

## Sipoon kunnan lausunto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

UUDELY/17031/2023

### Lausuntopyyntö

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt Sipoon kunnalta lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunnot tulee toimittaa kuulutuksessa ilmoitettuna aikana, viimeistään 22.11.2024. Sipoon kunta on pyytänyt sekä saanut lisäaikaa lausunnon antamiseen 26.11.2024 asti.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toimii hankkeessa YVA-lain tarkoittamana yhteysviranomaisena.

Arviointiohjelma ja lisätieto hankkeesta löytyvät ympäristöhallinnon verkkosivuilta [www.ymparisto.fi/Itarata-YVA](http://www.ymparisto.fi/Itarata-YVA) sekä Itäradan verkkosivuilta <https://www.itarata.fi/suunnittelu/ymparistovaikutusten-arviointi/>

### YVA-menettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA-menettely) sovelletaan hankkeisiin ja niiden muutoksiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia. YVA-menettelyn avulla pyritään vähentämään tai kokonaan estämään hankkeen haitallisia ympäristövaikutuksia. YVA-hankkeet voivat olla esimerkiksi moottoriteitä, kaivoksia, jätteenkäsittelylaitoksia tai tuulivoimaloita. YVA-laissa on lueteltu hankkeet, joihin on aina sovellettava arviointimenettelyä. Menettelyä voidaan soveltaa myös tätä pienempiin tai muihinkin kuin lain liitteessä mainittuihin hankkeisiin ELY-keskuksen päätöksellä. Ydinlaitosten osalta päätökset tekee työ- ja elinkeinoministeriö. YVA-menettelyssä hankkeen vaikutukset arvioidaan suunnittelun yhteydessä ennen päätöksentekoa, jolloin tuleviin ratkaisuihin voidaan vaikuttaa. Hankkeesta vastaava, yksityinen yritys tai julkinen taho, vastaa selvitysten tekemisistä ja viranomainen hoitaa menettelyn ja laadun varmistuksen. Menettelyä ohjaa ja valvoo yhteysviranomaisena toimiva alueellinen ELY-keskus. YVA-menettelyn yhtenä tavoitteena on lisätä kaikkien mahdollisuuksia osallistua ja vaikuttaa hankkeiden suunnitteluun. YVAan saavat osallistua kaikki ne, joihin hanke voi vaikuttaa, esimerkiksi alueen asukkaat, järjestöt ja viranomaiset. Tiedonsaanti ja osallistuminen ovatkin menettelyn kulmakiviä.

YVA on hankkeen suunnittelun apuväline, jonka tulokset on otettava huomioon hankkeen suunnittelussa ja lupaharkinnassa, esimerkiksi ympäristö- tai rakennusluvassa.

### Hanketta koskevat tiedot

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti-Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä. Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Ratahankkeen suunnittelusta vastaa vuonna 2022 perustettu Itärata Oy, jonka toimialana on Lentorata-Porvoo-Kouvola nopeaan junayhteyteen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Itärata Oy:n omistaa valtio 51 %:n osuudella edustajanaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä 24 kuntaa tai kaupunkia.

## Sipoon kunnan lausunto

Kunnan edustaja on kutsuttu YVA-proessin seurannasta vastaavaan hankeryhmään ja tiedonkulussa on huomioitu Sipoon kunnan tarpeet. YVA-menettelyn yhteydessä on järjestetty asukastilaisuus Sipoossa. Hankkeen tiedottamisessa on huomioitu kaksikielisten kuntien tarpeet, vaikkakin pääosa hankkeen materiaalista ja tiedottamisesta on suomenkielistä.

### Vaikutukset asutukseen ja yhdyskuntarakenteeseen

Sipoon kunta on huolissaan ehdotetun ratahankkeen ja sen linjausten vaikutuksista Sipoon kunnan asukkaisiin, maankäyttöön ja sen kehittämiseen, yhdyskuntarakenteeseen sekä sipoolaiseen ympäristöön. YVA-menettelyssä ja alustavassa yleissuunnitelmassa esitetyt linjaukset halkovat monin paikoin kyläalueita ja vaikuttaisivat toteutuessaan merkittävässä määrin sipoolaiseen yhdyskuntaan ja ympäristöön. Ehdotetut ratalinjaukset pirstoisivat useita vanhoja asutuskeskuksia mm. Nikkilässä, Linnanpellossa ja Herralassa. Radan toteutus johtaisi useiden tilojen ja kiinteistöjen lunastuksiin ja jakaisi estevaikutuksellaan kyläalueita toiminnallisesti irrallisiin osiin. Kylät ja tiivis haja-asutusalue ovat Sipoon yhdyskuntarakenteelle tyypillisiä piirteitä. Tästä johtuen radan linjaamisella Sipoon läpi on väistämättä negatiivisia vaikutuksia sipoolaisten kiinteistöihin, asumiseen ja sipoolaiseen yhdyskuntarakenteeseen. Sipoon kunta katsoo, että vaikutukset asutukseen, kyliin ja haja-asutusalueeseen tulee huomioida YVA-ohjelmassa ja hankkeen mahdollisissa jatkosuunnittelussa nyt esitettyä tarkemmalla tasolla. Sipoon kunta katsoo, että tämä edellyttää vähintään, että linjaukset VE AK ja VE SP tulee linjata uudelleen siten, että olevat kyläalueet eivät pirstaloitu ja vaikutukset asutukseen minimoidaan.

### Vaikutukset Talman alueella ja tunneloitu osuus

Radan esitetty linjaus nousee tunnelista maan pinnalle vaihtoehdosta riippuen Talmassa tai Talman lähellä. Talmassa ja sen lähiympäristössä on runsaasti asutusta. Lisäksi kunnalla on runsaasti suunnitelmia Talman maankäytön kehittämiseksi. Talman osayleiskaava linjaa kehittämisen laajempaa kokonaiskuvaa ja kunnan kaavoitusohjelmassa on useita Talmaan sijoituvia asemakaavahankkeita. Keskelle Talmaa sijoittuva tunnelin suuaukko tai ennen Talmaa maan pinnalle nouseva rata haittaisivat merkittävästi maankäytön kehittämistä Talmassa ja niillä olisi merkittävää estevaikutusta paikallisten liikkumiselle. Sipoon kunta edellyttää, että ratalinjauksen ja tunnelin suuaukon sijoituksen kohdalla huomioidaan vaikutukset Talmaan ja alueen maankäytön kehitykseen nyt esitettyä tarkemmalla tasolla. Sipoon kunta katsoo, että radan tunneliosuuden tulisi jatkua nyt esitettyä merkittävästi pidemmälle Sipoon asukkaisiin ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvien haittavaikutusten pienentämiseksi. Myös tunneliosuuden kohdalla on huomioitava rakentamisesta linjauksen alueelle kohdistuvat haitat sekä tunnelin vaatimista pintarakenteista (mm. ilmanottokuilut) koituvat haitat.

### Vaikutukset Stormossan (Savijärven) alueella

Esitetyistä ratalinjauksista VE N ja VE SE kulkevat Sipoon Savijärven alueelle suunnitellun Stormossan työpaikka-alueen läpi tai sen välittömässä läheisyydessä. Kunnan hallitus on 10.06.2024 § 187 päättänyt käynnistää alueen kaavoitus. Kaavan tarkoituksena on mahdollistaa merkittävän datakeskuksen sijoittuminen alueelle. Kaavaprosessi etenee nopealla aikataululla ja sen hyväksyminen ajoittuu arviolta vuodelle 2025. Sipoon kunta edellyttää, että YVA-ohjelman ja alustavan yleissuunnitelman linjauksia muutetaan siten, että ne eivät osu tai vaikeuta millään tavalla hankkeen toteutumiseen. Näin ollen

arviointiohjelman vaihtoehdot VE N ja VE SE tulee linjata uudelleen tai poistaa jatkoselvityksen piiristä. Sipoon kunta katsoo ja korostaa, että esitetyt ratalinjaukset eivät saa millään tavalla vaarantaa Sipoon yleis- tai asemakaavojen asuin- tai työpaikka-alueita. Myös VE SP:hen liittyy ongelmia, joten linjausta tulisi tarkentaa siltä osin kuin se katsotaan vaarantavan Anttilan sähköaseman toiminnan sekä aseman mahdolliset laajennustarpeet. Anttilan sähköasema on keskeinen koko Suomen sähköverkon tärkeimpiä solmukohtia ja tulisi huomioida suunnittelussa nykyistä tarkemmalla tasolla. Mahdollisia uusia linjausvaihtoehtoja suunniteltaessa on myös syytä huomioida Stormossan työpaikka-alueen lisääntyvä maankäyttö ja tulevan datakeskuksen tukitoiminnot sekä näiden tarvitsemat alueet. Sipoon datakeskushanke on mainittu listalla ”muut infrahankkeet”, vaikka kyseessä on keskeinen maankäyttö- ja elinkeinohanke, johon ei juuri liity infraratkaisuja.

Ohjelmassa viitataan Anttilan sähköaseman sijaitsevan Sipoossa, vaikka se sijaitsee pääosin Porvoossa.

Luvun 4.1.3. Kuvaus on puutteellinen ja luvussa viitataan tarkempien tietojen osalta 1.4.4.-lukuun, jossa ei kuitenkaan ole tarkempaa kuvausta, joten jää epäselväksi, mihin lopulta viitataan.

#### Vaikutukset Kerava-Nikkilä-radnan henkilöjunaliikenteeseen

Kerava-Nikkilä-radnan (KeNi) henkilöjunaliikenteen käynnistäminen on Sipoon kunnan lähivuosien tärkeimpiä hankkeita. Hanke on esitetty Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelmassa ja sen suunnitteluun on MAL-suunnitelman mukaisesti osoitettu rahoitusta osana Helsingin seudun MAL-sopimusta kaudelle 2025-2028. KeNi-radnan henkilöjunaliikenteen käynnistämistä on laadittu liikennöintisuunnitelma ja radasta aluevaraussuunnitelma. Liikennöintisuunnitelman päivitys käynnistyy vuoden 2024 aikana yhdessä Sipoon kunnan, Keravan kaupungin ja HSL:n kanssa. Tämän jälkeen aloitetaan ratasuunnittelu yhdessä väyläviraston ja Keravan kaupungin kanssa. Samanaikaisesti kunta asemakaavoittaa Nikkilän ja Talman asemanseutuja sekä tekee asema-alueilla tarkempaa infrasuunnittelua. KeNi-radnan henkilöjunaliikenne on tarkoitus käynnistää 2030-luvun alkupuolella. Itäradan YVA-ohjelma ei huomioi KeNi-rataa riittävällä tavalla vaihtoehtojen tarkastelussa tai linjaussuunnittelussa. KeNi-radnan henkilöjunaliikenne tulisi esittää osana vaikutusten arvioinnin ”0+”-vaihtoehtoa muiden lähitulevaisuudessa toteutuvien hankkeiden rinnalla. KeNi-radnan henkilöjunaliikenteen toteutuminen muuttaa merkittävästi Itäradan vaihtoehtojen arviointia ja tämä tulisi ohjelmassa huomioida.

#### Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen

Suunniteltu maankäyttö ja asutuksen sijoittuminen on kuvattu liian yleisellä tasolla arviointiohjelmassa. Yleis- ja asemakaavoitusta ei olla huomioitu riittävän kattavasti ja esitystapa on Sipoon kunnan näkökulmasta puutteellinen ja jopa harhaanjohtava. Arviointiohjelman Liitteessä 2 on kuvattu maakuntakaava tarkasti (ratalinjausvaihtoehtoineen), mutta voimassa olevat yleiskaavat (sekä asemakaavat) vain aluerajauksina, vaikka niiden vaikutus hankkeeseen on merkittävä. Jo ohjelmavaiheessa olisi ollut asiallista esittää tarkasti ratalinjaukset suhteessa yleis- ja asemakaavoihin vastaavalla tavalla kuten maakuntakaavojen osalta on esitetty. Lisäksi kuvaukset yleiskaavoista on Sipoon kunnan näkemyksen mukaan harhaanjohtavasti esitetty, sillä ainoastaan niissä olevat mahdolliset hanketta tukevat määräykset, ottamatta kantaa siihen, missä ne todellisuudessa sijaitsevat suhteessa ehdotettuihin ratalinjauksiin, mm. kappaleessa 4.2.2 mainittu Sipoon yleiskaava 2025 ilmeisesti vanhentunut Etelä-Sipoossa osoitettu Heli-radnanvaraus.

Sipoon yleiskaava 2050 työtä varten on laadittu rakennemallisynteesi. Rakennemallisynteesi, joka on lähtökohta Sipoon yleiskaavan päivitykselle, perustuu KeNi radnan toteutukseen ja näin ollen tulee ohjaamaan maankäytön suunnittelua nykyisen Nikkilän ja tulevan Talman taajamien kehitystä, siten, että maankäytölliset edellytykset henkilöjunaliikenteen avaamiselle toteutuu. Synteesi, toisin kuin Porvoon

oasyleiskaavoja varten laaditut rakennemallit, ei perustu tai tukeudu Itäradan toteutumiseen. YVA-ohjelmavaiheessa tämä olisi ollut syytä esittää ja Sipoon kunta esittää, että tämä huomioidaan eteenkin YVA-prosessin ja hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä. YVA-prosessin ja jatkosuunnittelun yhteydessä varsinkin yleiskaavalliseen analyysiin tulisi panostaa ja eteenkin huomioida myös mahdolliset ristiriidat ja ongelmalliset kohdat. Selkeyden vuoksi todettakoon, että esitetyt linjausvaihtoehdot ovat lähtökohtaisesti Sipoon osalta oikeusvaikutteisten yleiskaavojen vastaisia.

Kappaleessa 4.1.3 kuvaus on liian yleispiirteinen sekä myöskin virheellinen Sipoon kunnan osalta *“Ratalinjaus kulkee suurimmaksi osaksi taajama-asutuksen ulkopuolella maaseutumaisilla alueilla, jotka ovat pääosin maa- ja metsätalousalueita”*. Sipoo katsoo yleispiirteisyyden ongelmalliseksi, sillä Sipoon kunnan osalta Nikkilän taajaman halki menevä linjauksen lisäksi on linjauksia esitetty myös tiivisti rakentuneiden kylätaajamien läpi.

Kappaleessa 4.4. esitetään, että ratalinjaukset sijoittuvat länsipäässä tiivisti rakennetulla alueella tunneliin ja muuten maatalousvaltaiselle alueelle. Ratalinjaus VE N on esitetty kulkevan Nikkilän taajaman keskeltä ja tämä olisi tullut esittää jo ohjelmavaiheessa epäselvyyksien välttämiseksi sekä yleisen selkeyden kannalta.

Kappaleessa 4.4.4. viitataan ainoastaan linjausvaihtoehtojen suhdetta maakuntakaavojen mukaisiin ekologisiin verkostoihin. Ratalinjaukset kulkevat Sipoon osalta kokonaisuudessa oikeusvaikutteisten yleiskaavojen alueilla, joissa ekologiset yhteydet on esitetty. Näin ollen olisi ollut tarkoituksenmukaista esittää yleiskaavojen viheryhteydet sekä ekologiset yhteydet tarkemmin jo ohjelmavaiheessa. Sipoo muistuttaa, että Sipoon kannalta maakuntakaavan ekologiset ovat yleispiirteisiä ja oikeusvaikutteisten yleiskaavojen yhteyksien kautta on esitetty kunnan kannalta oleelliset yhteydet, jotka pitäisivät olla lähtökohtana vaikutusten arvioinnissa. YVA-prosessin jatkoa varten Sipoon kunta näin ollen painottaa, että eteenkin yleiskaavojen mukaiset ekologiset yhteydet tulisi Sipoon osalta olla arvioinnin lähtökohta.

#### Muita yleisiä huomiota

Itäradan YVA-ohjelmassa jää epäselväksi onko hankkeen tavoitteena mahdollistaa lähijunaliikenne Sipooseen. Lähijunaliikennettä Sipoossa tai lähijunaliikenteen asemia Sipoon alueella ei ole huomioitu ohjelmassa. Sipoon kunta toteaa, että lähijunaliikenteen vaikutukset ja asemat tulisi suunnitella ja arvioida samalla tasolla kuin Porvoon osalta on tehty. Lähijunaliikenteellä on merkittävä vaikutus hankkeen vaikutustenarviointeihin, joten lähijunaliikennettä tulisi tarkastella nyt esitettyä selvästi yksityiskohtaisemmalla tasolla. On myös tärkeää, että lähijunaliikenne ja sen vaikutukset arvioidaan samantasoisesti riippumatta siitä minkä kunnan alueella ollaan.

Itäradan junien nopeudeksi on arvioitu YVA-ohjelmassa 300 km/h. Käytännössä nopeudet eivät voi olla näin kovia taajamissa tai tiiviisti rakennetuilla haja-asutusalueilla. Eri nopeudet vaikuttavat suuresti arviointeihin vaikutuksiin, joten vaikutusten arvioinnit olisi perusteltua tehdä eri nopeusvaihtoehtojen osalta tiiviimmin rakennetulla ja asutulla alueella.

#### Lopuksi

Sipoon kunta toteaa, että linjaukset VE N ja VE SE ovat esitettyssä muodossaan mahdottomia toteuttaa, eikä niitä tulisi sisällyttää YVA-ohjelman selostukseen tai käyttää radan yleissuunnittelun pohjana. Linjaus VE SP on nyky muodossaan niin ikään ongelmallinen, mutta linjausta tarkentamalla se voi toimia jatkosuunnittelun pohjana. Itäradan linjaus tulisi suunnitella Sipoossa siten, että se aiheuttaa mahdollisimman vähäistä haittaa Sipoon taajamille, suunnitellulle maankäytölle, kyläalueille tai muulle asutukselle. Radan linjaus ei saa haitata Sipoon kunnan olemassa olevia, kaavoitettuja tai suunnitteilla olevia asuin-, työpaikka- tai teollisuusalueita. Myös liikenteellisten estevaikutusten sekä maisemaan, ympäristöön ja kulttuuriperintöön liittyvien

vaikutusten huomiointi on tärkeää. Sipoon kunta ei sulje täysin pois mahdollisuutta linjata rataa Nikkilän kautta. Nikkilän linjauksen ehdottomia edellytyksiä ovat kuitenkin se, että linjaus noudattaa taajama-alueella KeNi-radan/Kerava-Sköldvik-radan linjausta, eikä aiheuta nykyistä ratalinjaa ja KeNi-radan suunniteltua liikennettä suurempia vaikutuksia Nikkilän taajama-alueelle. Tämä tarkoittaa myös merkittävästi suunniteltua alhaisempia ajonopeuksia. Nikkilän linjaukset tulee vähintään mahdollistaa asemat henkilöliikenteelle sekä Nikkilään että Talmaan KeNi radan aluevaraus suunnitelman mukaisesti. Sipoon kunta katsoo, että Itäradan linjauksen tulisi Sipoossa kulkea valtaosin tai kokonaan tunnelissa, jotta erityisesti asumiseen ja elinkeinoihin kohdistuvat vaikutukset jäävät siedettävälle tasolle. Nikkilän ja Talman taajama-alueiden lisäksi myös kylien ja niiden reuna-alueiden verrattain tiivis asutus tulee ottaa ratkaisua suunniteltaessa huomioon. Sipoon kunta esittää lisäksi harkittavaksi, olisiko tarkoituksenmukaisempaa panostaa Helsinki-Kouvola ratalinjauksen parantamiseen Itäradan edistämisen sijaan.

Sipoon kunta