

Lausunto Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta YVA-selostuksesta

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

Hallitus 12.12.2023 § 118

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelija Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685
yksikön päällikkö Johanna Järvinen, p. 050 531 4834
suunnitteluinsinööri Janne Markkula, p. 040 169 3562

Tausta

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää lausuntoa 29.12.2023 mennessä. Materiaali löytyy osoitteesta <https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/suomi-rata-oy-n-lentorata-helsinki-vantaa-tuusula-kerava>.

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.

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+. Kaikissa tarkasteltavissa vaihtoehdoissa digitaalinen turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmä eli Digirata -hanke oletetaan toteutetuksi. Tarkasteluvuosi on 2040.

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)).

Tiivistelmä

HSL pitää ympäristövaikutusten arviointiselostusta pääosin kattavasti ja laadukkaasti laadittuna.

HSL:n tavoitteena on leikata hiilidioksidipäästöjä (CO₂) 90 % vuodesta 2010 vuoteen 2025 mennessä. Tavoitteena on päästötön joukkoliikenne vuoteen 2035 mennessä, jolloin HSL:n bussiliikenne on päästötöntä eli ominaispäästökerroin on 0 g CO₂ - ekv/km. Tähän liittyen HSL toteaa, että ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa olevia linja-autojen vuoden 2030 ja 2040 päästölukuja tulee korjata, koska taulukon luvut ovat virheellisiä.

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 selkeytettäisiin 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).

HSL:n mukaan Lentoradan liikennöintimallin ennusteissa ei tule olettaa, 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.

Ehdotus Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen lausunnon.

Käsittely Ennen asian käsittelyä Vantaan kaupungin asiantuntijaedustaja Tero Anttila ilmoitti olevansa hallintolain 28 §:n mukaan esteellinen ja poistui kokouksesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Johtaja Johanna Wallin selosti asiaa kokouksessa.

Hallituksen jäsen Sirpa Kauppinen ehdotti, että hallitus ohjeistaa lausunnon valmistelijoita lisäämään lausuntoon kohdan rakentamisen aikaisista päästöistä. Hallitus hyväksyi Kauppisen lisäysehdotuksen yksimielisesti.

Päätös Hallitus päätti antaa liitteen mukaisen lausunnon lisättynä kohdalla rakentamisen aikaisista päästöistä.

Liitteet 1. HSL:n lausunto Suomi-rata Oy:n lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta