

Lausunto Lentorata Oyn Lentoratahanketta koskevasta täydennetystä ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Maakuntahallitus 26.01.2026 § 11
349/06.02.00/2025

Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Lentorata on uusi, suunnitteilla oleva ratayhteys, joka kulkee tunnelissa Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle. Ratalinjaus alkaa Pasilan aseman pohjoispuolelta, Pasilan ja Ilmalan ratapihalta, ja päättyy Keravan aseman eteläpuolelle. Kokonaisuudessaan noin 25 kilometriä pitkstä Lentoradasta noin kilometri on kaksiraiteista avorataa ja 24 kilometriä on kahdessa erillisessä ratatunnelissa. Radalla on tunneliasema Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

Asian vireilletulo

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää lausuntoa Lentorata Oy:n täydennetystä ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Lausunnot on pyydetty toimittamaan viimeistään 21.1.2026, mutta Uudenmaan liiton lausunnot on saatu lisäaikaa toimitettavaksi hallituksen kokouksen jälkeen 26.1.2026.

Asian tausta

Lentoradan tavoitteena on mahdollistaa suora kaukojunayhteys ja lyhyempi matka-aika Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jolloin se parantaa Suomen kansainvälistä saavutettavuutta. Lentorata mahdollistaa myös nykyistä nopeamman lähijunayhteyden lentoasemalle, jolloin se parantaa saavutettavuutta erityisesti muualta Helsingin seudulta. Lisäksi Lentorata tuo lisäkapasiteettia pääradan ruuhkaiselle Pasila–Kerava-välille.

Lentoradasta laadittiin vuosina 2022–2023 esiselvitys sekä ympäristövaikutusten arviointi (YVA), jossa tarkasteltiin kahta hankevaihtoehtoa:

- Vaihtoehto L: Lentorata
- Vaihtoehto P: Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide) sekä vertailuvaihtoehtoa 0+.

Osana yleissuunnittelua Lentoradan linjausta muutettiin keväällä 2025 siten, että linjaus liittyy pääraataan jo Keravan aseman eteläpuolella. Tämä YVA-selostuksen täydennys korvaa alkuperäisen arviointiselostuksen siltä osin kuin arvioinnissa käsitellään Lentoradan vaikutuksia Tuusulassa, Pohjois-Vantaalla ja Keravalla.

Täydennysraportissa tarkastellaan Lentoradan linjausta Tuusulan kuntarajalta Keravan asemalle. Ratalinjaus kulkee valtaosan tarkasteluvälistä syvällä kalliotunnelissa. Lentorata liittyy pääraataan Keravalla, Savion aseman pohjoispuolella. Rata nousee tunnelista 300 metriä pitkään betonikaukaloon Saviontien ja Kannistonkadun kiertoliittymän kohdalla. Lentoradan raiteet liittyvät pääraataan raiteiden välissä: nykyinen pääradan läntinen raide siirretään Savion ja Keravan välillä Lentoradan raiteiden länsipuolelle. Suunnitelmaratkaisu mahdollistaa Lentoradan junien pysähtymisen Keravan asemalla. Uusi

linjaus perustuu Lentoradan yleissuunnitelmaan, joka antaa lähtökohdat ympäristövaikutusten arvioinnille radan sijainnin, betoni- ja kalliitunneliosuuksien sekä kuilurakennusten (5 kpl) ja ajotunneleiden (3 kpl) sijainnin osalta. Yleissuunnitelman laatiminen on käynnissä.

Maakuntahallitus on antanut Lentoradan YVA-selostuksesta 11.12.2023 lausunnon, jonka mukaan Lentoradan YVA-selostus antaa pääosin hyvän kokonaiskuvan hankkeen mahdollisista vaikutuksista ja lähtökohtaisesti tarjoaa hyvät edellytykset jatkosuunnitteluun. Arviointiselostuksessa on tunnistettu toimenpiteitä, joilla kielteisiä vaikutuksia on mahdollista lieventää. Jatkosuunnittelussa lieventävät toimenpiteet on syytä ottaa asianmukaisesti ja mahdollisimman kattavasti huomioon.

Lentorata Oy pyysi 23.6.2025 Uudenmaan liitolta lausuntoa uudesta linjauksesta. Uudenmaan maakuntahallitus antoi 25.8.2025 (§ 117) lausunnon, jonka mukaan Lentoradan uusi linjaus ei ole voimassa olevan maakuntakaavan vastainen. Lausunnossa todetaan ”Myös ehdotettu uusi linjaus toteuttaisi Lentorataan liittyvät maakuntakaavaan tavoitteet eikä olisi ristiriidassa maakuntakaavassa osoitetun valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittävän muun sisällön kanssa. Lentoradan ehdotettua uutta linjausta voi pitää hyväksyttävänä eroavaisuutena maakuntakaavassa osoitetusta linjauksesta ja sen toteuttamisen edellytykset on mahdollista tutkia yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä kuntakaavoituksen ja muiden suunnittelu- ja lupamenettelyjen yhteydessä.”

Ehdotus lausunnoksi

Tarkastelualueen rajaus

Arviointiselostuksen täydennyksessä todetaan, että vaikutusten arvioinnin täydennys on laadittu vain Tuusulan rajan ja Keravan aseman välistä aluetta koskevaksi. Kuitenkin täydennyksessä esitetyissä linjakartoissa ratalinja on muuttunut myös Vantaan puolella. Ympäristövaikutusten arvioinnin tulisi kattaa vähintään koko uuden linjauksen muuttuva osuus.

Lisäksi täydennyksen luettavuus kärsi viittauksilla alkuperäiseen YVA-selostukseen, eikä kaikkea uutta linjausta koskevaa arviointia ollut esitetty täydennyksessä. Uudenmaan liitto kokisi hyvänä, että uutta linjausta koskeva tieto olisi yhdessä tiedostossa kokonaisuutena luettavuuden, selkeyden ja mahdollisten tulkintavirheiden vähentämiseksi.

Maakuntakaavantilanne

Hankealue sijaitsee voimassa olevan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueella. Lentorata on osoitettu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Liikennetunnelin ohjeellisen linjauksen merkinnällä. Merkintää koskevan suunnittelumääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota seudullisiin ulkoilu-, virkistys- ja viheryhteystarpeisiin, luonnonsuojeluun, kulttuuriympäristöön ja kulttuuriperintöön, maisemaan, pohja- ja pintavesien suojeluun sekä lajiston liikkumiseen. Lisäksi on pyrittävä minimoimaan liikenteestä aiheutuvia melu-, värinä- ja päästöhaittoja. Ohjeellinen liikennetunneli on toteutettava maanalaisena ratana. Lentoradan osoittamisen perusteena ovat vuosina 2010 ja 2018 valmistuneet Lentorata-selvitykset, sekä vuonna 2012 valmistunut Nopea ratayhteys Helsingistä itään -selvitys.

YVA-selostuksen täydennys koskee keväällä 2025 päivitettyä osuutta Lentoradan linjauksesta, joka liittyy pohjoisesta pääataan Keravan aseman eteläpuolella. Aikaisempi Lentoradan linjaus sekä maakuntakaavan ohjeellinen linjaus liittyvät pääataan Keravan aseman

pohjoispuolella. Lentorata Oy on pyytänyt lausuntoa uuden linjauksen tulkinnasta suhteessa maakuntakaavaan, jolloin todettiin, ettei uusi linjaus ole maakuntakaavan vastainen.

Arviointiselostuksessa on asianmukaisesti todettu maakuntakaavatilanne ja kuvattu hankkeen suhde maakuntakaavaan. Uudenmaan liitto toteaa kuitenkin, että listauksista puuttuvat arvioitavien linjausvaihtoehtojen kohdalle tai välittömään läheisyyteen sijoittuvat valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie ja seudullisesti merkittävä tie. Lisäksi selostuksessa kuvatut Jäspilän raskaan raideliikenteen varikko (merkinnän väri) ja liikennetunnelin ohjeellisen linjauksen (eritahtinen katkoviiva) merkintöjen kuvaukset ovat syytä täsmentää merkintöjen mukaisiksi. Selostuksen merkintöjen kuvauksesta uupuu myös lentoaseman puoleisessa päässä sijaitseva liikennetunneli (kehärata) sekä liikennetunneli (Lentorata ja Tallinna-tunneli) lentoasemalta Pasilaan. Lisäksi listauksesta puuttuvat Tallinna-tunneliin liittyvä tavaraliikenteen yhteystarve lentoasemalta rahtiterminaaliin, joka on osoitettu Liikenteen yhteystarve -merkinnällä. Liite 6. Lentoradan alueella voimassa olevat maakuntakaavamerkinnot, uusi linjaus –liite tulee kokonaisuudessaan päivittää uuden linjauksen mukaiseksi.

VISIO-kaavan vireilläolo on huomioitu hyvin ja kaavan sisältöä avattu, myös lentoradan mainita suunnitteluperiaatteista nostettu esille.

Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Täydennetyssä arviointiselostuksessa on kuvattu uuden ratalinjauksen vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä maankäyttöön. Linjaus sijoittuu maakuntakaavassa osoitetun taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen alueelle. Lisäksi linjauksen pohjoispuolelle on osoitettu keskustatoimintojen alueen merkintä (Kerava). Lentoradan uusi linjaus sijoittuu lähes kokonaan tunneliin, joten sen vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön ovat pääosin paikallisia. Arviointiselostuksessa on tuotu esille Keravan keskustan liikenteellisen aseman vahvistuminen, mikä kasvattaa keskuksen merkitystä alue- ja yhdyskuntarakenteessa ja luo edellytyksiä aseman ympäristön kehittämiselle.

Radan rakentamisen ja käytön aikaiset melu-, värinä- ja päästöhaitat kohdistuvat uuden ratalinjauksen myötä eri alueille kuin esiselvityksen mukaisessa linjauksessa. Lisäksi uuden linjauksen pystykuilut ja ajotunnelit sijoittuvat eri alueille kuin esiselvityksen mukaisessa linjauksessa. Maakuntakaavatasoisessa suunnittelussa ei oteta kantaa kuilujen ja ajotunnelien sijoittumiseen, vaan niiden yhteensovittaminen muun maankäytön kanssa ratkaistaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kuilujen ja ajotunneleiden määrä uuden lyhyemmän ratalinjauksen myötä vähenee, mikä on myönteistä olemassa olevan ja suunnitellun maankäytön kannalta.

Uusi ratalinjaus on maakuntakaavan ja sen tavoitteiden mukainen, sillä se mahdollistaa kasvun kestävä ohjaamisen olemassa olevaan alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Radan maanpäällinen osuus sijoittuu lähes kokonaan pääradan kanssa samaan ratakäytävään, joten sen rakentaminen ei luo uusia maakunnallisesti merkittäviä este- tai häiriövaikutuksia maankäytölle.

Liikennejärjestelmä, liikenne ja liikkuminen

Uudenmaan liitto pitää tehtyä ympäristövaikutusten arvioinnin täydennystä liikennejärjestelmästä, liikenteestä ja liikkumisesta valtaosin kattavana,

joskin osin hyvin lyhyesti ja viittaamalle alkuperäiseen arviointiselostukseen.

Uudenmaan liiton mukaan ympäristövaikutusten arviota tulee täydentää seuraavin osin:

FinEst Link eli Tallinna-tunneliin liittyvän hankkeen osalta arviointiohjelmassa tulee selvittää, kuinka Lentoradan linjaus ja laiturirakenteet Lentoasemalla vaikuttavat Tallinna-tunnelin tämän hetken viimeisiin suunnitelmiin. Tallinna-tunnelin osalta on selostuksessa syytä mainita myös Tallinna-tunneliin liittyvä yhteys Lentoasemalta Tallinnatunnelin pohjoispään rahtiterminaaliin sekä edelleen rahtiterminaalista pohjoiseen Hanko–Hyvinkää-radalle. Hankkeiden yhteisvaikutusten arvioinnissa Lentoradan ja Tallinna-tunnelin osalta puuttuvat vaihtoyhteyksien tuomat vaikutukset kansainväliselle saavutettavuudelle sekä kansallisesti Helsingin seutua laajemmin.

Arvioitavien vaihtoehtojen vaikutukset joukkoliikenteen palvelutasoon ja saavutettavuuteen on esitetty selostuksessa joukkoliikenteen matkavastuksen %-muutoksena. Edellä mainittujen %-muutosten lisäksi tulee matkavastusten muutokset alueparien välillä esittää myös matka-ajan muutoksina, jolloin alueparien palvelutasojen muutokset toisistaan havainnollistuvat paremmin.

Louhintakuljetusten määrä ajotunneleittain on esitetty kokonaismäärinä. Nämä on syytä esittää kuitenkin myös toteutuvina vuorokausiliikenteen määrinä jatkosuunnittelun yhteydessä, huomioiden meno- ja paluuliikenne, jotta syntyvästä louhekuljetusten vaikutuksesta saa paremman käsityksen.

Vaikutusten kuvaus lähijunavuorojen ja pääradan suhteen olisi hyvä täydentää siten, että se kattaa joko pääradan tai lähijunaliikenteen vaikutukset taikka näiden yhteisvaikutukset kokonaisuudessaan, nyt kuvauksessa mukana muun muassa yksi vain Lahden oikoradalla sijaitseva asema.

Ihmisten elinolot ja viihtyvyys

Lentoradan merkittävimmät rakentamisen aikaiset vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen ovat melu- ja värinähaitat, jotka aiheutuvat erityisesti maanpinnan läheisyydessä tehtävästä louhinnasta ja räjäytyksistä. Lisäksi rakentamisen ja tunnelilouheen kuljetusten aiheuttamat meluvaikutukset ovat laajamittaisia ja pitkäkestoisia. Vaikutukset ihmisten elinolosuhteisiin kohdistuvat erityisesti ajotunneleiden lähialueisiin. Käytön aikana kielteisiä runkomeluvaikutuksia kohdistuu ratatunnelien yläpuolella lähellä ratalinjausta asuviin ihmisiin. Muut elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen kohdistuvat vaikutukset jäävät tunnelisuudella vähäisiksi.

Uuden linjauksen myötä radan melu- ja värinähaitat kohdistuvat eri alueille taajamatoimintojen alueilla kuin esiselvityksen mukaisessa linjauksessa. Taajama-alueen osuus ja ihmisten määrä on suurempi uudessa linjauksessa kuin esiselvityksen mukaisessa linjauksessa, jolloin melulle ja värinälle altistuvien ihmisten määrä kasvaa. Lisäksi uudessa linjauksessa kaukojunaliikenne kulkee Keravan keskustan läpi, mistä syystä haittoja kohdistuu enemmän tiiviiseen kaupunkirakenteeseen. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu, että runkomelun vaikutukset ovat kohtalaisen kielteisiä Vantaan, Tuusulan ja Keravan alueilla.

Arviointiselostuksessa on tunnistettu haitallisia vaikutuksia lieventäviä toimenpiteitä, kuten melusuojuuksia. Uudenmaan liitto toteaa, että esitetyt

lieventävät toimenpiteet on huomioitava jatkosuunnittelun yhteydessä, jotta kielteiset vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen voidaan mahdollisimman hyvin estää.

Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarojen hyödyntäminen

Lentoradan tunnelin louhinnasta syntyy huomattava määrä kalliokiviaineista.

Uusi tunnelilinjaus on esiselvityksen linjausta lyhyempi, mistä syystä tunnelin louhinnasta syntyy edelliseen vaihtoehtoon verrattuna vähemmän louhetta ja ylijäämämaita. Hanke on arvioiden mukaan kuitenkin edelleen massaylijäämäinen.

Uudenmaan liitto kannustaa kiinnittämään jatkosuunnittelussa erityistä huomiota kalliokiviaineksen mahdollisimman resurssitehokkaaseen hyödyntämiseen ja kierrättämiseen, millä voidaan vähentää neitseellisen kiviaineksen ottoa muualla. Kiertotalouden toteutumista ja luonnonvarojen tehokasta hyödyntämistä voidaan edistää huolellisella etukäteissuunnittelulla mm. varaamalla maa-aineshuollon tarvitsemat tukialueet mahdollisimman lähellä louhintaa-alueita.

Yhdyskuntatekninen huolto

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on osoitettu seudullisesti merkittävä Kerava-Viikinmäki jätevesitunneli. Kyseisen jätevesitunnelin kautta johdetaan mm. Keravan, Järvenpään, sekä suurin osa Tuusulan jätevesistä Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle. Jätevesitunnelin suunnittelumääräyksen mukaan tunnelin välittömässä läheisyydessä on alueiden käytön ja toimenpiteiden suunnittelussa otettava huomioon, ettei vaaranneta tunnelia. Merkintään liittyy AKL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus.

Uusi lentoradan linjaus risteää Kerava-Viikinmäki jätevesitunnelin kanssa. Jätevesitunneliin kohdistuvia vaikutuksia ei ole kuitenkaan arvioitu. Uudenmaan liitto toteaa, että vaikutusten arviointia on täydennettävä jätevesitunneliin kohdistuvien vaikutusten arviointien osalta, sekä kuvattava linjauksen suhde jätevesitunneliin. Lisäksi lentoradan jatkosuunnittelussa on asianmukaisesti huolehdittava siitä, että jätevesitunnelin toimintaa ei vaaranneta.

Pohjavedet

Uusi linjaus kulkee lyhyemmän matkan Mätäksen pohjavesialueen kohdalla kuin esiselvityksen linjaus. Uusi linjaus sijoittuu kuitenkin Mätäksen pohjavesialueella Kuninkaanlähteen vedenottamon kaukosuojavyöhykkeelle. Vaikutukset pohjavesialueisiin on arvioitu olevan vähäisiä tai kohtalaisia johtuen pohjavesialueiden kohdalla tapahtuvasta rakentamisesta. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että selostuksessa esitetyt lieventämistoimenpiteet otetaan jatkosuunnittelun yhteydessä mahdollisimman tarkasti huomioon.

Luonto ja suojelualueverkosto

Esiselvityksen mukaisen linjauksen maanpäällinen osuus risteää maakuntakaavan viheryhteystarpeen Tuomalansuo-Paippinen kanssa. Uusi linjaus ei risteää maakuntakaavassa osoitettujen viheryhteyksien kanssa, mistä syystä uudella linjauksella on vähemmän vaikutuksia maakuntakaavan ekologisiin verkostoihin kuin esiselvityksen linjauksella.

Kuilu 14 sijoittuu lähelle Savionojaa ja maakunnallista ekologista yhteyskäytävää. Kuilurakennus on kuitenkin sijoitettu ekologisen yhteyden länsipuolelle ja vaikutus ekologiseen yhteyteen tulee olemaan väliaikainen

häiriövaikutus. Rakentamisvaiheessa ekologisen yhteyden säilymiseen tulee kuitenkin kiinnittää huomiota

Maisema ja kulttuuriympäristö

Arvioinnissa on tunnistettu linjauksen alueelle sijoittuvat, maakuntakaavassa osoitetut maiseman ja kulttuuriympäristön valtakunnalliset ja maakunnalliset arvokohteet. Uusi linjausvaihtoehto ei aiheuta näihin merkittäviä vaikutuksia.

Tunneliosuudella pystykuilujen ja ajotunneleiden vaikutukset maisemaan maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä ovat luonteeltaan paikallisia. Noustessaan pintaan jo olemassa olevan pääradan maastokäytävässä uusi linjaus ei muuta alueen luonnetta.

Ilmasto

Ilmastovaikutusten arviointi perustuu uuden linjauksen ja aiemman esiselvityksen mukaisen linjauksen väliseen vertailuun. Uudesta linjauksesta ei ole laadittu aikaisemman YVA-selostuksen tapaan numeerista päästölaskelmaa vaan arviointi on tältä osin sanallinen ja täydentävä.

Arvioinnin mukaan hankkeen merkittävimmät ilmastovaikutukset syntyvät rakentamisen aikana, erityisesti tunnelilouhinnasta ja materiaalien valmistuksesta. Uusi ratalinjaus on aikaisempaa lyhyempi, mikä vähentää louhintatarvetta ja materiaalien käyttöä. Lisäksi uusi linjaus sisältää vähemmän kuiluja ja ajotunneleita. Nämä tekijät vähentävät hankkeen arvioituja kielteisiä ilmastovaikutuksia. Arviointi nojaa alkuperäisessä YVA-selostuksessa tehtyihin oletuksiin, joiden epävarmuudet vaikuttavat myös nyt laadittuun täydentävään arviointiin. Näitä epävarmuuksia ovat mm. erot rakentamismateriaaleissa ja -menetelmissä, sähkön vähähiilistyminen liikenteessä sekä pitkän aikavälin muutokset hiilivarastoihin ja -nieluihin.

Arviointi tuo esille hankkeen merkittävimmät ilmastovaikutukset ja tunnistaa uuden linjauksen päästövähennykset verrattuna aiempaan arvioon. Numeerisen päästölaskelman puute uudesta linjauksesta on selkein arvioinnin kattavuutta heikentävä tekijä. Sanallinen arviointi ei esimerkiksi kuvaa selkeästi rakentamisesta aiheutuvien päästöjen suuruutta ja niiden huomattavaa osuutta hankkeen kokonaispäästöistä. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että ilmastovaikutusten lieventämistoimenpiteet huomioidaan hankkeen jatkosuunnittelussa.

Lopuksi

Lentoradata hanketta koskeva täydennetty YVA-selostus antaa pääosin hyvän kuvan hankkeen mahdollisista vaikutuksista ja lähtökohtaisesti tarjoaa hyvät edellytykset jatkosuunnitteluun. Uutta linjausta koskeva tieto olisi kuitenkin tarkoituksenmukaista olla yhdessä tiedostossa kokonaisuutena luettavuuden, selkeyden ja mahdollisten tulkintavirheiden vähentämiseksi. Arviointiselostuksessa on tunnistettu toimenpiteitä, joilla kielteisiä vaikutuksia on mahdollista lieventää. Jatkosuunnittelussa lieventävät toimenpiteet on syytä ottaa asianmukaisesti ja mahdollisimman kattavasti huomioon.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon,
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Päätös:

Maakuntahallitus päätti

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon,
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Mari Siivola
Asiantuntija Heini Peltonen

Täytäntöönpano:

Päätösote: Uudenmaan elinvoimakeskus