

LAUSUNTO MARJA-RADAN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA

Yleistä

Vantaan kaupunki on saattanut vireille ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukaisen Marja-radän kehittämistä koskevan hankkeen Vantaalla.

Ympäristöministeriö katsoi päätöksessään 30.3.2000, että hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, koska hankkeella tulisi olemaan merkittäviä vaikutuksia pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakenteeseen. Lisäksi hankkeella tulisi olemaan haitallisia vaikutuksia radan viereen jäävälle asutukselle Ruskeasannan, Ilolan ja Koivukylän alueilla ja rata sijoittuisi virkistysalueelle Ilolan ja Koivukylän välillä. Ratalinjaus kulkisi Kivistön, Lentoaseman ja Koivukylän pohjavesialueen kautta tai sivuaisi niitä sekä valtioneuvoston periaatepäätöksessä 5.1.1995 valtakunnallisesti arvokkaaksi nimetyn Vantaanjokilaakson maisema-alueen halki. Radalla tulisi olemaan merkittäviä vaikutuksia maisemaan myös kohdassa, jossa se liittyy päärataan.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomaisena toimii Uudenmaan ympäristökeskus.

Hankkeesta vastaava

Hankkeesta vastaa Vantaan kaupunki.

Arviointiohjelma ja arviointiselostus

Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma tarvittavista selvityksistä. Hankkeesta vastaava laatii arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella arviointiselostuksen, joka tulee julkiseen käsittelyyn.

Hanke

Marja-radalla tarkoitetaan Martinlaakson radan ja pääradan yhdistävää rataa. Uuden rataosan pituus on 17,5 km. Marja-rata tulee olemaan 2-raiteinen ja pääasiassa lähiliikenteen rata. Myös kaukojunien liikennöintitarve ja -mahdollisuus selvitetään. Rata on pääosin pintarata, mutta lentoasema-alue alitetaan tunnelilla. Rata kulkee Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta ja se toimii henkilöliikenteessä yhdistävänä lenkinä lentoasemalle pääradan (Helsingistä pohjoiseen) ja rantaradan (Helsingistä Turkuun) kaukoliikennejunien käyttäjille.

Selvitettävät vaihtoehdot

Vaihtoehto 0+

Suunnittelualueen joukkoliikennelinjasto perustuu nykyisentyypiseen liikennöintiperiaatteeseen.

Liikennejärjestelmävaihtoehdot

Vaihtoehto M1

Linja-autoilla hoidetaan osittain syöttöliikennettä Marja-radalle, mutta osa poikittaisista ja seudullisista linja-autoyhteyksistä säilyy.

Vaihtoehto M2

Poikittaisliikenne on lähes kokonaan keskitetty Marja-radalle ja linja-autoilla hoidetaan liityntäliikenne. Myös Vantaan ja Helsingin väliset seutuliikenteen linjat on pääosin korvattu raideliikenteellä.

Ratalinjausvaihtoehdot

Kivistön ja lentoaseman välillä tarkastellaan kolmea linjausvaihtoehtoa (vaihtoehdot A, B ja C). Ruskeasannan kohdalla tarkastellaan kahta linjausvaihtoehtoa (vaihtoehdot 1 ja 2). Kivistön ja Vantaankosken välillä sekä Ruskeasannan ja Asolan välillä linjaus noudattelee yleis- ja asemakaavoihin varattua maastokäytävää.

Hankkeeseen liittyvät muut suunnitelmat ja tärkeimmät selvitykset

- Seudullinen selvitys v. 1975
- Yleissuunnitelma v. 1981
- Vantaan yleiskaava 1983
- Tarveselvitys v. 1992
- Vantaan yleiskaava 1992
- Helsingin seudun seutukaava 1992
- Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, PLJ 1998 (19.2.1999)

Arviointiohjelmasta tiedottaminen ja kuuleminen

Arviointiohjelmasta on ilmoitettu ja se on ollut nähtävillä 4.9-17.10.2000 Vantaan kaupungin Koivukylän ja Martinlaakson yhteispalvelupisteissä sekä maankäyttötoimen yhteispalvelupisteessä Tikkurilassa.

Kuulutus arviointiohjelmasta on julkaistu Vantaan Sanomissa, Helsingin Sanomissa ja Hufvudstadsbladetissa.

Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 12.9.2000 Kivistön koululla ja 13.9.2000 Havukosken koululla. Hankkeella on myös omat internet-sivut osoitteessa www.marja-rata.net, joilla myös arviointiohjelma on ollut luettavissa.

Lausunnot ja kommentit

Arviointiohjelmasta on Uudenmaan ympäristökeskukselle annettu seuraavat viranomaisten ja julkisyhteisöjen lausunnot: Uudenmaan liitto, Ratahallintokeskus, Museovirasto, Etelä-Suomen lääninhallitus, Uudenmaan tiepiiri, YTV, VR-Yhtymä Oy, Keski-Uudenmaan maakuntamuseo, Ilmailulaitos, Vantaan kaupunki, Helsingin kaupunki, Järvenpään kaupunki, Nurmijärven kunta. Em. lausunnon antajat ovat yleisesti pitäneet laadittua arviointiohjelmaa riittävänä. Seuraavassa on viranomaisten ja julkisyhteisöjen huomautuksia arviointiohjelmaan.

Uudenmaan liitto kiinnittää huomiota hankkeen liikenteellisiin vaikutuksiin, jotka erityisesti junaliikenteessä ulottuvat pääkaupunkiseutua laajemmalle alueelle.

Vaikutusalueen laajuutta ei ole selvästi määritelty tai rajattu. Kivistöstä Klaukkalan suuntaan kulkeva rata on mahdollinen tulevaisuuden uusi raideliikenteen kehittämissuunta. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee ainakin yleispiirteisellä tasolla tarkastella Marja-radana liikennöinnin vaikutuksia Klaukkalan radan junatarjontamahdollisuuksiin.

Ratahallintokeskuksen mielestä ympäristövaikutusten arviointia tulisi täydentää seuraavasti: YVA-selostuksessa tulisi esittää YVA-ohjelmaa selkeämmin eri liikennöintivaihtoehdot. Välillä Vantaankoski - Kivistö kolmen aseman etäisyydet ovat pienet, minkä vuoksi YVA-selostuksessa tulisi tutkia asemien yhdistämismahdollisuutta. Mahdollista Aviapoliksen aseman paikkaa ei ole esitetty suunnitelmakartoissa, mutta aseman merkitys, liityntäliikenne ja sijainti tulisi tutkia YVA-selostuksessa. Liikennöintivaihtoehtojen päästöjen vertailu voi olla hankkeen hyväksyttävyyden kannalta oleellista, joten sen painoarvo saisi YVA-selostuksessa olla laajempi kuin YVA-ohjelma antaa ymmärtää.

Museovirasto toteaa, että kaikkien linjausvaihtoehtojen ongelmallisimman kohta on Vantaanjokilaakson ylitys. Ratalinjauksen vaikutuksia tulee tältä osin tutkia erityisen huolellisesti, myös välillisten vaikutusten (esim. kaupunkirakenteen tiivistämisen) osalta. Museoviraston käsityksen mukaan selvitys on perusteltua tehdä kahta näkökulmaa tai vaihtoehtoa käyttäen: joko rata maisemoidaan mahdollisimman huomaamattomaksi tai sitten se, erityisesti joen ylittävä silta, tuo uuden korkeatasoisen elementin maisemaan.

Etelä-Suomen lääninhallituksen käsityksen mukaan hankkeen sosiaaliset ja terveydelliset vaikutukset ja mahdollisten haittavaikutusten ehkäisy ja seuranta tulee selvittää seikkaperäisemmin kuin mitä arviointiohjelmassa on esitetty, koska kyseessä on mittava hanke ja sillä on pitkäaikaisia vaikutuksia kohdeväestöön ja yksittäisen ihmisen elinympäristöön. Lääninhallitus edellyttää, että terveydensuojelulain edellyttämät kohteet kuten esim. talousvesikaivot, koulut, hoitolaitokset, oleskelutilat ja asunnot otetaan mukaan tarkasteluihin. Lisäksi sosiaalisten vaikutusten arviointiin tulee menetelmänä ottaa mukaan lehdistön ja muun median seuranta.

Ohjelmassa mainittu maankäytön tehostaminen on kuvattu ylimalkaisesti. Arviointiselostuksessa tulee lääninhallituksen käsityksen mukaan kuvata yksityiskohtaisesti se, kuinka paljon asutusta jää varsinaisesti radan alle tai sen välittömään läheisyyteen ja erityisesti se, mitä maankäytön tehostaminen radan lähialueella tarkoittaa.

Uudenmaan tiepiiri huomauttaa, että arviointiohjelmassa ei ole otettu tarkasteluun sitä, miten alueen tie- ja katuverkko toimii käytetyillä maankäyttöluvuilla eri liikennejärjestelmävaihtoehdoissa ja millaisen lisäkuormituksen verkkoon synnyttää alueen ulkopuolelta alueelle suuntautuva liikenne. Lisäksi tiepiiri toivoo, että radan risteilyt yleisten teiden kanssa suunnitellaan tiiviissä yhteistyössä tieviranomaisten kanssa.

VR-Yhtymä Oy toteaa, että arviointiohjelmassa ei ole ollut mahdollista esittää rautatieliikenteen liikennöintimalleja. Nämä selvinnevät yksityiskohtaisesti arviointityön yhteydessä. VR-Yhtymä pitää tärkeänä, että Marja-radana ja pääradana

liittymäjärjestelyt mahdollistavat Lentotermiinaali 1:n ja Helsingin välisen liikennöinnin myös nopealla lähijunalla sekä liittymisen pääradalta pohjoisesta lentokentälle.

YTV edellyttää, että riittävä paino vaihtoehtojen vertailussa annetaan sille miten vaihtoehdot vaikuttavat maankäytön kehittymiseen radan vaikutuspiirissä, joukkoliikenteen palvelutasoon, joukkoliikenteen infrastruktuuriin ja hoidon kustannuksiin sekä kulkumuotojakaumaan sekä lyhyillä että pitkällä matkoilla. YTV pitää myös Lentotermiinaali 1:n ja 2:n väliin sijoittuvan ns. Aviapolis-alueen aseman tarpeellisuuden selvittämistä sekä asemien liityntäpysäköinnin tarpeen arviointia tarpeellisena.

Keski-Uudenmaan maakuntamuseo kiinnittää erityistä huomiota valtakunnallisesti arvokkaan Vantaanjokilaakson ympäristön vaalimiseen ja toteaa, että pistemäiset rajaukset maisemallisesti herkissä kohteissa jokilaaksossa eivät ole riittäviä vaan koko jokilaakso siihen kuuluvine peltoineen tulisi merkitä maisemallisesti herkäksi kohteeksi. Maakuntamuseo toivoo tunnelivaihtoehdon tutkimista tällä kohdalla. Maakuntamuseo toivoo myös liikennejärjestelmävaihtoehtojen parempaa esilletuomista arviointiselostuksessa. Edelleen maakuntamuseo huomauttaa, että arviointiselostuksen karttojen tulisi olla lukukelpoisemmassa mittakaavassa kuin mitä arviointiohjelmassa on esitetty.

Ilmailulaitos toteaa, että ympäristövaikutusten arvioinnissa olennaisinta ovat radan vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen. Arviointiohjelmassa ei riittävässä määrin todeta lentomelun merkitystä erityisesti Myllymäen, Petaksen ja Kivistön tulevien asemien ympäristön maankäytön suunnittelussa. Arviointiohjelmassa tulisi selkeämmin mainita yleiskaavaan merkittyjen lentomeluvarausten vaikutus suunnitellun Marja-Vantaan kaupunginosan asuinrakentamisen sijoittamiseen ja asemien lähiympäristön maankäyttöön.

Jatkossa on kokonaisuuden kannalta tärkeää tutkia, miten asemien määrä vaikuttaa matka-aikoihin ja liikenteen toimivuuteen. Ilmailulaitos pitää myös erityisen tärkeänä Ruskeasannan vaihtoehtojen tarkastelua alueen pohjavesikysymysten vuoksi.

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Helsingin kantakaupungin raideverkko on osin ratkaisematta. Rautateiden PISARA-lenkki on tarkastelussa mukana yhtenä elementtinä. Mahdollinen PISARA-lenkki vaikuttaa nykyisten rautateiden liikennöintiin. Tässä mielessä PISARA-lenkillä on vaikutusta Marja-radnan vaihtoehtoihin ja niiden vertailuun. Siksi arviointiohjelmassa tulee ottaa arvioitavien vaihtoehtojen kohdalla mukaan myös tarkastelu, missä Pisan vaikutus liikennöintiin ja vaihtoehtojen vertailuun otetaan huomioon.

Helsingin kiinteistövirasto toteaa, että hankkeella on merkittäviä vaikutuksia pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen, joten näihin asioihin tulee kiinnittää erityistä huomiota Helsingissä ja koko hankkeen vaikutusalueella.

HKL edellyttää, että Marja-radnan vaikutukset koko rataverkon liikennöintiin tulee selvittää. Vantaankosken radalla ollaan jo nyt kapasiteetin ylärajalla ja Marja-radnan toteutumisen myötä kapasiteettiongelmia on odotettavissa Helsingin ja Huopalahden välillä. Tämä voi edellyttää lisäinvestointeja Huopalahden eteläpuolella. Marja-radnan

ympäristövaikutusten arvioinnissa olennainen kysymys on mitä investointeja Marja-radan toimivuus vaatii muulta rataverkolta ja mitkä ovat niiden ympäristö-, kustannus-, ja kustannusten kohdennusvaikutukset.

Helsingin ympäristökeskus toteaa, että arvioinnin lähtökohtana oleva maankäyttö ja sen kytkeytyminen rataan jää arviointiohjelman perusteella vähän epäselväksi, ml. lentomelun mahdollinen vaikutus uusien asuinalueiden sijoitteluun. Arvioinnin lähtökohtia tulisi tarkentaa ja havainnollistaa liikennejärjestelmän ja maankäytön välisten kytkentöjen osalta. Arviointiohjelmasta ei myöskään ilmene, millä perusteella on valittu kilometrin säde, kun tarkastellaan asemista johtuvia maankäytön muutoksia.

Liikennejärjestelmävaihtoehdossa M2 linja-autoliikennettä korvataan voimakkaasti raideliikenteellä. On tärkeää selvittää, missä määrin liikennejärjestelmävaihtoehto M2 aiheuttaisi matkustajille mahdollisia haittoja ja mikä vaikutus tällä olisi joukkoliikenteen käyttöön mm. seutuliikenteessä.

Sosiaalisten vaikutusten arviointia tulisi täydentää siten, että selvitetään missä määrin raideyhteydellä on potentiaalia vähentää lentoasemalle suuntautuvia henkilöautolla tehtäviä matkoja. Samoin on tärkeää selvittää, millä edellytyksillä ja palvelutasolla raideyhteys on houkutteleva lentoasemalle matkustaville. Arvioinnista on myös rajattu pois mm. erillinen suora ja nopea ratayhteys Helsingin keskustasta lentoasemalle, mutta arviointiohjelmassa ei perustella syitä tähän. Myös liityntäpysäköinnin edellytysten selvittäminen uusilla asemilla on tärkeää mm. seudullisen työmatkaliikenteen kannalta.

Hankkeen mahdolliset myönteiset vaikutukset ilmanlaatuun ja päästöihin (ml. hiilidioksidipäästöt) on syytä arvioida.

Vantaanjoella on merkitystä maisemallisten seikkojen lisäksi myös pääkaupunkiseudun kriisiajan vedenhankinnassa. Kriisiajan vedenhankintaa varten on varauduttu juoksuttamaan lisävetä Vantaanjokeen. Radan liikenteen aiheuttama onnettomuusriski sen ylittäessä Vantaanjoen on huomioitava ympäristövaikutusten arvioinnissa.

Päijänne-tunneli kulkee lentokentän rakenteilla olevan kolmannen kiitotien ali. Marja-radan linjaus leikkaa Päijänne-tunnelin tämän yläpuolella. Helsingille on erittäin tärkeää Päijänne-tunneliin ja myös meriviemäriin kohdistuvien vaikutusten tutkiminen ja sellaisen linjausvaihtoehdon löytäminen, että näihin kohdistuvat riskit voidaan välttää.

Nurmijärven kunta katsoo, että vaikutusten arvioinnissa tulisi selkeästi ottaa huomioon sekä esittää Hämeenlinnanväylän suunnasta tulevan syöttöliikenteen aiheuttamat vaikutukset. Kunta pitää arvioinnin pohjana olevaa maankäytön mitoitusta yhtenä keskeisenä arviointiin vaikuttavana tekijänä, jonka tulisi selkeästi ilmetä ohjelmasta. Se, että 0+ vaihtoehdossa käytetään samaa maankäyttöä ja mitoitusta kuin muissa vaihtoehdoissa voi kunnan näkemyksen mukaan aiheuttaa virheellisen vertailutuloksen, koska liikenneratkaisu ei tällöin tue maankäyttöratkaisua. On kyseenalaista, voiko 0+ mukaisella vaihtoehdolla kehittyä yleiskaavan mukaista maankäyttöä. Arviointiohjelmasta tulisi myös tarkemmin

selvitä liikenne-ennustemenetelmät ja niiden luotettavuus sekä miten hankkeen arviointi aiotaan käytännössä suorittaa, mitä vertailutekijöitä siinä käytetään sekä miten vertailun lopputulos on tarkoitus kuvata.

Kunta katsoo, että asian merkittävyyden ja vaadittavan julkisuuden kannalta olisi tärkeää esittää projektin hankeryhmän kokoonpano sekä se, miten ja missä hankeryhmästä on päätetty. Lisäksi kunta esittää, että arviointiohjelmaan tehtävistä tarkistuksista kuullaan vielä lausunnonantajia.

Järvenpään kaupunki painottaa, että pääradan liikennöintiin kiinnitetään suunnittelussa huomiota siten, ettei hankkeella haitata muuta pääradan liikennettä.

Yhdistykset ja yksityiset henkilöt ovat jättäneet 30 muistutusta. Pääosassa muistutuksista kannatettiin tai vastustettiin arviointiohjelmassa esitettyjä ratalinjausvaihtoehtoja sekä ehdotettiin niihin tarkistuksia. Kahdessa muistutuksessa ehdotettiin aikaisemmissa selvityksissä mukana ollutta Kehä III:sta sivuvaava linjausta otettavaksi mukaan arviointiin. Ympäristövaikutusten arviointiin liittyen muistutuksissa korostettiin seuraavia asioita:

- Vantaanjokilaakson maisemaa pidetään arvokkaana ja sen säilymistä tärkeänä.
- Marja-radon liittyminen päärataan on ongelmallinen, eräs muistuttaja on ehdottanut linjausta Hiekkaharjun peltojen kautta.
- Melukysymykset ovat tärkeitä koskien rata-, tie- ja lentoliikenteen aiheuttamaa melua sekä rakentamisen aikaiset melukysymykset.
- Liityntäliikenne ratkaisujen vaikutustarkasteluja on pidetty tärkeinä.
- Vaikutuksia elämistön vaatimaan ekologiseen verkostoon on tutkittava tarkemmin.
- Yhteydet pohjoiseen pääradalle ja länteen rantaradalle tulee selvittää.
- Toivotaan, että Koivupään asuinalueen läheiset lehto- ja niittyalueet otetaan huomioon arvioinnissa.
- Asukasedustusta toivotaan suunnitteluorganisaatioon.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Uudenmaan ympäristökeskus katsoo, että Vantaan kaupungin laatima Marja-radon ympäristövaikutusten arviointiohjelma on pääosiltaan tarkoitustaan vastaava ja siinä on otettu huomioon arviointiohjelmalta YVA-lain ja -asetuksen mukaisesti vaadittavat keskeiset asiat. Arviointiohjelmaa on kuitenkin syytä täsmentää seuraavilta osin:

Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

Marja-radon toteuttamisella tai toteuttamatta jättämisellä on merkittäviä vaikutuksia Helsingin seudun yhdyskuntarakenteeseen. Näin ollen yhdyskuntarakenteen analyysia on arviointiselostuksessa syytä korostaa arviointiohjelmassa esitettyä enemmän. Radon toteuttamisen tavoitteiden tulisi näkyä erityisesti yhdyskuntarakenteellisissa tarkasteluissa. Tavoitteita voi peilata myös lähiaikoina hyväksyttäviin valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin yhdyskuntarakenteen hajoamisen estämisen ja asuntoalueiden tuottamisen sekä kulttuuri- ja luonnonperinnön säilyttämisen näkökulmista.

Seutu- ja aluerakenteen kannalta vaikutusalueeseen on otettava mukaan myös

soveltuvilta osin YTV-alueen ulkopuolisia kuntia. Aluetta tulee tarkastella sekä seudullisesta että paikallisesta näkökulmasta niin, että alueen sijainti "suurrakenteessa" sekä osana pääkaupunkiseutua ilmenee. Myös alueen ja hankkeen suhde käynnissä olevaan maakuntakaavaprosessiin tulee esittää.

Lähtökohtana maankäytön tarkasteluissa on Vantaan yleiskaava, joka osoittaa miten mm. Marja-radän lähivaikutusalueella tullessa kehittämään (esim. Marjavantaa). Alueella on maankäytön kehittämispaineita Marja-radasta riippumatta. Arviointiselostuksessa on syytä pohtia, miten rata edistää/ haittaa alueen kehitystä, mikä on radan suhde Kehä III:n ympärille kehittyvään aluerakenteeseen sekä on esitettävä, miten liikenteen aiheuttama melu, erityisesti lentomelu, vaikuttaa seuturakenteeseen. On myös syytä selvittää pystytäänkö radan ansiosta kehittämään aluetta eheämmin ja tiiviimmin kuin mitä yleiskaavassa on esitetty. Vastaavasti on syytä analysoida, miltä osin radan toteuttamatta jättäminen heikentää yleiskaavan toteutumismahdollisuuksia ja millaisia vaikutuksia tällä olisi vaikka ympäristövaikutusten arvioinnissa lähtökohtana onkin yleiskaavan mukainen maankäyttö.

Liikenne ja liikenteelliset vaikutukset

Liikenteelliset vaikutukset ja näistä johtuvat ympäristövaikutukset tulee selvittää koko laajuudessaan kaikille liikennejärjestelmävaihtoehdoille. Huomioon otettavia vaikutuksia järjestelmätasolla ovat mm. vaikutukset päästöihin, liikenneturvallisuuteen, palvelutasotunnuslukuihin sekä lähialueen tie- ja katuverkon toimintaan.

Arviointiselostuksessa tulee ottaa kantaa siihen millaisia investointeja Marja-rata mahdollisesti aiheuttaa muulle rataverkolle. Uusien ratayhteyksien (Klaukkalan rata ja PISARA) vaikutukset Marja-radän liikennöintiin voidaan ottaa huomioon siltä osin kuin näistä radoista on saatavilla tietoa.

Asemien määrä Marja-radalla on vielä tässä suunnitteluvaiheessa joiltain osin avoin. Asemien määrää tulee selvittää sekä maankäytön että liikennöinnin tarkoituksenmukaisuuden kannalta. Työn aikana esiin nousseen Aviapolis-alueen aseman tarpeellisuus on syytä selvittää.

Arviointiselostuksessa tulee myös esittää, kuinka vaiheittain rakentaminen vaikuttaisi esitettyihin arvioihin silloin, kun rakentamisvaiheiden vaikutukset merkittävästi poikkeavat varsinaisten vaihtoehtojen vaikutuksista.

Pohjavedet ja maaperä

Pohjavesien ja maaperän osalta arviointiselostuksessa olisi tarkasteltava erityisesti rakentamisen aikaisia vaikutuksia maaperä- (kallioperä) ja pohjavesiolosuhteisiin. Marja-radän vaikutusalueella tiedetään jo olevan likaantunutta maaperää ja likaantunutta pohjavettä. Likaantuminen johtuu mm kiitoteiden (urea, asetaatti, formiaatti) ja lentokoneiden siipien (glykoli) talvihoidosta. Lisäksi pohjavedessä on ollut kloorattuja liuottimia, joiden alkuperää ei tiedetä. Tunneliosuuksilla pitäisi pohtia myös likaantuneen pohjaveden ja maaperän käyttäytymistä. Likaantuneiden pohjavesien virtaus saattaa voimistua erityisesti rakentamisen aikana mm.

Lentoaseman pohjavesialueen ympäristössä kallioperän heikkousvyöhykkeiden takia. Heikkousvyöhykkeiden yhteyttä Päijänne-tunneliin tulee myös selvittää.

Luonto ja virkistys

Marja-radnan vaikutukset sekä ekologiseen verkostoon että viher- ja virkistysalueverkostoon tulee esittää arviointiselostuksessa.

Elinolot ja viihtyvyys

Erityisesti Etelä-Suomen lääninhallitus on lausunnossaan esittänyt hankkeen sosiaalisten ja terveydellisten vaikutusten seikkaperäisempää ja konkreettisempaa selvittämistä kuin arviointiohjelmassa on tehty. Sosiaalisten ja terveydellisten vaikutusten arviointi ei ole menetelmällisestikään yhtä vakiintunut kuin moneen fyysiseen ympäristötekijään kohdistuvien vaikutusten arviointi. Lääninhallituksen lausunnossakaan ei ole konkretisoitu tarvittavia selvityksiä. Myös näiden tekijöiden arvottaminen suunnittelussa vaatii avointa pohdintaa.

Hanke tähtää pitkälle tulevaisuuteen ja se mahdollistaa maankäytön kehittämistä, mutta maankäytön suunnittelu on erillinen prosessi ja sisältää paljon niin aikataulullisia kuin muitakin epävarmuustekijöitä. Yksi mahdollisuus edistää tässä tilanteessa sosiaalisten ja terveydellisten vaikutusten arviointia voisi olla järjestää hankkeesta vastaavan, suunnittelijoiden ja asianomaisten viranomaisten välinen neuvottelu tai seminaari, jossa yhteisesti pohditaan mitä sosiaalisia ja terveydellisiä vaikutuksia voidaan arvioida, mitä on tarpeen arvioida ja miten ne arvioidaan.

Yhteysviranomaisen lausunnon nähtävilläolo

Yhteysviranomaisen lausunto on toimitettu tiedoksi kaikille arviointiselostuksesta lausunnon antaneille. Kopiot arviointiohjelmasta saaduista lausunnoista ja mielipiteistä lähetetään hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Uudenmaan ympäristökeskuksessa. Yhteysviranomaisen lausunto on lisäksi arviointimenettelyn ajan nähtävillä seuraavissa paikoissa:

- Vantaan kaupunki, Koivukylän yhteispalvelupiste, Hakopolku 2
- Vantaan kaupunki, Martinlaakson yhteispalvelupiste, Laajaniityntie 3
- Vantaan kaupunki, maankäyttö, katutaso, Kielotie 28

Lausunto on nähtävissä myös seuraavassa internet-osoitteessa:
<http://www.ymparisto.fi/poltavo/yva.index.htm>

Ympäristökeskuksen johtaja Leena Saviranta

Ylitarkastaja Jukka Peura

TIEDOKSI Ympäristöministeriö
Suomen ympäristökeskus (lausunto + 2 kpl arviointiohjelmaa)
Vantaan kaupunki
Ratahallintokeskus
VR-yhtymä Oy

Ilmailulaitos
Uudenmaan liitto
Uudenmaan tiepiiri
Museovirasto
Keski-Uudenmaan maakuntamuseo
YTV
Etelä-Suomen lääninhallitus
Helsingin kaupunki/ kaupunkisuunnitteluvirasto, kiinteistövirasto, Helsingin
kaupungin liikennelaitos, ympäristökeskus
Nurmijärven kunta
Järvenpään kaupunki

[Takaisin sivun alkuun](#)