



LENTORADAN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Yhteystiedot

Hankkeesta vastaava:

Suomirata==

Lentäjätie 3
01530 Vantaa
Suunnittelujohtaja Siru Koski
etunimi.sukunimi@suomirata.fi
puh. 040 723 2044

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomainen:



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue

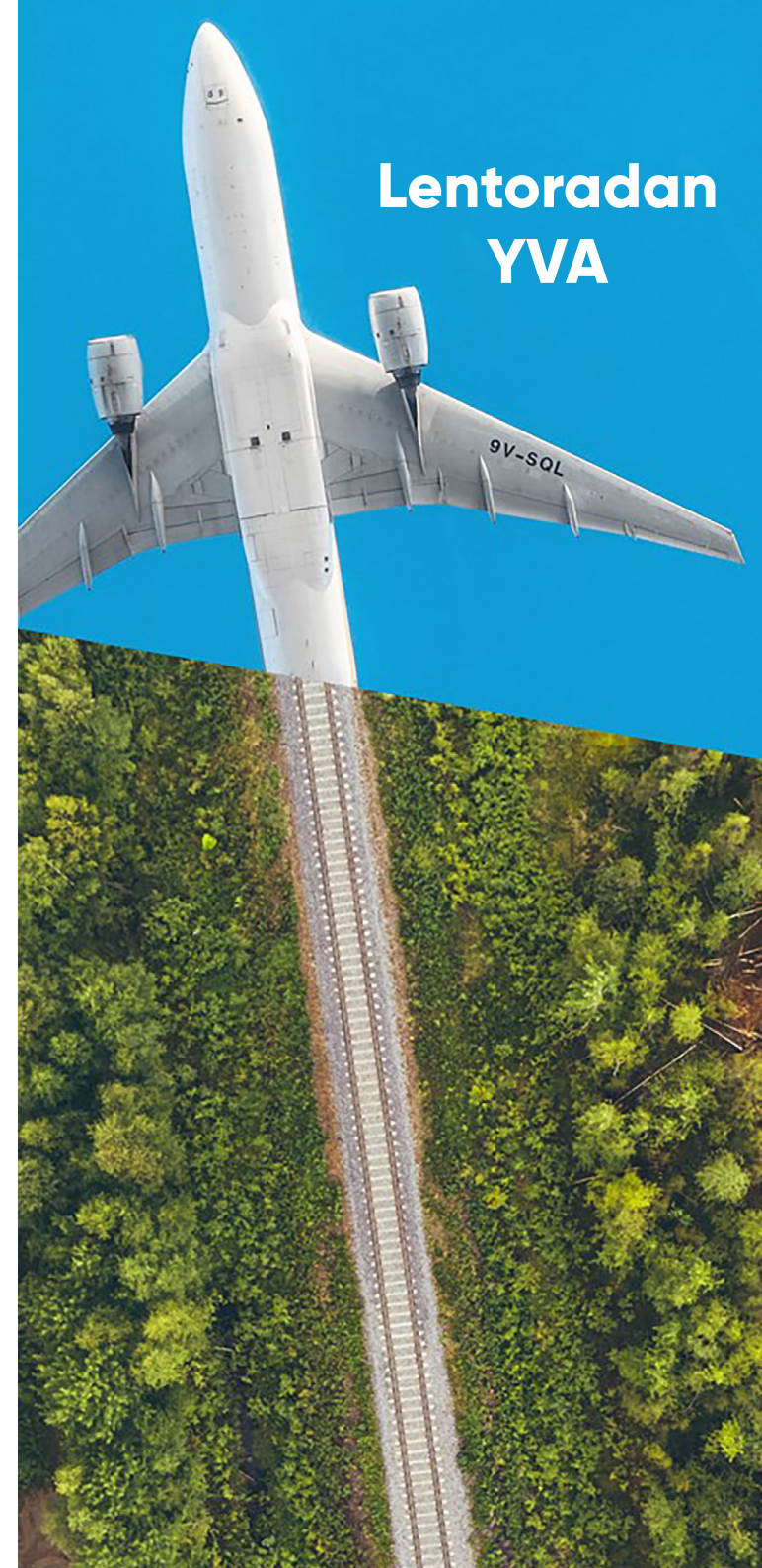
PL 36, 00521 Helsinki
Ylitarkastaja Liisa Nyrölä
etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi
puh. 0295 021 064

YVA-konsultti

SITOWISE

Pia Niemi
Projektipäällikkö (1.9.2023 alkaen)
etunimi.sukunimi@sitowise.com
puh. 040 631 5093

Sakari Grönlund
Ympäristövaikutusten arviointimenettely
etunimi.sukunimi@sitowise.com
puh. 040 046 5749



Lentoradan YVA

Lentorata on suunnitteilla oleva 30 kilometrin pituinen ratayhteys, joka kulkee Pasilasta Helsinki–Vantaan lentoaseman kautta Keravan pohjoispuolelle Kytömaalle. Radalta on yhteydet sekä pääradalle pohjoiseen että Lahden oikoradalle. Lentoradan YVA käsittää ympäristövaikutusten arvioinnin Lentoradasta ja sen vaihtoehdosta, lisäraiteen rakentamisesta pääradalle välille Käpylä–Kerava.

Lentorata lisää kapasiteettia voimakkaasti kuormitetulla Pasila–Kerava-osuudella ja tarjoaa suorat kaukojunayhteydet lentoasemalle. Hankkeen tavoitteena on:

- lyhentää matka-aikoja Helsinki–Vantaan lentoasemalle
- edistää kulkutapamuutosta ajoneuvoliikenteestä raideliikenteeseen
- vapauttaa pääradan kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä Helsingin seudun liikennöinnissä

Tarkasteltavat vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä on tarkasteltu kahta perusratkaisua pääradan kapasiteetin ja toimintavarmuuden lisäämiseksi Pasilan ja Keravan välisellä rataosalla:

Lentoradan (VE L) suunnittelualue alkaa Pasilan aseman pohjoispuolelta, Pasilan ja Ilmalan ratapihalta ja päättyy Keravan aseman pohjoispuolelle, erikseen pääradan ja Lahden oikoradan suunnille. Kokonaisuudessaan noin 30 kilometriä pitkästä Lentoradasta noin kaksi kilometriä on avorataa ja 28 kilometriä on kahdessa erillisessä ratatunnelissa. Radalla on tunneliasema Helsinki–Vantaan lentoasemalla. Hankevaihtoehto perustuu YVA-menettelyn yhteydessä laadittuun Lentoradan esiselvitykseen, joka antaa lähtökohdat ympäristövaikutusten arvioinnille radan sijainnin sekä tunnelien pystykuilujen (17 kpl) ja ajotunneleiden (12 kpl) sijainnin osalta.

Pääradan 5. raiteen (VE P) suunnittelualue alkaa Käpylän pohjoispuolelta ja päättyy Keravalle. Uuden rataosuuden pituus on 22,5 kilometriä. Lisäraide sijoittuu nykyisten raiteiden länsipuolelle lukuun ottamatta Tikkurilan aseman kohtaa, jossa uusi raide sijoittuu nykyisten raiteiden itäpuolelle. Hankevaihtoehto on muodostettu osana Lentoradan esiselvitystä Liikenneviraston vuonna 2018 laatiman pääradan 5. ja 6. raiteen aluevaraus selvityksen pohjalta.

Lisäksi on tarkasteltu **vertailuvaihtoehtoa O+**, jossa pääradalle on toteutettu Pasila–Riihimäki- rataosan liikenteellisen välityskyvyn parantamisen 1. ja 2. vaiheiden mukaiset toimenpiteet. Kaikissa tarkasteltavissa vaihtoehdoissa digitaalinen turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmä oletetaan toteutetuksi.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely ja seuraavat suunnitteluvaiheet

Ympäristövaikutusten arviointimenettely jakautuu arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheeseen. Syksyllä 2022 valmistuneessa arviointiohjelmassa esitettiin suunnitelma siitä, miten hankkeen ympäristövaikutukset arvioidaan. YVA-selostuksessa on esitetty arvio hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista sekä toimia haitallisten vaikutusten välttämiseksi tai vähentämiseksi.

Tarkastellut vaikutukset kohdistuvat:

- väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
 - maahan, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen sekä eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
 - yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
 - luonnonvarojen hyödyntämiseen
- sekä edellä mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

Merkittävimmät ympäristövaikutukset ja niiden lieventäminen

Lentorata-vaihtoehto

- Lentorata lisää Helsinki–Vantaan lentoaseman merkitystä valtakunnallisesti merkittävänä liikenteen solmukohtana ja luo edellytyksiä kaupunkikehittämiselle lentoaseman seudulla. Hankkeen myötä yhteydet Helsingin seudun ja muiden kaupunkiseutujen välillä nopeutuvat ja paranevat, mikä lisää alueiden kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta. Tikkurilan ja useiden pääradan lähijuna-asemien valtakunnallinen saavutettavuus kuitenkin heikentyy, mikä voi vähentää näiden alueiden vetovoimaisuutta.
- Lentorata turvaa junaliikenteen lisäkapasiteetin pitkälle tulevaisuuteen. Lisäksi Lentorata mahdollistaa osaltaan valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen idän ja pohjoisen suuntaan.
- Melutasot pääradan varrella laskevat nykyisestä useita desibelejä kaukojunaliikenteen siirtyessä Lentoradalle.
- Lentoradan linjauksen kohdalla on asuinalueita, joilla runkomelun las kennalliset ohjearvot ylittyvät lievästi. Vaikutusten suuruus tarkentuu maaperä- ja kallioperätutkimusten myötä. Runkomelun vaikutukset huomioidaan suunnittelun seuraavissa vaiheissa: kun lähtötiedot tarkentuvat, etsitään keinot, joilla vaikutuksia voidaan ehkäistä tai lieventää.
- Kalliotunneli rakennetaan lähtökohtaisesti ohjeiden ja määräysten mukaisesti niin, että se ei vaikuta haitallisesti tunnelin ympäristön pohjavesiolosuhteisiin. Suunnittelun keinoin haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää ja ehkäistä.
- Lentoradan rakentamisen aikana tunnelilouheen kuljetus on laajamittaista ja pitkäkestoista. Vaikutukset ihmisten elinolosuhteisiin kohdistuvat erityisesti ajotunneleiden lähialueisiin sekä ajotunneleiden ja pääväylien välisten tie- ja katuosuuksien varrelle.
- Hankeesta saatavaa kiviainesta voidaan hyödyntää lähialueiden rakennushankkeissa kauempaa tuotavan kiviaineksen sijaan.

Ympäristövaikutusten arviointiselostus on nähtävillä ja siitä järjestetään yleisötilaisuuksia marras-joulukuussa 2023. Nähtävilläolon aikana arviointiselostuksesta on mahdollista jättää mielipiteitä ja antaa lausuntoja hankkeen yhteysviranomaiselle, Uudenmaan ELY-keskukselle.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely päättyy alkuvuodesta 2024, kun yhteysviranomaisena antaa arviointiselostuksesta perustellun päätelmän eli johtopäätöksensä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista.

Arviointimenettelyn jälkeen suunnittelu jatkuu ratalain mukaisen yleissuunnitelman ja myöhemmin ratasuunnitelman laatimisella. Suunnittelussa otetaan huomioon ympäristövaikutusten arvioinnin tulokset sekä yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä. Haitallisten vaikutusten lieventäminen ja torjunta ovat kiinteä osa hankkeen suunnittelua.

Päärata-vaihtoehto

- Arvioidulla lisäraideratkaisulla ei saavuteta merkittävää parannusta junatarjontaan Pasila–Riihimäki-välin lisäraiteiden rakentamisen ja digitaalisen kulunvalvonnan uudistuksen nähdessä.
- Levenevä ratakäytävä vaikuttaa katualueiden liikenne- ja tilajärjestelyihin, radan varren liityntäpysäköintialueisiin ja asemien kulkuyhteyksiin sekä aiheuttaa kävelyn ja pyöräilyn reittien siirtotarpeita. Ratakäytävän leveneminen edellyttää kaavamutoksia, maa-alueiden lunastuksia, ratasiltujen lieventämistarpeita ja muita merkittäviä infran muutoksia. Rakentamisen yhteydessä joudutaan myös purkamaan tai siirtämään rakennuksia.
- Liikennemäärien kasvu pääradalla nykytilanteeseen verrattuna lisää entisestään melulle altistuvien määrää. Vaikutusta voidaan kohtuullistaa meluntorjunnan avulla.
- Lisäraiteen rakentaminen junaliikenteen käytössä olevien raiteiden välittömässä läheisyydessä aiheuttaa junaliikenteelle tilapäisiä haittoja, jotka ovat todennäköisesti suurempia kuin Lentoradan rakentamisesta syntyvät haitat junaliikenteelle.
- Lähiympäristön asutukselle aiheutuu rakentamisen aikana meluhaittoja.

Hankkeen toteuttamisaikataulu

Lentorata-vaihtoehdon rakentaminen kestää arviolta 5–7 vuotta ja Päärata-vaihtoehdon 5–6 vuotta. Hankkeen toteutuessa liikenne alkaisi aikaisintaan 2030-luvun puolivälissä.