



22.6.2010

Liikennevirasto
PL 185
00101 Helsinki

Viite: Arviointiselostus 11.2.2010

LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA, KERAVA-RIIHIMÄKI LISÄRAITEET

1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Liikennevirasto on 19.4.2009 saattanut vireille Kerava-Riihimäki lisäraiteita koskevan ympäristövaikutusten arviointimenettelyn toimittamalla Uudenmaan ympäristökeskukseen (1.1.2010 alkaen Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus) hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman.

Uudenmaan ympäristökeskus on antanut lausuntonsa hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta 4.9.2009.

Liikennevirasto on 11.2.2010 toimittanut Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen (ELY-keskus) Kerava-Riihimäki lisäraiteita koskevan ympäristövaikutusten arviointiselostuksen.

Arviointiselostus

Arviointiselostus on hankkeesta vastaavan laatima asiakirja, jossa esitetään tiedot hankkeesta ja sen vaihtoehtoista sekä yhtenäinen arvio niiden ympäristövaikutuksista. Arviointiselostuksen ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella hankkeesta vastaava voi hakea tarvittavia lupia hankkeen toteuttamiselle.

Hankkeesta vastaava ja yhteysviranomainen

Hankkeesta vastaava on Liikennevirasto, josta hankkeen yhteyshenkilöinä ovat pääsuunnittelija Hannu Lehikoinen ja ympäristöasiantuntija Susanna Koivujärvi.

Konsulttina arviointiselostuksen laadinnassa on Sito Oy, josta yhteyshenkilöinä ovat FM Sakari Grönlund ja DI Seppo Veijovuori.

Uudenmaan ELY-keskus toimii arviointimenettelyssä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaisena yhteysviranomaisena. Yhteyshenkilönä arviointimenettelyssä toimii ylitarkastaja Tuomas Aute-re (Laki elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksista 3 §, 1 mom. 10 kohta sekä asetus elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksista 2 § 1 mom. 3 kohta ja 3 § 1 mom. 1 kohta).

Maksu hankkeesta vastaavalle 12390 €. Maksuperusteet ovat lausunnon liitteinä.

Hanketausta ja hankkeen kuvaus

Liikennevirasto suunnittelee pääradan Pasila-Riihimäki-rataosuuden liikenteellisen välityskyvyn nostamista. Välityskykyä lisätään rakentamalla lisäraiteita ja muuttamalla liikennepaikkojen raiteistoja suuremman liikennemäärän vaatimuksia vastaavaksi. Rataosalla Kerava-Riihimäki varaudutaan koko välin neliraiteistamiseen pitkällä tähtäimellä.

Hankkeen rakentaminen alkaa vaiheittain aikaisintaan vuonna 2013 ensimmäisen noin 15 kilometrin mittaisen neliraiteisin osuuden rakentamisella. Ensimmäisen vaiheen rakentaminen kestää vähintään kolme vuotta. Koko Kerava-Riihimäki rataosan neliraiteistamiseen varaudutaan pitkällä tähtäimellä.

Hankkeen vaihtoehdot

Vaihtoehto 0: Hankkeen toteuttamatta jättäminen, nykyisen radan ylläpito.

Vaihtoehto 1: Kerava-Riihimäki-rataosan muuttaminen neliraiteiseksi. Vaihtoehto sisältää ratapihajärjestelyjä Keravalla, Hyvinkäällä ja Riihimäellä, sekä Hyvinkään ja Riihimäen välille toteutettavan pääradan raiteet eritasossa risteävän tavaraliikenneraiteen.

Päävaihtoehtojen lisäksi tarkastellaan alavaihtoehtoina lisäraiteiden sijaintivaihtoehtoja välillä Nuppulinna-Hyvinkää. Alavaihtoehdossa 1A lisäraiteet sijoittuvat molemmin puolin rataa ja alavaihtoehdossa 1B lisäraiteet sijoittuva radan itäpuolelle.

Hankkeen YVA-menettelyn tarve

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

Asiaan liittyvät muut hankkeet ja suunnitelmat

Liikennevirasto ja Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto laativat Pisara-radän yleissuunnitelmaa ja ympäristövaikutusten arviointia (YVA). YVA on tällä hetkellä ohjelmavaiheessa. Pisara-rata yhdistää pääradan ja rantaradan kaupunkiradan raiteet Helsingin kantakaupungin alla kiertävällä tunneliradalla.

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

Kerava-Riihimäki-lisäraidehankkeen kanssa on tehty liikenteellinen tarkastelu, jonka perusteella on määriteltävä ensimmäisessä vaiheessa toteutettava, neliraiteinen rataosuus 15 kilometrin matkalle.

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

2. ARVIOINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiselostuksen vireilläolosta on ilmoitettu 28.2.2010 seuraavissa lehdissä:

- Keski-Uusimaa
- Aamuposti, Riihimäen painos
- Aamuposti, Hyvinkään painos

Arviointiselostus on kuulutettu 1.3. ja 30.4.2010 välisenä aikana Hausjärven ja Tuusulan kuntien sekä Hyvinkään, Järvenpään, Keravan ja Riihimäen kaupunkien ilmoitustauluilla. Lisäksi kuulutus on ollut nähtävillä Uudenmaan ELY-keskuksen internetsivuilla.

Arviointiselostus on ollut nähtävillä 1.3.-30.4.2010 Hausjärven, Hyvinkään, Jokelan, Järvenpään, Keravan, Riihimäen ja Tuusulan kirjastoissa sekä Hausjärven yhteispalvelupiste Monikossa. Lisäksi arviointiselostus on ollut luettavissa Liikenneviraston internetsivuilla.

Arviointiselostuksesta järjestettiin yleisölle kolme esittelytilaisuutta:

- 3.3. Järvenpään lukion auditorio
- 4.3. Hyvinkään Laurea-ammattikorkeakoulun Rauhala-sali
- 10.3. Riihimäen Kauppaoppilaitoksen auditorio

3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt arviointiselostuksesta lausunnot Hausjärven ja Tuusulan kunnilta, Hyvinkään, Järvenpään, Keravan ja Riihimäen kaupungeilta, Hämeen, Itä-Uudenmaan ja Uudenmaan maakuntaliitoilta, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä (HSL), Hämeen ELY-keskukselta, Etelä-Suomen aluehallintovirastolta (AVI) ja Museovirastolta.

Lisäksi lausunnon antoivat Riihimäen seudun terveystieteiden keskuksen KY:n yhtymähallitus, Keski-Uudenmaan maakuntamuseo ja Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys.

Arviointiselostuksesta saatiin 14 lausuntoa ja 10 mielipidettä.

Lausunnot

Hausjärven kunta toteaa, että kunta on useaan eri otteeseen korostanut pääradan välityskyvyn lisäämisen välttämättömyyttä. Toteutuessaan lisäraiteet mahdollistavat mm. Monnin seisakkeen käyttöönoton. Radanvarsialueen melu- ja värinähaittojen minimoimiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Torjuntatarpeista päätettäessä tulee huomioida erityisesti melun ja värinän terveystieteiden keskukselle herkäät kohteet. Lausunnon on viitattu myös Riihimäen seudun terveystieteiden keskuksen KY:n lausuntoon, joka on huomioitu kunnan lausunnossa.

Hyvinkään kaupunki toteaa, että selostusta voidaan pitää sisällöltään ja rakenteeltaan YVA-asetuksen 10 §:n vaatimusten mukaisena. Palopuron asemaa esitetään rakennettavaksi lisäraiteiden rakentamisen yhteydessä. Meluntorjunta esitetään tehtäväksi jo ensimmäisessä vai-

heessa hankkeen kaikilla osilla. Suunnitelmakarttojen puuttuminen lausuntoaineistosta on vaikeuttanut lisäraiteiden tilantarpeen arvioimista (ti-laongelma Urakan leikkauksessa Pohjoisen yhdystien alikululle asti). Tärinähaittojen ehkäisemistä tulee selvittää jatkosuunnittelussa. Pohjavesien suhteen esitetään säännöllistä pohjavesitarkkailua sekä rakenteellisia suojaustoimenpiteitä. Vaikutukset luontoarvoihin on selvitetty varsin kattavasti. Ohjelmavaiheen lausunnossa esitettyjä asiavirheitä ei ole otettu huomioon arviointiselostuksen tekstissä. Vaihtoehto 1B on kaupunkikuvallisesti parempi vaihtoehto. Toteutettavat meluntorjuntakohteet olisi tullut esittää selostuksessa tarkemmin.

Järvenpään kaupunki toteaa, että pääradan välityskyvyn nostaminen on koko Helsingin seudun kehittämisen keskeisimpiä liikennejärjestelmiin liittyviä hankkeita. Arviointiselostus on perusteellinen ja kattaa laajasti odotettavissa olevat ympäristövaikutukset. Kaupunki pitää tärkeänä, että jatkosuunnittelussa varaudutaan Ristikydön aseman toteuttamiseen. Jatkosuunnittelussa tulee yhteistyössä kuntien kanssa selvittää ja toteuttaa tarvittava melusuojaus myös uusille alueille. Selostuksessa ei ole esitetty tarkempaa suunnitelmaa tai jatkomenettelyä tärinän torjumiseksi. Luontoarvot on selvitetty varsin kattavasti. Liitekartoilla on joitakin puutteita luontokohteiden ja kulttuuriympäristön osalta. Kaupungin lausunnon liitteenä on **Keski-Uudenmaan ympäristölautakunnan lausunto**. Keski-Uudenmaan ympäristölautakunta vastaa yhteistoimintasopimuksen mukaisesti Järvenpään ja Keravan kaupunkien sekä Mäntsälän ja Tuusulan kuntien ympäristöterveydenhuollon ja ympäristönsuojelun viranomaistehtävistä. Lausunto on huomioitu kaupungin lausunnossa.

Keravan kaupunki toteaa, että arviointiselostuksessa osoitetut ympäristöhaittojen torjumiset tulee osoittaa aluekohtaisesti selkeinä toimenpidesuunnitelmina. Tärinätorjunnassa tulee huomioida myös paalulaatavaihtoehto. Matkaketjun katkeamattomuus pitää mahdollistaa uusille ja uudelleen avattaville asemapaikoille. Kytömaan kannalta laajan asutusalueen kaavoittaminen tukee asemapaikan käyttöönottoa.

Riihimäen kaupunki toteaa, että YVA-selvitys on perusteellinen ja että hankkeen ympäristövaikutuksia on selvitetty varsin kattavasti. Riihimäen asemalaitureiden uudistustyö ei saa olla riippuvainen muista radanrakennustöistä, vaan on toteutettava välittömästi. Pääradan kapasiteetin lisäämistä ei tule sitoa Lentoradan aikatauluun. Meluntorjuntatoimenpiteiden toteutuminen on tärkeää, selostuksessa ei ole kuitenkaan esitetty meluntorjuntakohteiden priorisoimista. Melu- ja tärinävaimennuksesta on huolehdittava. Veturitallien alueella on huomioitava pohjavesi.

Riihimäen seudun terveyskeskuksen KY:n yhtymähallitus toteaa, että melun ja tärinän torjuntatarpeista päätettäessä tulee huomioida erityisesti melun ja tärinän terveysvaikutuksille herkätkohteet.

Tuusulan kunta toteaa, että arviointiselostus on monipuolisesti laadittu. Vaihtoehto 1B on Jokelan kannalta parempi vaihtoehto. Tuusulan kunnassa on vireillä yleiskaavan tarkistus, missä yhteydessä nykyisten ja mahdollisten uusien asemanseutujen mitoitus tarkastellaan. Pääradan junatarjonnan ohella linja-autoliikenne on keskeisessä asemassa Keski-Uudenmaan joukkoliikennejärjestelmässä. Hankkeen yleissuunnitteluvaiheessa tulee kiinnittää huomiota hankkeen vaikutuksista kulkumuoto-

jakaumaan. Jotta terveellinen ja viihtyisä asuminen radan varrella on mahdollista, tulee melun ja tärinän vaikutukset selvittää monipuolisemmin ja ratkaista yleissuunnittelun ja yksityiskohtaisen suunnittelun yhteydessä.

Hämeen liitto toteaa, että arviointiselostus on kattava. Vaikutukset ja vaihtoehdot on selvitetty laajasti ja asianmukaisesti. Pääradan välityskyvyn parantaminen mahdollisimman nopealla aikataululla on erittäin tärkeää. Hämeen liitto puoltaa suunnittelun jatkamista ja lisäraiteiden toteuttamista vaihtoehto 1:n pohjalta.

Itä-Uudenmaan liitto ei ole antanut lausuntoa.

Uudenmaan liitolla ei ole huomautettavaa arviointiselostuksesta. Selvitys tukee hyvin aiempia arvioita, että pääradan kuntien yhdyskuntarakennetta ei voida kehittää nykyistä enempää raideliikenteeseen tukeutuvaksi ilman radan lisäkapasiteettia.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL toteaa, että joukkoliikenteen kilpailukykyä tulee parantaa, jotta mahdollisimman suuri osuus matkoista tehdään joukkoliikenteellä. Haittavaikutusten torjuntaan tulee kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota. Kuntien maankäytön tulee toteutua lisäraiteiden rakentamisen kanssa samanaikaisesti, jotta uudesta raideinvestoinnista saadaan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa täysi hyöty. Arviointiselostus sisältää riittävän laajasti tarvittavat vaikutusarviot.

Hämeen ELY-keskus ei ole antanut lausuntoa.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto (AVI, peruspalvelut, oikeusturva ja luvat vastuualue) toteaa, että arviointiselostuksessa on selvitetty riittävällä laajuudella ja tarkkuudella toiminnan aiheuttamat terveysvaikutukset sekä ihmisiin kohdistuvat vaikutukset. AVI puoltaa hanketta. Hanketta toteutettaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota melun ja tärinän torjuntaan sekä pohjavesien suojaukseen.

Museovirasto toteaa, että 22.12.2009 hyväksytyn uuden luettelon mukaiset kohteet huomioidaan ratasuunnittelun tulevaisissa vaiheissa. Kiinteät muinaisjäännökset on otettu asianmukaisesti huomioon.

Keski-Uudenmaan maakuntamuseo toteaa, että arviointiselostuksessa vaihtoehtojen vertailu on toteutettu ansiokkaasti. Mikäli hanke katsotaan välttämättömäksi, on vaihtoehto 1B kulttuuriympäristön kannalta vähemmän haitallinen. Arviointiselostuksessa tulee esille neliraiteistamisen aiheuttamat kielteiset vaikutukset kulttuuriympäristölle. Haittojen minimointi tulee ottaa huomioon vaihtoehtoista päätettäessä.

Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys toteaa, että lisäraiteiden rakentaminen tukee kestävästä kehityksestä. Meluntorjuntatoimenpiteet tulee tehdä mahdollisimman nopeasti. Pohjavesien suojaaminen tulee toteuttaa. Ekologisten yhteyksien toimivuus on tärkeää. Ympäristölupapäätöksessä tulee olla määräykset radan poikki menevien eläinten kulureittien rakentamisesta ekologisten käytävien kohdalle. Vaihtoehdolla 1B on vähemmän haittoja ympäristöön ja maisemaan. Tavaraliikenteen eritasoliittymä on maisemallisesti huono ja vaikeasti toteutettava.

Mielipiteet

Mielipiteessä M1 todetaan, että Järvenpään kaupungin tulisi varmistaa tulevaisuuden kehittämismahdollisuudet luoteiskulmallaan. Purolaa tulisi tarkastella kokonaisuutena ja varautua Haarajoen tasoiseen asemajärjestelyyn. Entisen tasoristeyksen lähelle tulisi esittää alikulku. Huomiota on kiinnitetty myös alemman katuverkon toteuttamiseen tulevaisuudessa.

Mielipiteessä M2 todetaan, että Jokelantien-Hamburgintien risteyksen alikulkutunneli tulee suunnitella raskaan liikenteen tarpeet huomioiden (pelastuslaitoksen palo-autot). Alikäytävän levennys- ja muutostyöt pitää tehdä heti.

Mielipiteessä M3 todetaan, että vaikka alustavassa yleissuunnittelussa muistuttajan asuinrakennus säilyy, olisi paras vaihtoehto kohteen lunastus. Rakennus voisi toimia radanrakennuksen ajan tukikohtana.

Mielipiteessä M4 todetaan, että Purolan seisakkeelle olisi saatava alikulku. Nykyisen kaltainen portaikko on mahdoton liikuntarajoitteisille. Muistuttaja kiinnittää huomiota tontin pienenemiseen sekä meluun, tärinään ja asuinturvallisuuteen. Muistuttaja on pyytänyt tarkempaa selvitystä suunnitelmista ja aikataulusta sekä kuinka kustannuskysymykset ratkaistaan.

Mielipiteessä M5 on ilmaistu huoli melutason lisääntymisestä Palopuron kohdalla. Muistutuksessa on toivottu, että melusteistä huolehditaan ja ettei Palopuron luonto vahingoittuisi.

Mielipiteessä M6 kiinnitetään huomiota uusien seisakkeiden vaatimaan väestöpohjaan ja tiedustellaan ruuhka-ajan kapasiteetin lisäyksestä sekä eläinten vaellusreiteistä Purolan ja Hyvinkään välillä.

Mielipiteessä M7 todetaan, että mikäli junanopeudet radoille esitetään, tulee esittää myös tavaraliikenteen nopeudet ja tarkastella nopeuksiin liittyvät riskit.

Mielipiteessä M8 todetaan, että Saunakallion ja Jokelan välillä radan itäpuolista pienpuustoa voisi jo kesällä siivota. Lisäksi on kiinnitetty huomiota erityisesti tavaraliikenteen aiheuttamaan meluun ja meluntorjuntaan.

Mielipiteessä M9 (Imppalanmäen Asukasyhdistys ry) vaaditaan melulaitaa Imppalanmäen kohdalle pääradan itäpuolelle. Arviointiselostuksessa viitataan kaluston päivityksen vaikuttavan melutasoon, tavarajunien kohdalla näin ei kuitenkaan tapahdu. Tärinä on otettava huomioon Imppalanmäen pehmeikön kohdalla. Postlarinkujan liikennejärjestelyt on tehtävä huolella.

Mielipiteessä M10 todetaan, että suunniteltu radan laajennus tuhoaisi piha-alueen ja muuttaisi talon käytännössä asumiskelvottomaksi. Melu- ja tärinähaitat ovat jo tällä hetkellä merkittäviä.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Tässä yhteysviranomaisen lausunnossa on otettu huomioon arviointiselostuksesta annetut lausunnot ja mielipiteet.

Hankkeen kuvaus

Hankkeen kuvaus, tarkoitus ja sijainti sekä hankkeesta vastaava on esitetty arviointiselostuksessa selvästi. Hanketta koskevat tiedot on esitetty riittävän yksityiskohtaisesti, jotta ympäristövaikutusten tunnistaminen ja arvioiminen on ollut mahdollista.

Vaihtoehtojen käsittely

Vaihtoehdot on esitetty arviointiselostuksessa suunnittelutaso huomioon ottaen laajasti ja havainnollisesti käyttäen karttoja ja muuta kuvallista aineistoa sekä taulukoita. Tarkastellut vaihtoehdot ovat toteuttamiskelpoisia ja niiden valintaa on perusteltu arviointiselostuksessa. Yhteysviranomaisen ohjelmalausunto on otettu huomioon.

Vaikutusten selvittäminen ja merkittävyyden arviointi

Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä pohjavesiin

Pilaantuneet maat on otettu arvioinnissa suunnittelun tässä vaiheessa riittävästi huomioon.

Hankkeen vaikutukset voivat olla merkittäviä yhdyskuntien vedenhankintaan toisin kuin selostuksen sivun 5 yhteenvedotaulukossa on esitetty. Vaihtoehdosta 1 todetaan, että rakentamisen aikana saattaa tapahtua pohjaveden väliaikaista purkautumista Hyvinkään pohjavesialueella Monnin kohdalla sekä Hyvinkään ja Riihimäen välisellä pehmeikköalueella. Vaikutuksia on arvioitu olevan vain vähän.

Uudenmaan ELY-keskuksen mielestä radan rakentamisen ja käytön aikaisia vaikutuksia erityisesti Monnin kylän pohjaveden lähdealueeseen ja Hyvinkään pohjavesialueeseen olisi tullut käsitellä perusteellisemmin. Radan rakentamisessa joudutaan kajoamaan lähdealueeseen ja rakentamaan rata osaksi lähdealueen päälle. Lähteen vedet ovat pääosin peräisin Hyvinkään pohjavesialueelta, joka on yksi Uudenmaan merkittävimmistä pohjavesivarastoista.

Pohjavesialueeseen kuuluvan Salpausselän ja Monnin syöttöharjun alueella on tehty alustavia selvityksiä tekopohjaveden muodostamiseksi. Tekopohjaveden raakavetenä käytettäisiin Päijänne-tunnelista saatavaa vettä. Imeytys tapahtuisi radan itäpuolella, mutta vedenottoaivot sijoittuisivat aivan radan varteen. Kyse on vedenottohankkeesta, joka toteutuessaan osaltaan auttaa turvaamaan yhdyskuntien vedenhankintaa pitkälle tulevaisuuteen.

Pohja- ja pintavesien nykytilanteen kuvaus ja lisäraiteiden rakentamisen vaikutusten arviointi on tehty olemassa olevaan aineistoon perustuen. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että Hyvinkään pohjavesialueen ja Riihimäen Herajoen pohjavesialueiden välisen alueen sekä alueiden, joissa rakentaminen ulottuu pohjaveden pinnan alapuolelle, hydroge-

ologiset olosuhteet tulee selvittää mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, jotta vaikutukset vedenhankintaan voidaan arvioida luotettavasti sekä suunnitella toimet haittavaikutusten estämiseksi. Tämä edellyttää kattavia tietoja radan ja siihen liittyvien rakenteiden perustamissyvyyksistä, massanvaihtoista, maakerrosten laadusta ja paksuudesta, pohjaveden tasosta, pohjaveden paineellisuudesta ja maakerrosten painumisominaisuuksista sekä pohjaveden virtaussuunnista sekä kaikista pohjaveden käyttäjistä.

Uudenmaan ELY-keskuksen mielestä selostuksessa olisi tullut havainnollisemmin esittää, kuinka laajoja ja syviä massanvaihtoja sekä pumpaus- ja kuivatusjärjestelmiä rakentamisen takia on odotettavissa. Jatkoselvityksissä tulee huomioida myös, että tekopohjaveden muodostaminen voi toteutuessaan nostaa pohjaveden pintaa ja lisätä pohjaveden purkautumista Monnin alueella.

Radan rakentaminen kuivatusjärjestelyineen, massanvaihtoineen ja paalutuksineen voi vaikuttaa tärkeän pohjavesialueen veden laatuun ja määrään olennaisesti, joten Uudenmaan ELY-keskuksen mielestä hankkeelle tulee hakea vesilain mukainen lupa Etelä-Suomen aluehallintoviranomaiselta.

Vaihtoehdossa 1 hankkeen penger-, alusrakenne- ja tukikerrosmateriaalin tarve on yhteensä noin 1,3 milj m³. Ratahankkeen kokonaisvaikutusten arvioimiseksi selostuksessa olisi ollut hyvä esittää myös materiaalien suurimmat ottopaikat ja mahdolliset ylijäämämaiden sijoituspaikat, vaikka suurin osa ottoalueista ja ylijäämämassojen läjitysalueista sijaitsee rautatiealueen ulkopuolella.

Selostuksessa on esitetty, että rakentamisen aikaisten maansiirtotöiden yhteydessä voi pilaantuneilta maa-alueilta vapautua haitallisia aineita pohjavesiin. Sama aineiden vapautumisreaktio voi tapahtua Uudenmaan ELY-keskuksen mielestä myös ns. puhtaiden maiden kaivussa ja läjittämisessä. Tällöin pohjaveden laatu voi muuttua siinä määrin, että terveysperusteiset juomaveden raja-arvot ylittyvät. Tämä seikka on otettava huomioon jatkosuunnittelussa erityisesti pohjaveden ottamoiden valuma-alueilla.

Ratojen hoidossa käytettävien kemikaalien vaikutuksia maaperään ja pohjaveden puhtauteen on selostuksessa käsitelty suppeasti. Kemikaalien kuten torjunta-aineiden vaikutuksia ympäristöön olisi tullut käsitellä selostuksessa laajemmin, koska ratojen hoidossa käytettävien torjunta-aineiden jäämiä on havaittu maaperässä ja pohjavedessä. Näiden aineiden kulkeutumista pohjaveteen asti on todettu myös alueilla, joissa maakerrokset ovat paksuja tai huonosti vettä läpäiseviä.

Vaikutukset luonnonoloihin

Arviointiselostuksessa hankkeen luontovaikutuksia on selvitetty varsin kattavasti. Selostuksessa todetaan, että radan rakentamisella on kielteisiä vaikutuksia radanvarren luontoarvoihin. Siksi Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että suunnitelmien tarkentuessa luontoselvityksiä tulee päivittää ja luontovaikutusten arviointia tarkentaa. Lisäksi tulee suunnitella lajisuojelun ja ekologisten yhteyksien säilymisen kannalta lieventäviä toimenpiteitä ja seurantaa.

Hausjärvellä Monnin liito-orava-alueen kohdalla vaihtoehtoa ei voida toteuttaa heikentämättä liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkaa. Radan jatkosuunnittelusta riippuu heikentyvätkö myös Yli-Keravan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat.

Liito-orava on luontodirektiivin liitteessä IV (a) mainittu eläinlaji, jonka yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on luonnonsuojelulain 49 §:n nojalla kielletty. Mikäli hanke heikentää tai hävittää liito-oravan lisääntymispaikkoja, edellyttää hankkeen toteuttaminen luonnonsuojelulain mukaista poikkeuslupaa. ELY-keskus voi yksittäistapauksessa myöntää luvan poiketa hävittämis- ja heikentämiskiellosta luontodirektiivin artiklassa 16 (1) mainituilla perusteilla edellyttäen, että muuta tyydyttävää ratkaisua ei ole ja poikkeus ei haittaa kyseisten lajien kantojen suotuisan suojelutason säilyttämistä niiden luontaisella levinneisyysalueella. Perusteita ovat muun muassa erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottavat syyt.

Hankkeen toteuttaminen hävittää uhanalaisen hirvenkellon kasvupaikat sekä erittäin uhanalaisten ja erityisesti suojeltavien sauramoviirukoin ja sauramomykerökoin elinympäristöt alueelta. Luonnon kannalta alavaihtoehto 1 B on vähemmän haitallinen, koska alavaihtoehdon 1 A toteuttaminen hävittää lisäksi kaikki uhanalaisen ja erityisesti suojeltavan loistokaapuyökkösen tunnetut esiintymät Nuppulinna ja Riihimäen väliseltä osuudelta ja suurimman osan Kerava-Riihimäki-välin muista lajille sopivista esiintymisalueista.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että radanvarren avoimena ja paahdelajeille sopivana elinympäristönä säilymiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Arvokkailla perhosalueilla ratapenkereet tulee jättää hiekkatai sorapintaisiksi. Hankkeen haitallisia vaikutuksia tulee lieventää vaiheistamalla rakentaminen siten, että radanvarressa säilyy hyönteisille tärkeitä paahdeympäristöjä koko rakentamisen ajan. Myös harvinaisten ja uhanalaisten kasvilajien, esim. hirvenkellon sekä hyönteisten tärkeiden ravintokasvien, esim. ketomaran ja keltasauramon siirtoistutusten suunnittelu on tärkeää. Istutusten onnistumista tulee seurata.

Rata-alueen leventäminen todennäköisesti lisää radan estevaikutusta, mutta ei katkaise radan ylittäviä ekologisia yhteyksiä kunhan tärkeitä kulkuyhteyksiä ei katkota aitaamalla.

Meluvaikutukset

Arviointiselostuksessa esitetty arviointi on suunnittelutason tämänhetkinen tilanne huomioiden melun ja värinän osalta riittävä.

Liikennevaikutukset

Maanteiden, katujen ja kevyen liikenteen väylien tasausten muutokset muutamissa alikuluissa saattavat vaikuttaa rakennustyöaikana sen verran ihmisten liikkumismahdollisuuksiin, että ne olisi ollut hyvä luetella ja kommentoida suunnitteluaineiston lisäksi myös arviointiselostuksessa ja osoittaa esim. liitteen 1 kartoilla. Myös vastaavien ylikulkusiltojen korjauskohteet olisi ollut hyvä esittää siltä osin kuin rakennustoista on odotettavissa merkittävää haittaa radan poikki kulkevalle liikenteelle.

Liikenne-ennuste on tehty sillä tarkkuudella kuin se tässä vaiheessa on ollut mahdollista ja siihen liittyvää epävarmuutta on kommentoitu asianmukaisesti luvussa 17. Liikenteen kehityksen arviointiperiaatteita on kuvattu luvussa 15 *Ilmastovaikutukset ja päästöt* eikä luvussa 5 *Liikuminen ja liikenne*.

Vaikutukset maankäyttöön

Arviointiselostuksessa on käyty läpi sekä koko rataosuus yleisesti että kuntakohtaiset vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä maankäyttöön ja kaavoitukseen. Jatkosuunnittelussa tulee yhteistyön kuntien kanssa olla tiivistä.

Vaikutukset ihmisten terveyteen ja elinoloihin

Ihmisten elinolojen ja viihtyvyyden kannalta on melun ja tärinän osuus heikentävänä tekijänä suuri. Arviointiselostuksessa on tunnistettu melusuojauksen kohteita.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että jatkosuunnittelun yhteydessä on melulaskentaa ja meluntorjunnan suunnittelua tarkennettava. Lisäksi tulee tarkastella tärinähaittojen lieventämistoimenpiteitä.

Yhteisvaikutukset muiden hankkeiden ja toimintojen kanssa

Arviointiselostuksessa on mainittu rataosuuden välityskyvyn kehittämisen voivan tapahtua vaiheittain. Ensimmäisen vaiheen 15 kilometrin mittaisten ohitusraideosuuksien jälkeen mitoittavaksi tekijäksi muodostuu Helsingin ratapihan välityskyky.

Koko Kerava-Riihimäki-rataosuuden neliraiteistaminen on esitetty ajankohtaiseksi vasta sen jälkeen, kun Helsingin ja Pasilan asemien välityskykyä on parannettu.

Pisara-radon ympäristövaikutusten arviointimenettely on käynnistynyt toukokuussa 2010. Hankkeesta vastaavina toimivat Liikennevirasto ja Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Haitallisten vaikutusten vähentämiskeinot ja riskien hallinta

Arviointiselostuksessa on tarkasteltu haittojen ehkäisyä ja lieventämistä yleisellä tasolla. Jatkosuunnittelussa on tarkennettava keinoja, joilla vaihtoehtojen haitallisia vaikutuksia, kuten melun leviämistä ja tärinää lievennetään. Huomiota on kiinnitettävä rakentamisen aiheuttamien haittojen ehkäisyyn.

Seuranta

Arviointiselostuksen luvussa 20 *Vaikutusten seuranta* on esitetty suunnittelun yleispiirteisyys huomioiden riittävä esitys hankkeen seurantaohjelmaksi. Hanketta toteutettaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota melun ja tärinän torjuntaan, luontovaikutusten seurantaan sekä pohjavesien seurantaan ja suojaukseen.

Osallistuminen

Arviointimenettelyn aikana on järjestetty yleisötilaisuudet sekä ohjelma-vaiheessa (2 kappaletta) että selostusvaiheessa (3 kappaletta) nähtävillä olon aikana. Arviointiin liittyvät aineistot ovat olleet nähtävillä myös internetissä, jossa on ollut käytössä karttaselain. Lisäksi yleisötilaisuuksissa on esitetty hankealueesta laadittu 3d-mallinnus.

Hankkeesta vastaavan koolle kutsumana on ympäristövaikutusten arviointia ohjannut hankeryhmä, jossa on ollut mukana yhteysviranomaisen edustaja.

Hankevastaava esitteli arviointiselostusta Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa valmisteleville asiantuntijoille omassa kokouksessa arviointiselostuksen ollessa nähtävillä.

Raportointi

A3-kokoon painettu arviointiselostus on selkeä ja havainnollinen. Internetissä julkaistu sähköinen versio tuo selostuksen helposti saataville. Suurien tiedostokokojen vuoksi selostuksen liitteet on erotettu omaksi paketiksi. Selostuksesta saa hyvän kokonaiskuvan hankkeesta ja sen ympäristövaikutuksista. Liitekarttoja on runsaasti ja niiden luettavuus on hyvä.

Arviointiselostuksen riittävyys ja yhteenveto

Arviointiselostus on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla. Arviointiselostus kattaa riittävästi YVA-asetuksen 10 §:ssä mainitut arviointiselostuksen sisältövaatimukset. Vaikutusten arviointi tarkentuu myöhemmissä kaavoitus- ja suunnitteluvaiheissa.

Hanketta on käsitelty hallittuna kokonaisuutena ja yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antama lausunto on otettu huomioon. Hanke tukee raideliikenteen kehittämistä. Hankkeen vaihtoehdot ovat selostuksen mukaisesti toteuttamiskelpoisia.

Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan hankkeen merkittävimpinä ympäristövaikutuksina korostuvat melun ja tärinän torjunta sekä vaikutukset pohjavesiin.

Jatkovalmistelu

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että tekopohjaveden muodostaminen voi toteutuessaan nostaa pohjaveden pintaa ja lisätä pohjaveden purkautumista Monnin alueella. Lisäksi tulee huomioida myös, että suunnitelmien tarkentuessa luontoselvityksiä tulee päivittää ja luontovaikutusten arviointia tarkentaa.

5. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄ OLO

Lähetämme yhteysviranomaisen lausunnon tiedoksi lausunnonantajille ja mielipiteen esittäjille. Lausunto on nähtävillä internetsivuilla osoitteessa: www.ely-keskus.fi > ELY-keskukset > Uudenmaan ELY > Ympäristönsuojelu > Ympäristövaikutusten arviointi YVA ja SOVA.

Lähetämme kopiot arviointiselostuksesta saamistamme lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Uudenmaan ELY-keskuksessa.

Lausunnon valmistelemiseen ovat osallistuneet ylitarkastajat Hannu Airola, Leena Eerola, Heli Herkamaa, Jani Seppälä, Vesa Suominen sekä liikennejärjestelmäasiantuntija Pekka Rätty.

Johtaja

Marketta Virta

Ylitarkastaja

Tuomas Autere

LIITTEET

Maksun määräytyminen ja muutoksenhaku

JAKELU

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

Asiaa Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat
-vastuualueella hoitaa ylitarkastaja Tuomas Autere, p. 040 503 6172.