



§ 762

Lausunto Uudenmaan ELY-keskukselle Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

HEL 2022-011760 T 11 01 05

Päätös

Kaupunginhallitus antoi Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus) Suomirata Oy:n Lentoratahanketta koskevista ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- Nopeampi kaukojunayhteys lentoasemalle lyhentää matka-aikoja ja parantaa saavutettavuutta, mikä parantaa työvoiman saatavuutta, yritysten ja matkailun toimintaedellytyksiä sekä alueen kansainvälistä kilpailukykyä. Lentorata parantaa liikenteen toimivuutta sekä mahdollistaa tarvittaessa muuta junaliikenteen kehittämistä. On hyvä, että lentoradan suunnittelu etenee määrätietoisesti
- Lisäraide pääradalle on kaupunkirakenteen kehittämisen kannalta selvästi haitallisempi vaihtoehto kuin Lentorata. Lisäraidevaihtoehdon aiheuttamat meluvaikutukset heikentävät pääradan varren asukkaiden olosuhteita
- Tulevissa Lentoradan suunnitteluvaiheissa tulee teknisillä ratkaisuilta hallita arviointiselostuksessa tunnistettuja merkittävimpiä haitta-vaikutuksia kuten runkomelua sekä rakentamisen aikaisia haittoja

Lentorata-hankkeesta ja sen merkityksestä

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

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu vaihtoehtoina kahta perusratkaisua pääradan kapasiteetin ja toimintavarmuuden lisäämiseksi Pasilan ja Keravan välisellä rataosalla. Helsinki–Vantaan lentoaseman kautta kulkeva uusi ratayhteys (Lentorata) tai pääradan varteeseen sijoittuva lisäraide. Vaikutusten arvioinnissa Lentorataa on tarkasteltu liikennöintimallilla, jossa pääradan ja Lahden oikoradan kaukojunaliikenne siirtyy Lentoradalle. Radan ja tunneliaseman suunnitelmaratkaisuissa on kuitenkin varauduttu myös lähijunaliikenteen mahdollisuuteen.



Lentoradan suunnittelualue alkaa Pasilan aseman pohjoispuolelta, Pasilan ja Ilmalan ratapihalta ja päättyy Keravan aseman pohjoispuolelle, erikseen pääradan ja Lahden oikoradan suunnille. Kokonaisuudessaan 30 kilometriä pitkistä Lentoradasta noin kaksi kilometriä on avorataa ja 28 kilometriä on kahdessa erillisessä ratatunnelissa. Tunnelin suuaukojen betonitunneliosuuksia lukuun ottamatta Lentorata kulkee kymmeniä metrejä maanpinnan alapuolella. Radalla on tunneliasema Helsinki–Vantaan lentoasemalla.

Nopeampi kaukojunayhteys lentoasemalle lyhentää matka-aikoja ja parantaa Helsingin kaupungin, seudun ja koko maan saavutettavuutta, mikä parantaa työvoiman saatavuutta, yritysten ja matkailun toimintaa edellytyksiä sekä alueen kansainvälistä kilpailukykyä. Lentorata tuo tarvittavaa lisäkapasiteettia Pasilan ja Keravan välille ja parantaa siten liikenteen toimivuutta sekä mahdollistaa tarvittaessa muuta kehittämistä pääradalla. Petteri Orpon hallitusohjelmassa on todettu, että hallitus vie eteenpäin lentoratahanketta varaamalla määrärahat lentoratahankkeen suunnitteluun ja valmistellen lentoradan toteuttamispäätöksen. Lentoradan toteuttaminen on myös linjassa uudistuvan EU-tason liikennesääntelyn kanssa (Trans-European Transport Network, TEN-T). TEN-T-asetusehdotuksessa on esitetty, että ydinverkon lentokentät, kuten Helsinki-Vantaa, pitää yhdistää pitkän matkan rataverkkoon. Näin edistetään valtioiden välisiä kestäviä matkaketjuja.

Hankkeelle asetetut tavoitteet ovat Helsingin näkökulmasta erittäin kannatettavia. Lentorata-vaihtoehto vastaa parhaiten asetettuihin tavoitteisiin. On hyvä, että Lentoradan suunnittelu on edistynyt aiemmin asetetun aikataulun ja tavoitteiden mukaisesti. On tärkeää, että myös jatkosuunnittelu etenee määrätietoisesti. Toisaalta tulevissa yleis- ja ratasuunnitelmissa sekä muussa suunnittelussa tulee tehdä teknisiä ratkaisuja, joilla voidaan hallita arviointiselostuksessa tunnistettuja merkittävimpiä haittavaikutuksia.

Maankäyttövaikutuksista

Vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön on tarkasteltu asianmukaisesti ja monipuolisesti. Arviointiohjelmassa aiemmin havaitut puutteet on korjattu ja aineistoa on selkeytetty. Maankäytön näkökulmasta on perusteltua, että vaihtoehtoa, jossa pääradalle tehtäisiin kaksi lisäraidetta, ei otettu lopulliseen ympäristövaikutusten arviointiin. Arviointiselostuksessa on tätä perusteltu sillä, että sillä olisi ollut todennäköisesti erittäin merkittävät yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja aineelliseen omaisuuteen liittyvät vaikutukset. Molemmat arviointiselostuksessa tarkastellut vaihtoehdot ovat Helsingin yleiskaavan mukaisia. Lentorata-vaihtoehto on lisäksi Helsingin maanalaisen yleiskaavan mukainen.



Pääradan lisäraide edellyttäisi kaavamuutoksia, maa-alueiden lunastuksia, ratasiltojen leventämistarpeita sekä muita merkittäviä infran muutoksia. Rakentamisen yhteydessä jouduttaisiin myös purkamaan tai siirtämään rakennuksia. Paikallisesti arvioitujen vaikutusten lisäksi lisäraiteen toteuttamisella olisi negatiivinen vaikutus Helsingin seudun ja valtion välisen MAL-sopimuksen mukaisen asuntotuotannon tavoitteiden saavuttamiseen ja Helsingin yleiskaavan toteuttamisohjelmassa määritettyjen täydennysrakentamisen painopistealueiden kehittämiseen. Tulevaisuudessa täydennysrakentamisen rooli tulee kasvamaan entisestään ja pääradan asemanseudut ovat Helsingin keskeisimpiä kehittämisalueita. Lisäraidevaihtoehdon aiheuttamat meluvaikutukset heikentävävät olemassa olevien asukkaiden olosuhteita ja aiheuttaa merkittäviä rajoitteita edellä mainituille maankäytön tavoitteille.

On tärkeä huomioida, että jo nykyiset lisäraidevaraukset vaikeuttavat asemanseutujen keskusta-alueiden kehittämistä erityisesti Malmilla ja Käpylässä. Näillä alueilla radan liikennealueen yli tarvittaisiin kansirakenteita uusien kortteleiden kävely-yhteyksien, kaupallisten palveluiden ja vaihtoterminaaliin liittyviä tarpeita varten. Jos suurella nopeudella ajavat kaukojunat siirtyisivät Lentoradalle ja lisäraidevaraus poistuisi, ratakuilun kattaminen olisi taloudellisesti ja rakenteellisesti paremmin toteutettavissa.

Lisäraide pääradalle on kaupunkirakenteen kehittämisen kannalta selvästi haitallisempi vaihtoehto kuin lentorata. Lisäksi lentorata liittyy Suomen suurimman lentokentän rataverkkoon, mikä edistää pääkaupunkiseudun ja koko Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja matkaketjun kestävyyttä. Matka-aika Helsingin päärautatieaseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välillä olisi vain 13 minuuttia. Lentorata mahdollistaa tulevaisuudessa myös muita raidehankkeita sekä junaliikenteen kehittämistä.

On tärkeää, että suunnittelussa on otettu huomioon tunnelirakentamisen osalta olemassa olevat maanalaiset tilat ja tunnelit, mutta turvallisuussyistä YVA-selostuksen liitekartoissa ei tule esittää olemassa olevia maanlaisia tiloja.

Lentoradan ratalinjauksella on kiinteistöjä, joiden lämmitys perustuu maalämpöön. Ratahankkeen toteutuessa nämä kiinteistöt joutuvat löytämään korvaavan lämmöntuotantotavan. Tällä hetkellä kaupunki ei myönnä maanalaisen yleiskaavan ohjeellisen ratalinjauksen kohdalle uusia lupia maalämpöön perustuville lämmitysratkaisuille.

Rakentamisen aikaiset päästövaikutukset

Erityisen tärkeää on, että suunnittelun eri vaiheissa kiinnitetään huomiota rakentamisen aikaisin päästövaikutuksiin ja päästöjen vähentä-



miseen. Hankkeen tavoitteeksi tulee asettaa mahdollisimman vähäpäästöiset rakentamisen hetkellä parasta teknologiaa hyödyntävät ratkaisut tunneli- ja radanrakentamisessa. Tavoitteiden määrittelyssä tulee hyödyntää uusinta tietoa mm. siitä, miten rakennusallalla käytettävät materiaalit ovat kehittyneet ja kehittyvät sekä siitä, miten materiaalivirtoja voidaan hyödyntää hankkeen sisällä.

Muista ympäristövaikutuksista

Lentorata-vaihtoehdossa melutasot laskevat kaukojuna liikenteen siirtymässä pääradalta tunneliin. Helsingin alueella vaikutuksen suuruus on arvioitu vähäisen myönteiseksi melutason laskiessa Pääradalla 1–3 dB. Altistuvien asukkaiden sekä rakennusten määrä laskee Helsingin osuudella 20 prosenttia nykyisestä. Tätä vaikutusta voidaan pitää toivottavana.

Sen sijaan Päärata-vaihtoehdossa vaikutus melutasoon on arvioitu kohtalaisen kielteiseksi. Melutaso nousee Helsingin alueella 1–5 dB Pääradalla liikenteen kasvun ja lisäraiteen myötä. Altistuvien asukkaiden määrä kasvaisi tässä vaihtoehdossa Helsingin osuudella 40 prosenttia. Melutason kasvu vaikuttaisi nykyisten asukkaiden lisäksi tulevan maankäytön kehittämismahdollisuuksiin. Selostuksessa todetaan, että rautatieliikenteen aiheuttamat päivä- ja yöajan keskiäänitasot ovat sisämelutasojen kannalta mitoittavammat kuin yöaikaiset enimmäisäänitasot. Kaupungin kokemuksen mukaan tilanne on useimmiten päinvastainen. Enimmäisäänitaso muodostuu pääsääntöisesti rakennusten äänitasoero vaatimusta mitoittavaksi tekijäksi pääradan varrella. VEP-vaihtoehdossa lisäraide tulisi lähemmäksi nykyisiä asuinrakennuksia, jolloin niihin kohdistuva enimmäistaso kasvaisi nykyisestä. Mikäli vaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon enimmäisäänitasojen aiheuttama negatiivinen meluvaikutus, vaihtoehdon merkittävyttä ei voida pitää kohtalaisena.

Lentoradan linjauksen kohdalla on asuinalueita, joilla runkomelun laskennalliset ohjearvot ylittyvät lievästi suunnitellusta vaimennusmatosta huolimatta. Helsingin alueella lentoradan osuudella uusia mahdollisesti altistuvia rakennuksia sijoittuu Metsälän, Maunulan, Länsi-Pakilan ja Paloheinän alueelle. Vaikutusten suuruus tarkentuu radan yleissuunnitteluvaiheessa maaperä- ja kallioperätutkimusten myötä. Radan jatko-suunnittelussa on tärkeää suunnitella ja toteuttaa toimenpiteet mahdollisten haitallisten runkomeluvaikutusten poistamiseksi. Suunnittelun tavoitearvona tunneliosuuksilla tulee yksiselitteisesti käyttää maaperäisen runkomelutason L_{pr}m ohjearvoa 30 dB.

On hyvä, että myös rakentamisen aikaisia melu- ja muita vaikutuksia on arvioitu, joskin Lentorata-vaihtoehdon rakentamista varten tarvitta-



11.12.2023

vat monet maanpintayhteydet on kuvattu turhan suurpiirteisesti. Lentorata-vaihtoehdossa tunnelilouheen kuljetus on laajamittaista ja pitkäkestoista. Tunnelin rakentamisen on arvioitu synnyttävän lähes 800 000 louhekuljetusta, josta reilu neljännes olisi Helsingin alueella. Helsingin kaupungin alueella louhekuljetukset tehdään neljän ajotunnelin kautta, ja ne sijaitsevat Tuomarinkylän, Paloheinän, Maunulan ja Metsälän alueella. Meluvaikutusten kannalta haitallisin ajoyhteys kulkee Kuusmiehentien kautta Tuomarinkylässä. Kuljetusten on arvioitu nostavan melutasoa siellä lähes 3 dB. Arviointiselostuksessa ei ole tehty tarkempaa mallinnusta tunnelirakentamisen aikaisen työmaaliikenteen meluvaikutuksista. Selostuksessa ei myöskään ole otettu kantaa rakentamisen aikaisten meluvaikutusten lieventämiseen. Tähän olisi tärkeää esittää jatkosuunnittelussa tutkittavia lieventämistoimia. Lentoradan rakentamisen aikaisten haittojen lieventämiseen ja hallintaan on muutenkin erittäin tärkeää kiinnittää huomiota yleis- ja ratasuunnitelmissa sekä myöhemmin toteutusvaiheessa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 1.11.2023
- 2 Lausuntopyyntö 1.11.2023, liite, lentorata_YVA-selostus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Uudenmaan ELY-keskus (Ympäristö ja luonnonvarat)

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Uudenmaan ELY-keskus pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa Lentorataa koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Hank-



keesta vastaava taho on Suomi-rata Oy. Lausunnon määräaika on 29.12.2023.

YVA-selostus ja seuraavat vaiheet

YVA-menettely perustuu lakiin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä. Arviointimenettely jakautuu arviointiohjelmalla- ja arviointiselostusvaiheeseen. Lentoradan arviointiohjelmassa esitettiin suunnitelma siitä, miten hankkeen ympäristövaikutukset arvioidaan. Arviointiselostuksessa on esitetty arvio hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista sekä tuotu esiin haitallisten vaikutusten lieventämistimenpiteitä. Haitallisten vaikutusten lieventäminen ja torjunta ovat kiinteä osa hankkeen suunnittelua.

YVA-selostusvaiheen päätteeksi yhteysviranomaisen antaa arviointiselostuksesta perustellun päätelmän, jolla tarkoitetaan yhteysviranomaisen tekemiä johtopäätöksiä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. Perustellun päätelmän ja arvioinnin tulosten perusteella hankkeesta vastaava tekee valinnan jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta.

Lentoradan esiselvitys valmistui syksyllä 2023 ja ympäristövaikutusten arviointimenettely päättyy alkuvuodesta 2024. YVA-menettelyn jälkeen suunnittelu jatkuu ratalain mukaisen yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman laatimisella. Suunnittelussa otetaan huomioon yhteysviranomaisen antama perusteltu päätelmä ja sen ajantasaisuus.

Saatu lausunto

Asiasta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan lausunto. Esitys on lausunnon mukainen.

Esittelijä

Kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 1.11.2023
- 2 Lausuntopyyntö 1.11.2023, liite, lentorata_YVA-selostus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet



11.12.2023

Asia/18

Ote

Uudenmaan ELY-keskus (Ympäristö ja luonnonvarat)

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.11.2023 § 614

HEL 2022-011760 T 11 01 05

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

21.11.2023 Pöydälle

Esteelliset: Reetta Putkonen (hallintolain 28 §:n 1 momentin 5 kohta)

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Anni Sinnemäen ehdotuksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö: 310 37658
heikki.palomaki(a)hel.fi

Keskushallinto Pormestari 14.11.2022 § 143

HEL 2022-011760 T 11 01 05

UUDELY/322/2022

Päätös

Pormestari antoi Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen (ELY-keskus) Suomi-rata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (YVA-ohjelmasta) seuraavan lausunnon:

Junaliikenteen nopeutuminen Helsingistä Tampereelle sekä Helsinki-Vantaan lentoasemalle parantaisi Helsingin kaupungin ja Helsingin seudun saavutettavuutta, millä on vaikutusta työvoiman saatavuuteen, yritysten toimintaedellytyksiin ja kansainväliseen kilpailukykyyn. Raide-



liikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen on kaupungin tavoitteiden mukaista. Lentorata tukisi toteutuessaan näitä tavoitteita. Lentorata mahdollistaa nopeamman kaukojunayhteyden. Suorat kaukojunayhteydet lyhentävät matka-aikoja eri puolelta Suomea maan suurimmalle lentoasemalle. Lentoradan toteuttaminen on linjassa uudistuvan EU-tason liikennesääntelyn kanssa (Trans-European Transport Network, TEN-T). TEN-T -asetusehdotuksessa esitetään, että ydinverkon lentokentät (ml. Helsinki-Vantaa) pitää yhdistää pitkän matkan rautaverkkoon. Lentorata lisää kapasiteettia voimakkaasti kuormitetulla Pasila–Kerava osuudella sekä Helsingin ja Tampereen välillä. Hankkeelle asetetut tavoitteet ovat Helsingin näkökulmasta erittäin kannatettavia. On hyvä, että Lentoradan suunnittelu on edistynyt aiemmin asetetun aikataulun ja tavoitteiden mukaisesti. On tärkeää, että myös jatkosuunnittelu etenee nopeasti.

YVA-ohjelmassa on tunnistettu hyvin arvioitavat teemat ja arviointimenetelmiä on esitetty asianmukaisesti. Nykytilan kuvauksessa tulee kuvata tarkemmin alueita, joihin eri vaihtoehtojen vaikutukset kohdistuvat. Kuvauksessa tulee käyttää enemmän karttaesityksiä ja muuta visuaalista nykytilaa havainnollistavaa materiaalia, jotta mahdolliset arvioitavat vaikutukset suhteessa kuvattuun nykytilaan hahmottuvat paremmin.

Nykytilan kuvauksessa Helsingin yleiskaavan kohdalla tulee selvemmin kuvan 5.2 kuvatekstissä tai selitteessä todeta, että kuvassa esitetyt siniset viivat ovat työssä arvioitavia vaihtoehtoja, jotta ne erottuvat lainvoimaisessa yleiskaavassa olevista merkinnöistä. YVA-ohjelmassa todetaan myös, että yleiskaavassa on varauduttu Lentorataan ja Tallinnan tunneliin raideliikenteen yhteystarve -merkinnällä. Tätä on täsmennettävä siten, että kyseiset merkinnät ovat yleiskaavassa rautatieraukset ja että niistä todetaan Tallinnaan suuntautuvan rautatietunnelin ja suoran lentoasemaradan sijaintien olevan ohjeellisia.

Maanalaisesta yleiskaavasta 2021 esitettyä kuvaa 5.3 tulee selventää. Selkeyden vuoksi kuvassa tulee todeta tummansinisistä viivoista, että ne ovat työssä arvioitavia vaihtoehtoja. Suunniteltu Lentorata sijoittuu kuvassa samalle sijainnille kuin maanalaisen yleiskaavan Lentoradan ohjeellinen sijainti. Epäselvyyttä saattaa aiheuttaa se, että maanalaisessa yleiskaavassa on Lentoradan ohjeellisen sijainnin lisäksi Tallinnan tunnelin ohjeellinen sijainti, joka sijoittuu kaavassa Lentoradan länsipuolelle. Tämän vuoksi kuvaan 5.3 tulee lisätä selitteeseen erikseen viivamerkinnyt Tallinnan tunnelin ja Lentoradan ohjeellisille sijainneille.

Maankäytön kehitys ja kaavatilanne -kohdassa tulee maakuntakaavan ja yleiskaavojen lisäksi todeta myös asemakaavatilanteesta tai esimerkiksi kuvallisesti esittää, minkälaiset asemakaavalliset lähtökohdat asialle on eri vaihtoehdoissa. Asemakaavat ovat keskeistä lähtötietoa



suunnittelussa ja eri vaihtoehtojen arvioinnissa. Ilmakuvien ja muiden kartta-aineistojen lisäksi maastokäynnit ovat hyvä tapa lisätä tietoa maankäytön tilanteesta eri vaihtoehtoissa. Lentoradan sijoituksessa suurimmaksi osaksi tunneliin, maastokäynnit tulee kohdistaa erityisesti lisäraidevaihtoehtojen vaikutusten arviointiin.

YVA-ohjelmassa on kuvattu ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkasteltavat vaihtoehdot. Vaihtoehtoja ovat VE1 Lentorata, VE2 Pääradan parantaminen kahdella lisäraiteella (5. ja 6. raide) sekä VE3 Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide). On perusteltua, että kaikkiin vaihtoehtoihin sisältyy uusi digitaalinen turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmä (ns. Digirata-hanke), joka on valtion tavoitteena toteuttaa nykyisen kulunvalvontajärjestelmän elinkaaren päättyessä koko rata-verkon osalta. Digirata muun muassa mahdollistaa junamäärän lisäämisen nykyisellä raiteistolla.

Eri vaihtoehtojen kannalta tulee selvästi todeta, ovatko ne keskenään toisensa pois sulkevia. Jos on mahdollista, että on vaihtoehto, jossa toteutuu sekä Lentorata että lisäraidevaraus pääradalle, tulisi se tarkastella myös omana vaihtoehtonaan ja kuvata hankkeiden yhteisvaikutukset. Pääradan lisäraiteisiin liittyvien vaihtoehtojen vaikutukset maankäyttöön ovat Helsingin kaupungin arvion mukaan merkittäviä. Raidevaraukset sijaitsevat asemakeskusten lähellä alueilla, joilla tiivistäminen on kaupungin ja valtion tavoitteiden mukaista. Myös näiden maankäyttöpotentiaalien toteutumisen tai toteutumattomuuden arviointi tulee sisältyä ympäristövaikutusten arvioinnin maankäyttövaikutusten osuuteen. Rakentamisen yhteydessä jouduttaisiin purkamaan tai siirtämään useita rakennuksia. Vaikutuksia olisi jo rakennettuihin, rakenteilla oleviin ja suunniteltuihin alueisiin/rakennuksiin sekä erityisesti tiiviisti rakennettujen raiteisiin tukeutuvien pääradan varren kaupunginosien tulevaisuuden kehittämismahdollisuuksiin. Kilometrin säteelle pääradan Käpylä–Puistola -välin asemista on arvioitu vuoteen 2050 mennessä toteutuvan uutta rakentamista 1,8–2,6 miljoonaa kerrosneliometriä. Jo nykyisin neljän linjaraiteen aiheuttama estevaikutus on merkittävä.

Eri vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnissa on tärkeä huomioida pienempien yksittäisten toimenpiteiden järjestelmätasoiset vaikutukset. Pääradan lisäraiteet edellyttävät todennäköisesti kaavamuutoksia, maa-alueiden lunastuksia sekä merkittäviä infran muutoksia lähes koko matkalla Pasilasta Keravalle. Paikallisesti arvioitavien vaikutusten lisäksi lisäraiteiden toteuttamisella olisi negatiivinen vaikutus Helsingin seudun ja valtion välisen MAL-sopimuksen mukaisen asuntotuotannon tavoitteiden saavuttamiseen ja Helsingin yleiskaavan toteuttamisohjelmassa määritettyjen täydennysrakentamisen painopistealueiden kehittämiseen. Tulevaisuudessa täydennysrakentamisen rooli tulee kasvaamaan entisestään ja pääradan asemanseudut ovat Helsingin keskei-



simpiä kehittämisalueita. Helsingin kaupunki on perustanut asemanseutujen kehittämistä edistävän suunnitteluryhmän ja ohjannut merkittäviä suunnitteluresursseja pääradan asemanseutujen kehittämiseksi. Pääradan asemien kehittämistä tehdään yhteistyössä valtion viranomaisten ja Senaatti Asema-alueet Oy:n kanssa.

On tärkeä huomioida, että jo nykyiset lisäraidevaraukset vaikeuttavat asemanseutujen keskusta-alueiden kehittämistä erityisesti Malmilla ja Käpylässä. Näillä alueilla radan liikennealueen yli tarvittaisiin kansirakenteita uusien kortteleiden kävely-yhteyksien, kaupallisten palveluiden ja vaihtoterminaaliin liittyviä tarpeita varten. Jos suurella nopeudella ajavat kaukojunat siirtyisivät Lentoradalle, ratakuilun kattaminen olisi taloudellisesti ja rakenteellisesti paremmin toteutettavissa.

Liitekartassa 3 Ihmisten elinolot (A3) on esitetty ratavaihtoehtojen suhde olemassa oleviin rakennuksiin. Kartassa tulee erotella tunnelissa kulkeva rata ja maan pinnalla kulkeva rata. Näillä on merkittävästi eroava vaikutus ihmisten elinoloihin. Myös vaikutuksille altistuvien asukkaiden määrä tulee esittää.

Osittain Pääradan raidevarausten paikalle on suunniteltu myös toteutettavaksi pyöräliikenteen baanaverkon laajennuksia. Pohjoisbaanan yleissuunnitelman mukaisesti baana on tarkoitus toteuttaa Väyläviraston kanssa sopimalla nykyisen lisäraidevarauksen paikalle, jolloin lisäraiteiden toteutuessa baana jouduttaisiin purkamaan. Korvaava reitti heikentäisi pyöräliikenteen yhteyksiä verrattuna yleissuunnitelman mukaiseen linjaukseen. Lisäraidevaraukset heikentäisivät kävelyn edellytyksiä monin paikoin muuttaen reittejä ja lisäten radan estevaikutusta.

Lentoradan vaikutukset ovat valtakunnallisia, seudullisia ja paikallisia. Arviointia tulisi tehdä riittävästi kaikilla tasoilla. Hanketta ei tulisi käsitellä pelkästään infrastruktuurin ja sen konkreettisten vaikutusten kannalta, vaan myös eri vaihtoehtojen mahdollistamien systeemisten ratkaisujen näkökulmasta. Arviointitaso on syytä pitää vertailukelpoisena eri vaihtoehtojen välillä.

Ilmastovaikutusten näkökulmasta on hyvä, että arvioinnissa huomioidaan rakentamisen aikaiset vaikutukset ja käytönaikaiset siirtymät henkilöautoista juniin. On mahdollista, että arvioitavat vaihtoehdot toteutuisivat 2040 mennessä. Hankevaihtoehtojen erot siirtymissä henkilöautoista juniin tulee arvioida.

Lentoradan vaihtoehtoon sisältyy merkittävää tunnelirakentamista. Ratatunneli edellyttää pysyviä ajoneuvoliikenteelle sopivia pelastus- ja huoltoyhteyksiä, jotka tulee kaupunkiseudulla esittää myös asemakaaressa. Sama koskee pysyviä teknisiä kuiluja. Lopputilanteen tunneliaukkojen vaikutusten lisäksi tulee tarkastella riittävällä tasolla vaikutuk-



11.12.2023

Asia/18

sia rakentamisen aikaiseen liikenteeseen, kuten louhittavan kiviaineksen kuljetuksiin. Myös työnaikaisten ajotunnelien määrää ja alustavaa sijaintia pitäisi pystyä arvioimaan.

Lentoradan ratalinjauksella on kiinteistöjä, joiden lämmitys perustuu maalämpöön. Ratahankkeen toteutuessa nämä kiinteistöt joutuvat löytämään korvaavan lämmöntuotantotavan. Tällä hetkellä kaupunki ei myönnä maanalaisen yleiskaavan ohjeellisen ratalinjauksen kohdalle uusia lupia maalämpöön perustuville lämmitysratkaisuille.

Arvioinnissa tehdään meluvaikutusten arviointi. On erittäin hyvä, että tarvittavia meluntorjuntatoimenpiteitä tarkastellaan eri vaihtoehtojen yhteydessä.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi