

12.12.2023

264/00.04.02/2022  
[Suomi-rata Oy:n  
Lentoradan  
ympäristövaikutusten  
arviointiohjelma välillä  
Pasila (Helsinki)-  
Kytömaa (Kerava)]**Uudenmaan ELY-keskus**PL 36  
00521 Helsinki  
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Viite

Lausuntopyyntönnö 1.11.2023  
UUDELY/322/2022**HSL:n lausunto Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää lausuntoja Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta viimeistään 29.12.2023.

YVA-menettely perustuu lakiin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä. Arviointimenettely jakautuu arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheeseen. Lentoradan arviointiohjelma oli lausunnoilla vuosi sitten. Arviointiselostuksessa on esitetty arvio hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista sekä tuotu esiin haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteitä.

YVA-selostusvaiheen päätteeksi yhteysviranomaisen antaa arviointiselostuksesta perustellun päätelmän, jonka perusteella hankkeesta vastaava tekee valinnan jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta.

Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja Helsinki–Vantaan lentoasemalle, edistää kulkutapamuutosta ajoneuvoliikenteestä raideliikenteeseen sekä vapauttaa pääradan kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä Helsingin seudun liikennöinnissä.

Tarkasteltavat vaihtoehdot ovat joko Helsinki–Vantaan lentoaseman kautta kulkeva uusi ratayhteys (Lentorata, hankevaihtoehto VE L) tai pääradan varteen sijoittuva lisäraide (pääradan 5. raide, hankevaihtoehto VE P). Arviointimenettelyssä on lisäksi tarkasteltu vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa pääradalle on toteutettu Pasila–Riihimäki rataosan liikenteellisen välityskyvyn parantamisen 1. ja 2. vaiheiden mukaiset toimenpiteet. Kaikissa tarkasteltavissa vaihtoehdoissa digitaalinen turvalaite- ja

12.12.2023

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

kulunvalvontajärjestelmä eli Digirata -hanke oletetaan toteutetuksi.  
Tarkasteluvuosi on 2040.

Lentorata (VE L) käsittää noin 30 kilometriä junarataa, josta noin kaksi kilometriä on avorataa ja 28 kilometriä on kahdessa erillisessä ratatunnelissa. Radalla on tunneliasema Helsinki–Vantaan lentoasemalla. Raidegeometria on suunniteltu mahdollistamaan 200 km/h nopeus.

Vaikutusten arvioinnissa lentorataa on tarkasteltu liikennöintimallilla, jossa pääradan ja Lahden oikoradan kaukojunaliikenne siirtyy lentoradalle. Radan ja tunneliaseman suunnitelmaratkaisuissa on kuitenkin varauduttu myös lähijunaliikenteen mahdollisuuteen. Radalla ei kulje tavaraliikennettä.

Lentoradan esiselvityksen mukaisen suunnitelman kokonaiskustannus on 2,9 mrd. € (alv. 0 %, MAKU 140 (2015=100)).

Lausuntomateriaalit sijaitsevat osoitteessa  
<https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/suomi-rata-oy-n-lentorata-helsinki-vantaa-tuusula-kerava>.

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

### **Ympäristövaikutusten arviointiselostus**

HSL pitää ympäristövaikutusten arviointiselostusta pääosin kattavasti ja laadukkaasti laadittuna.

Hankevaihtoehtojen ilmastovaikutuksia on arvioitu elinkaaren eri vaiheet huomioiden (rakentaminen, kunnossapito, liikennöinti ja vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin), mutta ei elinkaaren loppuvaiheita (mm. purkaminen). Rakentamisen päästölaskenta tarkentunee suunnittelun edetessä. Eri hankevaihtoehtojen kasvihuonekaasupäästöjen määrät ovat 545 000 t CO<sub>2</sub> ekv. (VE L) ja 200 000 t CO<sub>2</sub> ekv. (VE P).

Lentorata-vaihtoehdolla on vähäinen myönteinen vaikutus liikenteen päästöihin. Liikennöinnin aikana junien kuluttamalla sähköllä on hieman päästövaikutuksia, jotka kuitenkin pienenevät tulevaisuudessa sähkön päästökertoimen laskiessa.

12.12.2023

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

Hankevaihtoehtojen VE L ja VE P suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat rakentamisesta ja kunnossapidosta, VE L -vaihtoehdossa yli 80%. Jatkosuunnittelussa HSL edellyttää rakentamisen aikaisten päästövaikutusten tarkentamista. Rakentamisessa vähähiilisten rakennustarvikkeiden kehittämisessä ja niiden käyttämisessä HSL näkeekin parhaat keinot vähentää hankkeen kasvihuonepäästöjä.

#### HSL:n korjauskommentti arviointiselostukseen

HSL:n tavoitteena on leikata hiilidioksidipäästöjä (CO<sub>2</sub>) 90 % vuodesta 2010 vuoteen 2025 mennessä. Tavoitteena on päästötön joukkoliikenne vuoteen 2035 mennessä, jolloin HSL:n bussiliikenne on päästötöntä eli ominaispäästökerroin on 0 g CO<sub>2</sub> ekv/km.

HSL toteaa, että ympäristövaikutusten arviointiselostuksen sivun 50 taulukon 5.5 olevia linja-autojen vuoden 2030 ja 2040 päästölukuja tulee korjata, koska taulukon luvut ovat virheellisiä. Taulukon luvut perustuvat viitteen mukaiseen 18.3.2022 päivättyyn WSP:n raporttiin *Helsingin kasvihuonekaasujen BAU-kehitys vuosille 2030 ja 2040*. Tässä WSP:n raportissa on annettu HSL:n linja-autoliikenteen yksikköpäästöille virheelliset arvot. Oikeat (likimääräiset) arvot ovat: vuonna 2023 = n. 470 g/km, vuonna 2025 = n. 130 g/km, vuonna 2030 = n. 50 g/km ja vuosina 2035 sekä 2040 = 0 g/km.

#### **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 seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma (MAL 2023) valmistui syyskuussa 2023. Syksyn aikana ovat käynnistyneet myös MAL-sopimusneuvottelut valtion ja kuntien välillä. MAL-sopimuksen päivitys koskee vuosia 2024–2035.

MAL 2023 -suunnitelman osana on laadittu seudulle 12-vuotinen investointiohjelmaa, joka on ohjelmoitu nelivuotiskausittain. MAL 2023 -suunnitelmassa vuosien 2024–2035 rataverkkoon liittyviä hankkeita ovat:

- Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet
- Helsinki–Pasila-kapasiteetin lisääminen
- Päärata Pasila–Riihimäki 3. vaihe

12.12.2023

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

- Kerava–Nikkilä-ratayhteys
- Lähijunaliikenteen varikot Pääradalle, Rantaradalle ja Kehäradalle
- Lapinkylän asema ja
- Digirata.

Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet eivät ole osa seudullista MAL 2023 - investointiohjelmaa, mutta niitä koskien on tunnistettu erilaisia selvitystarpeita. Osana Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelua tullaan laatimaan selvitys Turun tunnin junan, Lentoradan ja Itäradan maankäytöllisistä ja liikenteellisistä vaikutuksista. Selvitys on ensimmäinen, jossa suunnitteilla olevia suuria ratahankkeita tarkastellaan yhdessä ja osana liikennejärjestelmän kokonaisuutta. HSL katsoo, että hankeyhtiöiden ratahankkeiden osalta on tarve lisäksi selvittää eri ratahankkeiden kokonaisuutta ja sen vaikutuksia myös valtakunnallisesti.

HSL haluaa nostaa esiin, että rataverkon kapasiteetti Helsinki–Pasila-välillä ei mahdollista Lentoradan mahdollistamaa lisäjunatarjontaa, mikäli lähijunaliikenteen varikkokokonaisuutta ei saada edistettyä. Varikot ovat yhdessä Digiradan ja pienempien infratoimenpiteiden kanssa edellytys ratakapasiteetin kasvattamiselle Helsinki–Pasila-välillä ja samalla edellytys myös valtakunnallisen junaliikenteen kehittämiseksi.

Hankeyhtiöiden ratahankkeiden osalta ei ole toistaiseksi ratkaistu, kuinka hankkeiden toteutus tapahtuu ja mitkä tahot hankkeiden rahoitukseen osallistuvat. HSL pitää tärkeänä, että jo suunnitteluvaiheessa selkeyttäisiin suurten ratahankkeiden toteuttamisen edellyttämä loppurahoitus ja siihen osallistuvat tahot sekä hankeyhtiöiden rahoitusmalli. HSL katsoo, että suurten valtakunnallisten ratahankkeiden ei tule olla seudullisen infrakorvausmenettelyn piirissä. Lisäksi tulee selkeyttää liikenteen järjestämisvastuut ja liikenteen rahoitus sekä radan omistus ja sen käyttömaksut (vrt. ratamaksu valtion rataverkolla). Korkealla käyttömaksulla voi olla vaikutusta myös liikenteen järjestämiseen ja sitä kautta hankkeiden hyötyjen realisoitumiseen.

### Hankearviointi

Lentoradasta laadittu hankearviointiraportti (julkaisu Suomirata 7/2023) ja Lentoradan esiselvitys (julkaisu Suomirata 4/2023) eivät kuulu varsinaisiin lausuntomateriaaleihin, mutta HSL lausuu myös näistä raporteista.

12.12.2023

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

HSL:n mukaan Lentoradan liikennöintimallin ennusteissa ei tule olettaa, kuten hankearviointiraportissa sivuilla 29-30 on todettu, että HSL:n liput kelpaavat Lentoradalla kaukoliikenteen junissa lentoasemalle. Nykyisin HSL:n ja VR:n välillä on voimassa lippuyhteistyösopimus vuoteen 2030 saakka, mutta vielä ei ole tietoa, kuinka Lentoradan liikennöinti tulevaisuudessa tullaan ratkaisemaan ja tuleeko tulevaisuudessa olemaan lippuyhteistyöjärjestelyjä. HSL:n lähijunien ei ole suunniteltu liikennöivän Lentorataa pitkin. HSL-lippujen kelpaaminen Lentoradan kaukoliikenteessä vääristäisi vertailua nykytilanteeseen nähden, jonka vuoksi sitä ei tule käyttää oletuksena hankearvioinnissa. Myös hankeyhtiöiden tuleva rahoitusmalli vaikuttaa merkittävästi lippujen hinnoitteluun, mikä tulee huomioida myös hankearvioinnissa. Lippujen hinnat vaikuttavat matkustajamääriin ja sitä kautta edelleen hankkeesta saataviin hyötyihin.

Hankearvioinnissa on todettu, että Lentoradan kannattavuuden näkökulmasta haasteena on, ettei hankkeen tarjoamaa lisäkapasiteettia uusimman valtakunnallisen liikenne-ennusteen perusteella täysimääräisesti tarvita. Hankearvioinnissa lähtökohtana olevan Digiradan toteuttaminen mahdollistaa ratakapasiteetin kasvattamisen sekä mahdollistaa junien lisäämisen rataverkolla, parantaa junaliikenteen täsmällisyyttä ja luotettavuutta, vähentää häiriöiden vaikutuksia ja kestoja sekä lisää rataverkon turvallisuutta. Digirata lisää myös osaltaan mahdollisuuksia lähi- ja taajamajunaliikenteen kehittämiseksi Helsingin seudulla, kun ruuhkaisia rataosuuksia on mahdollista liikennöidä tiheämmillä junaväleillä.

Hankearvioinnin liikennöintimallissa on linjattu, että kaikki kaukoliikenne kulkisi Lentoradalla ja lähijunaliikenne pääradalla.

### **Raideinfra**

Esiselvitysraportin mukaan lentoaseman molemmin puolin rakennetaan täydellinen raiteenvaihtopaikka, jota voidaan käyttää mahdollisissa häiriötilanteissa. Tätä HSL pitää erittäin hyvänä asiana liikennöin kannalta.

HSL näkee pääradan suhteen tarpeellisina pitää jatkossakin varauksen voimassa viidennelle raiteelle.

12.12.2023

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

Lisätietoja lausunnosta antavat yksikön päällikkö Johanna Järvinen ja suunnitteluinsinööri Janne Markkula. HSL:n päästöistä tarkempaa tietoa antaa kalustoinsinööri Petri Saari.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä hallitus