

Lahden kaupunki, Kaupunkisuunnittelu

Kaupunginjohtaja Alho Olli

20.11.2024, 78/2024

Asianumero

5082/00.05.00.00/2024

Lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Päätös

Päätän antaa perusteluosassa esitetyn lausunnon Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Perustelut

Lahden kaupunki antaa lausunnon Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta, koska hanke voi toteutuessaan vaikuttaa Lahden kaupungin oloihin ja etuihin.

Lahden kaupunki pitää tarpeellisena hankkeen ympäristövaikutusten laajaa arviointia. Uuden ratayhteyden rinnalla on esitetty YVA-menettelyn edellyttämä nykyiseen rataverkkoon perustuva o+-vaihtoehto. Tämä realistinen vertailukohta mahdollistaa hankkeen vaikutusten arvioinnin myös tilanteessa, jossa nykyisiä rataosuuksia kehitetään ilman uuden ratayhteyden rakentamista. Vaihtoehto o+ tuo arvokkaan näkökulman päätöksentekoon ja tarjoaa kustannustehokkaan vertailupohjan muiden vaihtoehtojen tarkastelulle. Vaihtoehdosta o+ tulisi kuvata vastaavat nykytilanteen lähtötiedot kuin tarkasteltavista Itäradan linjausvaihtoehdoista. Ilman vastaavia eri teemojen lähtötietoja YVA-menettelyn edellyttämä eri vaihtoehtojen tasapuolinen vertailu ei ole mahdollista.

On hyvä, että YVA-ohjelmassa on tunnistettu Helsinki-Riihimäki välille päätetyt parannustoimet. Lisäksi olisi syytä tunnistaa tehdyt selvitykset ja suunnitelmat, kuten Väyläviraston sekä Uudenmaan ja Päijät-Hämeen liittojen laatima kahta lisäraidetta koskeva Kerava-Lahti-Kouvola aluevaraus selvitys.

Vaikutukset työmarkkinoihin, kiinteistöjen arvoon ja aluetalouteen

Väyläviraston selvityksessä 15/2019 nostettiin esiin, että Itäradan myötä matka-ajan pidentyminen ja junatarjonnan väheneminen voivat heikentää työmarkkinoita Päijät-Hämeessä. Lisäksi saavutettavuuden heikkeneminen voi alentaa kiinteistöjen arvoa. Selvityksen mukaan saavutettavuuden muutos heikentäisi Päijät-Hämeen aluetaloutta pitkällä aikavälillä. Päijät-Hämeen ja Lahden viime vuosien positiivinen kehitys huomioon ottaen on perusteltua olettaa, että Itäradan negatiiviset vaikutukset ovat nyt ja tulevaisuudessa vieläkin merkittävämmät. Lisäksi on oletettavaa, että negatiiviset vaikutukset heijastuvat Päijät-Hämeen lisäksi myös Etelä-Savoon.

Itäradalla on laajoja vaikutuksia, jotka ulottuvat myös radan välittömän vaikutuspiirin ulkopuolelle. YVA-ohjelmassa ei ole kuitenkaan erikseen arvioitu ratalinjausten vaikutuksia työmarkkinoihin, kiinteistöjen arvoon tai aluetalouteen koko radan vaikutusalueella. Tämä puute on merkittävä, sillä vaikutukset voivat olla kauaskantoisia ja erityisen merkittäviä Päijät-Hämeen osalta. YVA-ohjelmaa tulee täydentää työmarkkinoiden, kiinteistöarvojen ja aluetalouden kattavalla arvioinnilla, jotta hankkeen kaikki olennaiset vaikutukset tulisivat näkyviksi.

Vaihtoehtoiskustannusten ja hyötykustannus-suhteiden arviointi

Niukkenevien resurssien maailmassa tulisi arvioida mahdollisimman laajasti myös Itäradan toteuttamisen vaihtoehtoiskustannukset sekä eri vaihtoehtojen hyötykustannussuhteet.

Itäradan arvioidut kustannukset, 1,5–3,6 miljardia euroa, ovat huomattavan suuret suhteessa hankkeen tuottamiin matka-aikasäästöihin. Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa ei ole kestävää sitoa näin suuria varoja hankkeeseen, joka ei tue laajasti aluetalouden ja ympäristön positiivista kehitystä. Lisäksi näillä varoilla voitaisiin mahdollisesti saavuttaa laajempia positiivisia ympäristö- ja hyvinvointivaikutuksia kehittämällä olemassa olevia rataosuuksia, parantamalla ympäristöystävällisiä kulkuyhteyksiä ja tukemalla kestävää liikennettä koko Suomessa.

Lisäksi osana YVA-ohjelmaa tulee arvioida vähintään se, miten nykyistä rataa parantamalla saadaan vastaavat hyödyt kuin Itäradalla. Esimerkiksi Väyläviraston julkaisussa 15/2019 Itä-Suomeen suuntautuvista ratalinjauksista todettiin, että Lahti-Heinola-Mikkeli-rata on H/K-suhteeltaan parempi kuin YVA-menettelyssä tarkasteltavana oleva Porvoo–Kouvola-yhteys. Tämä Lahden ja Mikkelin välinen ratayhteys on perusteltu myös nykyisen geopoliittisen tilanteen näkökulmasta ja rajan Suomen ja Venäjän välillä ollessa suljettu. Lisäksi Väyläviraston julkaisussa 15/2020 todettiin, että Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisessä nykyisen radan parantaminen on H/K-suhteeltaan paras vaihtoehto. Näiden Väyläviraston selvitysten perusteella Lahden kaupungin näkemys on, ettei Itärata-hanketta tulisi toteuttaa. Molemmat selvitykset on mainittu hankkeen taustoissa, mutta YVA-ohjelmassa ei kuitenkaan ole tuotu esiin näitä H/K-arvioita ja muita mainituissa selvityksissä esitettyjä hankkeiden vertailutietoja.

Lisätietojen antaja

liikenneinsinööri Jaana Martikainen p. 050 398 5430

Toimivallan peruste

Lahden kaupungin hallintosääntö 2024/05

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Valitusviranomainen

Ei muutoksenhakua

Julkaisupäivä

21.11.2024

Nähtävilläolopaikka

Lahden kaupungin yleinen tietoverkko www.lahti.fi

Saaja

Uudenmaan ELY-keskus, kirjaamo. Viite: UUDELY/17031/2023
Päätös on lähetetty asianosaisille 21.11.2024 sähköpostitse

Tiedoksi

-

Liitteet

-