

12.10.2022

264/00.04.02/2022  
[Suomi-rata Oy:n  
Lentoradan  
ympäristövaikutusten  
arviointiohjelma välillä  
Pasila (Helsinki)-  
Kytömaa (Kerava)]**Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**PL 36  
00521 Helsinki  
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fiViite  
Lausuntopyyntöne 10.10.2022  
UUDELY/322/2022**Lausunto Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta**

Lentoradan YVA käsittää ympäristövaikutusten arvioinnin Lentoradasta ja sen vaihtoehtoina pääradan parantamisesta joko kahdella tai yhdellä lisäraiteella. YVA:n yhteydessä Lentoradalle laaditaan alustava linjaussuunnitelma välillä Pasila-Kytömaa. Linjaussuunnittelussa määritellään kaksiraiteisen radan likimääräinen sijainti ja tilantarve, kuiluyhteydet maan pinnalle, suhde ympäröivään maankäyttöön sekä tekniset ja liikenteelliset perusratkaisut.

Rataosan pituus olisi noin 30 kilometriä, josta 28 kilometriä on tunnelissa. Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja lentoasemalle, vähentää henkilöautolla ajettuja kilometrejä sekä tuoda kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä pääkaupunkiseudun junaliikenteessä. Lisäksi hankkeella varmistetaan tulevaisuuden henkilöjunaliikenteen kasvua ja toimintavarmuutta.

Hankkeen tutkittavat vaihtoehdot:

- Vaihtoehto 1 Lentorata
- Vaihtoehto 2 Pääradan parantaminen kahdella lisäraiteella (5. ja 6. raide)
- Vaihtoehto 3 Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide).

Vertailuvaihtoehtona on hankkeen toteuttamatta jättäminen. Kaikissa vaihtoehdoissa oletetaan uuden digitaalisen turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmän rakentamisen toteutuneen 2030-luvulla. Vertailuvuotena liikennetarkasteluissa on vuosi 2040.

12.10.2022

264/00.04.02/2022  
[Suomi-rata Oy:n  
Lentoradan  
ympäristövaikutusten  
arviointiohjelma välillä  
Pasila (Helsinki)-  
Kytömaa (Kerava)]

Lentoradasta on laadittu selvitys 2010, johon on 2018 tehty liikenteellinen selvitys sekä tekninen kustannusarvion päivitys. Päivitetty kustannusarvio oli 2,7 mrd. € (MAKU 120, 2015=100).

Ympäristövaikutusten arviointimenettely perustuu ympäristövaikutusten arvioinnista annettuun lakiin (YVA-lakiin). Uudenmaan ELY-keskus pyytää lausuntoa 8.11.2022 mennessä.

Materiaali löytyy osoitteesta <https://www.ymparisto.fi/LentorataYVA> .

*Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:*

### **Liikennejärjestelmä**

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä vastaa liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta Helsingin seudulle (15 kuntaa) sekä suunnittelee ja järjestää toimialueensa (9 kuntaa) joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä.

Helsingin seudulle laaditaan parhaillaan MAL 2023 -suunnitelmaa, joka on tarkoitus hyväksyä seudun luottamushenkilöelimissä keväällä 2023. Vuoden 2023 aikana käynnistyvät myös MAL-sopimuksen 2024–2035 neuvottelut.

MAL 2023 -suunnitelman osana valmistellaan seudulle 12-vuotista investointiohjelmaa, joka on ohjelmoitu nelivuotiskausille. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa vuosien 2024–2035 rataverkkoon liittyviä hankkeita ovat:

- Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet
- Helsinki–Pasila-kapasiteetin lisääminen
- Päärata Pasila–Riihimäki 3. vaihe
- Kerava–Nikkilä-ratayhteys
- Lähijunaliikenteen varikot Pääradalle, Rantaradalle ja Kehäradalle
- Digirata.

Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet eivät ole osa seudullista MAL 2023 -investointiohjelmaa, mutta niiden vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön tullaan arvioimaan.

12.10.2022

264/00.04.02/2022  
[Suomi-rata Oy:n  
Lentoradan  
ympäristövaikutusten  
arviointiohjelma välillä  
Pasila (Helsinki)-  
Kytömaa (Kerava)]

## Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Ympäristövaikutusten arviointia koskevassa lainsäädännössä ympäristövaikutuksilla tarkoitetaan hankkeen tai toiminnan aiheuttamia välillisiä tai välittömiä vaikutuksia, jotka voivat olla joko myönteisiä tai kielteisiä.

Arviointiohjelmassa on hyvin kuvattu hanketta, vaikutusten arviointimenettelyä sekä käsitelty vaikutusryhmittäisiä teemoja. Vaikutusten merkittävyyttä on pyritty asianmukaisesti tuomaan esiin vaikutuskohteen herkkyys ja muutoksen suuruus huomioiden. Todennäköisesti merkittävimiksi on tunnistettu asutukseen ja ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, luonnonympäristöön ja luonnonvaroihin, sekä maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvat vaikutukset.

Arvioitavat liikennevaikutukset ja käytettävät menetelmät on arviointiohjelmassa esitetty melko kattavasti. Saavutettavuusvaikutuksia arvioitaessa on Helsingin seudun ja koko Suomen lisäksi hyvä arvioida myös vaikutuksia kansainväliseen saavutettavuuteen. Lentorata ei ole mukana MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelmassa, joten sen vaikutuksia seudun liikennejärjestelmään ei ole arvioitu. Lentoradan liikennejärjestelmätasoiset vaikutukset on syytä tunnistaa ja arvioida osana ympäristövaikutusten arviointia sekä valtakunnan että Helsingin seudun tasolla. HSL osallistuu mielellään tähän työhön.

Vaikutusten arvioinnissa tulee selkeästi kuvata, millaisella junaliikennöintimallilla arviot on tehty koskien sekä kaukoliikennettä että lähijunaliikennettä. Tutkittaville vaihtoehdoille sekä VE0:lle tulee esittää realistinen ja toimiva liikennöintimalli. Matkustajamääräennusteisiin vaikuttaa merkittäväällä tavalla liikkumisen hinta ja siten ennusteissa tai niiden herkkyytarkasteluissa on huomioitava hankeyhtiön rahoitusmallin todellinen vaikutus kysyntään. HSL on mielellään mukana liikennemääräennusteiden laatimisessa sekä liikennöintimallin simuloinnissa.

Arvioinnissa on tärkeää tuoda esiin tarkasteltavien vaihtoehtojen sekä vertailuvaihtoehdon vaikutukset maankäyttöön sekä näiden väliset erot. Asumisen ja maankäytön muutosten kattava kuvaaminen eri vaihtoehdoissa sekä VE0:ssa palvelee mm. liikenteestä aiheutuvien päästöjen ja liikkumismahdollisuuksien vaikutusten arviointia.

Arviointiohjelmassa ilmastovaikutusten arviointia on käsitelty monipuolisesti. On hyvä, että arvioinnissa tarkastellaan hankkeen kasvihuonekaasupäästöjen

12.10.2022

264/00.04.02/2022  
[Suomi-rata Oy:n  
Lentoradan  
ympäristövaikutusten  
arviointiohjelma välillä  
Pasila (Helsinki)-  
Kytömaa (Kerava)]

kehitystä sekä rakentamisen että liikennöinnin ajalta ja huomioidaan myös hiilinielut- ja varastot. YVA-ohjelmassa on tuotu esiin hallitusohjelmassa mainittu hiilineutraaliustavoite vuoteen 2035. Tavoitteiden osalta on hyvä todeta lisäksi kansallinen liikenteen päästövähennystavoite vuosille 2030 ja 2045. Liikenteen sähköistyessä myös liikennesuoritteiden ja energiankulutuksen vähentämisen merkitys tulee korostumaan ja näitä vaikutuksia tulee arvioinnissa tuoda esiin. Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen niin, ettei henkilöautojen suorite enää vuoden 2020 jälkeen kasva.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen on huomioitu arvioinnissa kattavasti. Merkittävyyden arvioinnissa on tuotu esiin vaikutuksia herkkiin väestöryhmiin. Saavutettavuuden muutoksia on hyvä arvioida kattavasti sosiaalisten vaikutusten yhteydessä sekä herkkien väestöryhmien osalta. Arvioinnissa on tärkeää huomioida riittävässä määrin myös vaikutukset liikenneturvallisuuteen.

Lentorata kuten myös muut nopeat junayhteydet vaatisivat erittäin suurta taloudellista panostusta yhteiskunnalta. On tarkkaan harkittava, millaisilla investoinneilla kansalliset ja seudulliset tavoitteet kustannustehokkaimmin saavutetaan. Toimintaympäristön ja liikkumistapojen muutokset mm. etätyön muodossa on otettava huomioon. Hankkeiden rahoitusmalliin on ennakoitu käyttäjämaksua sekä kiinteistökehittämisen tuloja. Käyttäjämaksun taso vaikuttaa olennaisella tavalla ratayhteyden matkustuskysyntään ja heikentää yhteyden kannattavuutta. Mahdolliset kiinteistökehityskohteista saatavat tuotot ovat kuitenkin maltillisia ja kokonaistaloudellisempaa voi olla hyödyntää ne kaupunkiseudun sisäisiin joukkoliikenneinvestointeihin.

Riskien osalta on huomioitava ja tarkennettava rakentamisen aikaisten riskien ohella myös käytönaikaiset riskit (häiriötilanteet, matkustajiin ja liikennöintiin liittyvät riskit). Liikennemalliin ja ennusteisiin liittyvät epävarmuudet on tarpeen kuvata osana arvioinnin epävarmuustekijöitä. Riskienhallintatyöpajoissa tulee erityisesti näitä riskejä käsitellä kattavasti.

Lisätietoja lausunnosta antavat suunnitteluinsinööri Janne Markkula ja liikennesuunnittelija Ella Törmälä (ympäristövaikutusten arviointiohjelma). Sähköpostit muotoa etunimi.sukunimi@hsl.fi.

12.10.2022

264/00.04.02/2022  
[Suomi-rata Oy:n  
Lentoradan  
ympäristövaikutusten  
arviointiohjelma välillä  
Pasila (Helsinki)-  
Kytömaa (Kerava)]

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen  
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 03.11.2022.  
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.