



Vantaan lausunto Uudenmaan ELY-keskukselle Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

VD/11405/11.00.03.00/2022

PT/HWE/MHO/MSI/ATI/JST/AKA/PKA/KNU/PT

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää Vantaan kaupungin lausuntoa Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (YVA-selostus), UUDELY/322/2022. Lausunnot tulee toimittaa viimeistään 29.12.2023.

Arviointiselostus liitteineen sekä muu aineisto löytyy osoitteesta <https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/suomi-rata-oy-n-lentorata-helsinki-vantaa-tuusula-kerava>

Lentorata-hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja Helsinki– Vantaan lentoasemalle, edistää kulkutapamuutosta ajoneuvoliikenteestä raideliikenteeseen sekä vapauttaa pääradan kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä Helsingin seudun liikennöinnissä. Hankkeella varmistetaan tulevaisuuden henkilöjunaliikenteen kasvua ja toimintavarmuutta. Hankkeen suunnittelusta on vastannut Suomi-rata Oy.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA) käynnistyi keväällä 2022. YVA-ohjelmasta kaupunginhallitus antoi lausunnon 14.11.2022 § 21. Nyt arvioinnissa ollaan selostusvaiheessa. YVA-menettely päättyy alkuvuodesta 2024, kun yhteysviranomainen antaa arviointiselostuksesta perustellun päätelmän eli johtopäätöksensä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. Perusteltu päätelmä tulee pitämään sisällään myös yhteenvedon muiden antamista lausunnoista ja mielipiteistä.

Lentoradasta on laadittu tekninen esiselvitys, jotta hankevaihtoehtojen vaikutuksia on voitu arvioida. Esiselvityksessä on muodostettu kaksi perusratkaisua VE L ja VE P pääradan kapasiteetin ja toimintavarmuuden lisäämiseksi Pasilan ja Keravan välisellä rataosalla. YVAn lisäksi on Lentoradan vaikutuksia ja yhteiskuntataloudellista kannattavuutta selvitetty hankearvioinnissa, joka on laadittu noudattaen Väyläviraston ratahankkeiden arviointiohjetta sekä tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvoja. Hankearviointi on käytetty osittain YVA-arvioinnin pohjana.

YVA-selostuksessa on kahden perusratkaisun lisäksi tarkasteltu vertailuvaihtoehtoa VE 0+. Ohjelmavaiheessa mukana oli myös pääradan 5. ja 6. raiteen vaihtoehto (VE 2), mutta se on jätetty pois selostusvaiheessa sen todennäköisesti erittäin merkittävien Vantaalle sijoittuvien yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja aineelliseen omaisuuteen liittyvien vaikutusten vuoksi.

- Hankevaihtoehto **VE L “Lentorata”** on Helsinki–Vantaan lentoaseman kautta kulkeva uusi 30 km pitkä ratayhteys. Lentorata kulkisi koko Vantaan osuuden kalliotunnelissa. Asemia Vantaalla olisi yksi lentoasemalla. Kuiluja on arvioitu Vantaalla olevan viisi ja ajotunneleita kolme, joista kaksi olisi nykyisiä kehäradan tunneleita ja kolmannen sisäänajo sijoittuisi Tuusulan puolelle.
- Hankevaihtoehto **VE P “pääradan 5. raide”** on pääradan varteen sijoittuva lisäraide, joka rakennettaisiin pääradan länsipuolelle lukuun ottamatta Tikkurilan aseman kohtaa, jossa uusi raide sijoittuu nykyisten raiteiden itäpuolelle. Tikkurilassa lisäraide yhdistyisi nykyiseen läntiseen raiteeseen eikä vaikuttaisi Dixiin. Sen sijaan uusi lähijunien kaupunkiraide rakennettaisiin itäpuolelle ja sen rakentaminen edellyttäisi kahden toimistorakennuksen purkamista. Radan itäpuolella Keravanjokeen rajautuvaa puistoaluetta, Veteraaniaukio sekä suojeltu Veteraanipuisto muuttuisi osittain rautatiealueeksi. Lisäksi Tikkurilan ja Keravan väliseltä alueelta ratakäytävän leveneminen edellyttäisi Koivukylän taksi/linja-autoaseman purkamista



sekä Korson asemaympäristössä vanhaan asemarakennukseen kohdistuisi toimenpiteitä ja rautatiealue laajenisi rakennussuojelun korttelialueelle.

- Vertailuvaihtoehto **VE0+** käsittää nykyisen pääradan, jolle on toteutettu Pasila–Riihimäki-rataosan liikenteellisen välityskyvyn parantamisen 1. ja 2. vaiheiden mukaiset toimenpiteet. Vertailuvaihtoehdossa, kuten kaikissa hankevaihtoehdoissa, digitaalinen turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmä oletetaan toteutetuksi.

YVA-selostuksen mukaan hankevaihtoehtojen merkittävimmät ympäristövaikutukset Vantaalla ovat:

VE L “Lentorata”:

- Parantaisi Aviapoliksen vetovoimaa ja saavutettavuutta, mutta vaikuttaisi samalla Tikkurilan vetovoiman ja valtakunnallisen saavutettavuuden heikkenemiseen.
- Mahdollistaisi pääradan lähijunaliikenteen lisäämisen.
- Melutasot pääradan varrella laskevat, mutta rakentamisen aikana aiheutuu tärinää ja käyttövaiheessa runkomelua.
- Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat paikallisesti kielteisiä merkittäviä tunnelilouheen kuljetuksen vuoksi.
- Rata kulkee osin pohjavesialueilla, joihin rakentamisella voi olla vaikutusta. Jatkosuunnittelussa tarvitaan lisätietoa vaikutusten minimoimiseksi.
- Rakentamisen hiilijalanjälki on erittäin iso. Lentorata lisäisi hieman joukkoliikenteen käyttöä ja vähentää autoliikennettä, mutta arvioidut vaikutukset jäävät hankkeen kokoon suhteutettuna pieniksi.

VE P “pääradan 5. raide”:

- Ratakäytävän leveneminen edellyttäisi inframuutoksia ja useiden rakennusten purkamista.
- Rekolanojaa tulisi siirtää ja ennallistaa useissa kohdissa, ja myös siltojen rakentaminen vaikuttaa vesistön lajeihin. Rekolanojan varrella on erityisiä luontoarvoja.
- Liikennemäärien kasvu pääradalla ilman uutta meluntorjuntaa lisäisi raidemelulle altistuvien määrää, ja rakentamisen aikana aiheutuu meluhaittaa lähiympäristöön sekä tilapäisiä haittoja junaliikenteelle.

VE0+

- Arviointi on erittäin niukka tämän vaihtoehdon osalta. Junaliikenteen osalta todetaan, että kaukoliikenneraiteiden kapasiteetti on kuvatulla liikennöinnillä ruuhka-aikoina lähes täysin käytössä, mutta joitakin lähi- tai kaukojunavuoroja on mahdollisesti vielä lisättävissä ilman että liikenteen häiriöherkkyyks kasvaa merkittävästi. Junatarjonnan lisäämismahdollisuudet riippuvat myös toimista muualla rataverkolla, joten tarkka lukumäärä ei ole arvioitavissa ilman laajemman rataverkon tarkasteluja.

Hallitusohjelmassa 2023 todetaan, että Helsinki–Tampere-yhteysvälille suunnitellun Suomiradan valmistelu keskeytetään lukuun ottamatta lentorataosuutta. Hallitus vie eteenpäin lentoratahanketta varaamalla määrärahat lentoratahankkeen suunnitteluun ja valmistellen lentoradan toteuttamispäätöksen. Hankkeen edistämiseksi perustetaan yhtiö, jossa omistajina voivat valtion lisäksi olla kunnat. Valmistelu etenee parhaillaan sekä yhtiön että suunnittelun osalta.



Suunnittelua on tarkoitus jatkaa hankesuunnitelmatasoisesti siten, että valmius toteuttamispäätöksen tekemiseen olisi olemassa. Lentoradan toteuttamisesta ei ole vielä mitään päätöksiä. Suunnitteluaineistossa on arvioitu lentoratavaihtoehdon rakentamisajaksi 5–7 vuotta ja pääratavaihtoehdon 5–6 vuotta.

Kaupunginhallitus 11.12.2023 § 21

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään antaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle liitteen mukainen lausunto Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Käsittely:

Merkittiin, että apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila poistui kokouksesta yhteisöjäävinä asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:

- Vantaan kaupungin lausunto Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta
- Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntopyyntö

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, puh 040 336 0159
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi