



28.11.2023

Asia/7

## § 627

### Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

HEL 2022-011760 T 11 01 05

#### Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- Nopeampi kaukojunayhteys lentoasemalle lyhentäisi matka-aikoja ja parantaisi 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 myös pääradan varren nykyisten asukkaiden olosuhteita
- Tulevissa Lentoradan suunnitteluvaiheissa tulee tehdä teknisiä ratkaisuja, joilla voidaan hallita arviointiselostuksessa tunnistettuja merkittävimpiä haittavaikutuksia. Näitä ovat runkomelu sekä rakentamisen aikaiset vaikutukset, kuten louhekuljetuksista aiheutuvat haitat

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. Nämä ovat joko Helsinki–Vantaan lentoaseman kautta kulkeva uusi ratayhteys (Lentorata) tai pääradan varteen 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 pitkää Lentoradasta noin kaksi kilometriä on avorataa ja 28 kilometriä on kahdessa erillisessä ratatunnelissa. Tunnelin suuaukkojen betonitunneliosuuksia lukuun ottamatta Lentorata kulkee kymmeniä metrejä maanpinnan alapuolella. Radalla on tunneliasema Helsinki–Vantaan lentoasemalla.

Nopeampi kaukojunayhteys lentoasemalle lyhentäisi matka-aikoja ja parantaisi Helsingin kaupungin, seudun ja koko maan saavutettavuutta, mikä parantaa työvoiman saatavuutta, yritysten ja matkailun toimintaedellytyksiä 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 myös todettu, että hallitus vie eteenpäin lentoratahanketta varaamalla määrärahat lentoratahankkeen suunnitteluun ja valmistellen lentoradan toteuttamispäätöksen. Lentoradan toteuttaminen olisi 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. Tällä edistetään valtioiden välisiä kestäviä matkaketjuja.

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

#### Maankäyttövaikutuksista

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön on tarkasteltu asianmukaisesti ja monipuolisesti. Arviointiohjelmassa aiemmin havaitut puutteet on korjattu, ja aineistoa selkeytetty. Maankäytön näkökulmasta on perusteltua, että vaihtoehtoa, jossa pääradalle tehtäisiin kaksi lisäraidetta, ei otettu lopulliseen ympäristövaikutusten arviointiin. Arviointiselostuksessa on perusteltu tätä 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 heikentävät paitsi olemassa olevien asukkaiden olosuhteita, myös aiheuttavat 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 myös mahdollistaa tulevaisuudessa 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 maanalaisia 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 vähentämiseen. Hankkeen tulee asettaa tavoitteekseen 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 kaukojunaliikenteen siirtäessä 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 äänitasoerovaatimusta 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 voine 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<sub>pr</sub>m ohjearvoa 30 dB.



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

## Käsittely

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

Esittelijän muutos:

Lisätään lausuntoehdotukseen kappaleen 12 jälkeen uudeksi kappaleeksi 13 seuraava:

"Rakentamisen aikaiset päästövaikutukset

Erityisen tärkeää on, että suunnittelun eri vaiheissa kiinnitetään huomiota rakentamisen aikaisin päästövaikutuksiin ja päästöjen vähentämiseen. Hankkeen tulee asettaa tavoitteekseen 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."

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän muutetun ehdotuksen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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



## Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 1.11.2023
- 2 Lausuntopyyntö 1.11.2023, liite, lentorata\_YVA-selostus

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- Nopeampi kaukojunayhteys lentoasemalle lyhentäisi matka-aikoja ja parantaisi 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 myös pääradan varren nykyisten asukkaiden olosuhteita
- Tulevissa Lentoradan suunnitteluvaiheissa tulee tehdä teknisiä ratkaisuja, joilla voidaan hallita arviointiselostuksessa tunnistettuja merkittävimpiä haittavaikutuksia. Näitä ovat runkomelu sekä rakentamisen aikaiset vaikutukset, kuten louhekuljetuksista aiheutuvat haitat

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. Nämä ovat joko Helsinki–Vantaan lentoaseman kautta kulkeva uusi ratayhteys (Lentorata) tai pääradan varteen 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 pitkää Lentoradasta noin kaksi kilometriä on avorataa ja 28 kilometriä on kahdessa erillisessä ratatunnelissa. Tunnelin suuaukkojen betonitunneliosuuksia lukuun ottamatta Lentorata kulkee kymmeniä metrejä maanpinnan alapuolella. Radalla on tunneliasema Helsinki–Vantaan lentoasemalla.

Nopeampi kaukojunayhteys lentoasemalle lyhentäisi matka-aikoja ja parantaisi Helsingin kaupungin, seudun ja koko maan saavutettavuutta, mikä parantaa työvoiman saatavuutta, yritysten ja matkailun toimintaedellytyksiä 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 myös todettu, että hallitus vie eteenpäin lentoratahanketta varaamalla määrärahat lentoratahankkeen suunnitteluun ja valmistellen lentoradan toteuttamispäätöksen. Lentoradan toteuttaminen olisi 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. Tällä edistetään valtioiden välisiä kestäviä matkaketjuja.

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

#### Maankäyttövaikutuksista

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön on tarkasteltu asianmukaisesti ja monipuolisesti. Arviointiohjelmassa aiemmin havaitut puutteet on korjattu, ja aineistoa selkeytetty. Maankäytön näkökulmasta on perusteltua, että vaihtoehtoa, jossa pääradalle tehtäisiin kaksi lisäraidetta, ei otettu lopulliseen ympäristövaikutusten arviointiin. Arviointiselostuksessa on perusteltu tätä 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 heikentävät paitsi olemassa olevien asukkaiden olosuhteita, myös aiheuttavat 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 myös mahdollistaa tulevaisuudessa 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.

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 äänitasoerovaatimusta 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<sub>pr</sub>m ohjearvoa 30 dB.

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



paa 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.

## Esittelijän perustelut

### Lausuntopyyntö

Uudenmaan ELY-keskus pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa Lentorataa koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Hankkeesta 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 arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheeseen. Lentoradan arviointiohjelmassa esitettiin suunnitelma siitä, miten hankkeen ympäristövaikutukset arvioidaan. Arviointiselostuksessa on esitetty arvio hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista sekä tuotu esiin haitallisten vaikutusten lieventämistopienpiteitä. 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.

### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

### Lisätiedot

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



28.11.2023

Asia/7

---

## Liitteet

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

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.11.2023 § 614