



Viite: UUELY/12908/2019

**Vantaan kaupungin lausunto Maantien 152 parantaminen välillä
Hämeenlinnanväylä - Tuusulanväylä, aluevaraus suunnitelma,
ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta**

Valtion toteuttama uusi itä-länsisuuntainen maantieyhteys on tarpeellinen. Tällä hetkellä Keski-Uudeltamaalta puuttuvat suorat ja laadukkaat logistiikan poikittaisyhteydet valtateiden 3 ja 4 väliltä. Raskaan liikenteen poikittaisyhteyksien puute voi vaikuttaa yritysten sijaintipäätöksiin ja tuottaa siten lisää hiilidioksidipäästöjä. Yhteyksien puute lisää myös kustannuksia ja ohjaa liikennettä alemmalle tie- ja katuverkolle, missä haitat ovat suurempia.

MAL 2019-suunnitelman mukaan vuoteen 2030 mennessä toteutetaan Järvenpää-kantatie 45 poikittaisyhteys, joka palvelee ennen muuta pitkämatkaista tavaraliikennettä. Lentoaseman pohjoispuolinen maantie 152 on tärkeä maankäytön kehittämisen kannalta erityisesti Tuusulan alueella ja palvelee eri tarpeita kuin em. pohjoisempi Järvenpää-kantatie 45 yhteys. MAL 2019 -suunnitelman mukaan maantie 152 suunnitteluvalmiutta edistetään vuoteen 2030 mennessä ja se voidaan toteuttaa vaiheittain maankäytön niin edellyttäessä.

YVA-arvioinnin linjausvaihtoehtoissa ei ole ollut mukana aluevaraus suunnitelman vaihtoehtoa, jossa linjaus kulkee Myllykyläntieltä Tuusulan puolella aina Kesäkylä/Koivikon asuntoalueen luoteispuolelle asti. Kyseistä vaihtoehtoa ei siis ole Vantaan kaupungin YVA-ohjelmasta antaman lausunnon mukaisesti kuvattu yhteismitallisesti muiden vaihtoehtojen kanssa, vaikka YVA-selostuksessa onkin kuvattu aluevaraus suunnitelman yhteydessä tehty Kesäkylän vaihtoehtojen vertailu. Toisaalta selostuksessa todetaan myös, että YVA-menettelyn yhteysviranomaisen on pitänyt YVA-ohjelmassa esitettyjä vaihtoehtoja riittävänä eikä ole edellyttänyt Kesäkylän vaihtoehtojen ottamista mukaan YVA-menettelyyn.

Joka tapauksessa on huomioitavaa, että Kesäkylän vaihtoehtojen vertailussa kaikilla tutkituilla vaihtoehtoilla on todettu olevan vaikutuksia (mm. melu) Kesäkylän asukkaisiin. YVA-arvioinnissa mukana olevalla vaihtoehdolla VE 1 on eniten vaikutuksia Kesäkylän eteläosan asukkaille, kun taas muilla aluevaraus suunnitelmassa tutkituilla vaihtoehtoilla olisi enemmän vaikutuksia Kesäkylän pohjoisosan asukkaille. Huonoimmaksi vaihtoehdoksi on todettu lähellä Vantaan ja Tuusulan rajaa kulkeva



linjaus, koska se sijoittuisi lähimmäs asutusta. Kesäkylän pohjoispuolisten linjausten poisjättämistä YVA-arvioinnista on selostuksessa perusteltu myös niiden korkeilla toteuttamiskustannuksilla. Vantaan kaupunki pyytää tietoonsa arviota, paljonko pohjoiset vaihtoehdot ovat kalliimpia toteuttaa kuin YVA-arvioinnin vaihtoehto VE 1.

Ilmanlaatu

Ilmanlaatua on tarkasteltu YVA-selostuksessa hyvin yleisesti, koska ennustetut liikennemäärät ja nykyinen asutus sekä herkäät kohteet sijaitsevat sen verran kaukana tietä, että ohjearvot eivät ylity. YVA-ohjelman lausunnoissa on todettu, että "Ilmanlaadun arvioinnissa tulee huomioida tiepölyn aiheuttama ympäristövaikutus ja hyödyntää laskennan lisäksi täydentäviä asiantuntija-arvioita."

YVA-selostuksessa ei ole otettu kantaa ilmanlaatuun ja tiepölyvaikutuksiin, tai muiden alueella sijaitsevien ympäristölupalaitosten toimintojen aiheuttamiin ilmanlaadun yhteisvaikutuksiin.

Kasvihuonekaasupäästöt

Kaupungin YVA-ohjelmasta antamassa lausunnossa on todettu, että ilmastovaikutusten osalta Vantaa on sitoutunut olemaan hiilineutraali kaupunki vuoteen 2030 mennessä. Tämä tarkoittaa, että Vantaalla tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoden 1990 päästöihin verrattuna ja kompensoida jäljelle jäävät päästöt esimerkiksi lisäämällä hiilinieluja tai rahoittamalla vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita muualla. Raportissa ilmoitetaan, että tyypillisesti hankkeiden vaikutusten arvioinnissa ei ole tarkasteltu materiaalien hiilijalanjälkeä eikä hiilinieluja. Kaupungin haastavien tavoitteiden toteutumisen kannalta voidaan todeta, että myös rakentamisen ja materiaalien hiilijalanjäljen laskenta sekä vaikutukset hiilinieluihin tulee sisällyttää vaikutusten arviointiin

YVA-selostuksessa on mainittu YVA-direktiivin edellyttävän aiempaa vahvemmin, että hankkeiden YVA-menettelyssä arvioidaan hankkeiden vaikutuksia ilmastoon ja niiden alttiutta ilmastonmuutokselle. Ilmastovaikutusten arvioiminen on haastavaa ja siitä ei ole toistaiseksi olemassa vakiintuneita ohjeistuksia ja vertailuarvoja. Yleisesti on tunnistettu, että tällä hetkellä parhaimmillaan arvioinnissa on huomioitu seuraavat asiat: vaikutusten tunnistaminen, merkittävyyden määrittely, päästöjen mallintaminen, epävarmuustekijöiden esilletuonti ja toimenpiteet.

Selostuksessa on arvioitu hankkeen vaikutuksia liikenteen päästöihin sekä hiilinielujen muutoksiin. Johtopäätöksissä todetaan, että vaihtoehtojen välillä ei ole merkittävää eroa liikenteen kasvihuonepäästöjen osalla. Selvityksessä todetaan myös, että hankkeesta muodostuviin kasvihuonekaasupäästöihin voidaan vaikuttaa rakentamisen aikana muun muassa tehokkaalla maamassojen hyödyntämisellä sekä niiden kuljetusmatkojen optimoinnilla ja myös työkonien aikaiset päästöt ovat suuressa



roolissa päästöjen muodostumisessa. Selostuksen mukaan näihin seikkoihin tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa.

Melu

Maantie 152 ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on tarkasteltu uuden tien meluvaikutuksia Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välillä vaihtoehdoilla 0, 0+ ja 1, sekä lisäksi Reunan vaihtoehdoilla 1A ja 1B. Vaihtoehdoilla 1 ja 0+ arvioidaan olevan merkittäviä haitallisia melu- ja värinävaikutuksia, jotka vaihtoehdossa 1 on suuremmat. Selostuksen mukaan ohjearvot ylittävä melu voidaan torjua asuin- ja lomarakennusten kohdalla, mutta meluntorjunnasta huolimatta luonnonsuojelualueiden osalta melutason ohjearvot osittain ylittyvät ja melun kannalta neutraaliin tilanteeseen ei päästä.

Yhdysviranomaisen lausunnossa on nostettu esille hiljaiset alueet ja niiden esittäminen uuden väylän läheisyydessä. YVA-selostuksessa on todettu, ettei alueella sijaitse yleiskaavoihin merkittyjä ns. hiljaisia alueita. Kuitenkin Hiljaiset alueet Vantaalla (2005) -selvityksen mukaan suunnittelualueella luoteis-Vantaalla on tunnistettu hiljaisia alueita, joista yhtenä laajana hiljaisena alueena Vantaan pohjoisosassa on esitetty Reunan maatalousalue sekä lisäksi Reunan ja Kesäkylä-Koivikon asuinalueet ja Riipilän ja Seutulan kylät. Uuden tien vaikutusta hiljaisiin ja hiljaisiksi koettuihin alueisiin tulisi tutkia jatkosuunnittelun yhteydessä tarkemmin.

Luonto

Sinänsä luontoarvoja on hyvin selvitetty ja tärkeät arvot on tunnistettu. Luonnonsuojelun kannalta voisi vielä tuoda esille sitä, että Reunan ja Josvahalmin kohdalla oleva vaihtoehto VE Reuna 1B sekä maisemasilta kyllä lieventävät tielinjauksen metsäalueelle aiheuttamaa luontohaittaa, mutta kuitenkin linjaus menee arvokkaaksi tunnistetun luontoalueen läpi.

Vesistö

Maantien 152 siltojen rakentamiseen Tuusulanjoen ylitse (Tuusulan Myllykylässä) ja Vantaanjoen pääuoman sekä Lamminsuonoja -puron ylitse (Vantaan Riipilässä) tulee hakea vesilain mukaista lupaa.

Vantaanjoki on koko Vantaan alueella virtaavalta osuudeltaan Natura-aluetta. Vantaan virtavesiselvityksessä 2010-2011 Tuusulanjoki (nimellä Vähäjoki Vantaan puolella) on arvotettu valtakunnallisesti merkittäväksi savimaan keskisuureksi joeksi. Myös Lamminsuonoja on Vantaan virtavesiselvityksen 2010-2011 mukaan vesilain mukainen vesistö. Maantien 152 ylityspaikasta noin 700 metriä alavirtaan on luonnonsuojelulla rauhoitettu alue (Lamminsuo aarnimaisine reunametsineen) ja puro virtaa luonnonsuojelualueen kautta Vantaanjokeen.



Vaikutukset elinympäristön viihtyisyyteen ja terveellisyyteen
Arviointiselostuksessa on tunnistettu, että merkittävää haittaa aiheutuu asuintaloille Kesäkylän eteläosassa ja Kuutamotiellä. Kesäkylän asuinalue eriytyisi omaksi saarekkeekseen ympäristöhäiriöitä aiheuttavien toimintojen keskelle ja tärkeä lähimetsä pirstoutuisi. Elinympäristön laadun heikkeneminen, uuden väylän meluvaikutukset mukaan lukien, voi aiheuttaa todellisia tai vähintäänkin koettuja terveysvaikutuksia. Arviointiselostuksen mukaan väylähankkeessa on terveysriskin mahdollisuus. Koska Kesäkylän asukkaille on todettu aiheutuvan haittavaikutuksia aluevaraussuunnitelmassa esillä olleiden, ns. pohjoisten linjausten lisäksi myös YVA-arvioinnin linjauksesta VE 1, niin Vantaan kaupungin näkemyksen mukaan vaihtoehtojen yhteismitallinen kuvaaminen olisi tärkeää jo hankkeen hyväksyttävyyden kannalta.

Hankkeen vaikutukset Päijänne-tunneliin on tunnistettu ja raportoitu YVA-selostuksessa kaupungin aikaisemman lausunnon mukaisesti.

Liikenne ja maankäyttö

YVA-selostuksessa vaihtoehto 1:n on todettu liikenteellisesti kuormittavan vähemmän alueen nykyistä tie- ja katuverkkoa tarjoten myös suuremman ja taloudellisemman yhteyden alueen kehittyvälle maankäytölle kuin VE 0+. Lisäksi arvioinnin mukaan vaihtoehto 1 parantaa liikenteen sujuvuutta ja vähentää liikenteen häiriöherkkyyttä huomattavasti vaihtoehtoa 0+ enemmän. Vaikka vaihtoehdolla 1 on todettu olevan enemmän suoria ympäristövaikutuksia kuin vaihtoehdolla 0+ (johtuen erityisesti vaihtoehdon 1 maantieteellisestä laajuudesta), niin Vantaan kaupungin näkemyksen mukaan VE 1 tukee ja mahdollistaa paremmin kaavojen mukaisen yhdyskuntarakenteen sekä maankäytön kehittymistä.

YVA-arvioinnissa tutkitut vaihtoehdot yhtyvät Tuusulanväylällä (kt 45) Kulomäentiehen. Vantaan kaupunki haluaa korostaa, että raskaan liikenteen määrää Kulomäentiellä ei haluta lisätä. YVA-selostuksessakin on mainittu, että Kulomäentien rooli raskaan liikenteen läpikulkuväylänä on tavoiteverkossakin pyritty pitämään pienenä, koska se sijoittuu osin tiiviin yhdyskuntarakenteen sisälle. Kantatien 45 varresta yhteys valtatie 4 suuntaan kulkee tavoiteverkossa Hyrylän Itäväylän kautta. Rauhoittamistoimenpiteiden suunnittelu Kulomäentielle kuuluu tarkempaan suunnitteluun.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS