) 19 och 23 §
- Statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (277/2017) 4 §
- Lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) 8 §
- Statsrådets förordning (794/2024) om närings-, trafik- och miljöcentralernas och utvecklings- och förvaltningscentrets avgiftsbelagda prestationer 2025, 1 §

Följande sakkunniga från Tillstånds- och tillsynsverket har deltagit i beredningen av den motiverade slutsatsen: överinspektörerna Petra Ihanamäki, Elina Kerko, Larri Liikonen, Veera Lyytikäinen, Tuomas Lahti, Henna Seppälä och Reetta Suni samt, under NTM-centralens tid, överinspektörerna Mikko Koivurinta, Arto Kärkkäinen och Henrik Wager.

Detta dokument har godkänts i verkets elektroniska ärendehanteringssystem. Ärendet har föredragits av överinspektör Erika Heikkinen och avgjorts av gruppchef Elina Venetjoki

Bilagor

Anvisning om begäran om omprövning av avgiften

Distribution

Lagstadgad distribution

För kännedom

De som lämnat utlåtande (elektroniskt)