



28.01.2026

Lupa- ja valvontavirasto
Erika Heikkinen
kirjaamo(at)lvv.fi

Viite UUDELY/322/2022

Vantaan kaupungin lausunto Lupa- ja valvontavirastolle Lentorata Oy:n Lentorata-hanketta koskevasta täydennetystä ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää Vantaan kaupungin ja kaavoitusviranomaisen lausuntoa Lentorata Oy:n Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. YVA näin merkittävästä hankkeesta on erittäin laaja kokonaisuus, siksi tämä lausunto on jäsennelty aiheittain.

Liikenteelliset vaikutukset

Täydennetyn YVA-selostuksen mukaan Lentoradan uusi linjaus ei muuta alkuperäisen arviointiselostuksen johtopäätöksiä liikenteeseen kohdistuvista laajoista vaikutuksista. Liikenteen osalta johtopäätöksissä todetaan, että vanhan linjauksen tavoin myös uusi linjaus mahdollistaa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen idän ja pohjoisen suuntaan. Tämän lisäksi uusi linjaus mahdollistaa Lentorataa käyttävien lähijunien pysähtymisen Keravan nykyisellä asemalla, mikä vahvistaa aseman merkitystä osana liikennejärjestelmää. Selostuksen mukaan Lentoradan laajemmat liikenteelliset vaikutukset syntyvät edelleen erityisesti kahdesta erityyppisestä mahdollisesta junaliikenteen muutoksesta: (1) Lentoradan myötä kaukojunat alkavat kulkea Lentoaseman kautta, jolloin pääradan ja Lahden oikoradan suunnalta avautuu vaihdoton yhteys Lentoasemalle ja (2) kaukojunien siirtyminen Lentoradalle vapauttaa nykyisille kaukoliikenneraiteille lisää kapasiteettia. Näistä jälkimmäinen vaikutusmekanismi mahdollisesti poistuu Digiratahankkeen myötä.

Vantaan kaupunki on eri mieltä Lentoradan aiheuttamista liikenteeseen kohdistuvista laajoista vaikutuksista. Koska uusi linjaus mahdollistaa, että osa lähijunista Kerava-Helsinki voisi siirtyä käyttämään Lentorataa, se voi heikentää Tikkurilan lisäksi myös Korson, Rekolan, Koivukylän ja Hiekkaharjun saavutettavuutta. Alkuperäisen arviointiselostuksen johtopäätöksissä todetaan, että Lentoradan arvioiduista matkustajajohdyistä merkittävä osa kohdistuu nimenomaan seudullisiin matkoihin Helsingin keskustasta ja Pasilasta Lentoasemalle. Koska näiden muutosten vaikutusta ei ole kuvattu täydennetyssä selostuksessa, Vantaan kaupunki toistaa kantansa, että näitä tulee arvioida tarkemmin.

Ajotunnelin (A10) suuaukko sijoittuu Lehmustontien ja Fallbackantien risteyksen itäpuolelle. Arviointiselostuksessa mainitaan Fallbackantien KVL-liikennemäärän olevan noin 6000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Ajotunnelin kautta kulkevien louhekuljetusten määräksi on arvioitu 117 000 ja louhinnan kestoksi 40 kuukautta. Louhekuljetusten aiheuttama suhteellinen lisäys alueen raskaan liikenteen määriin on huomattava. Selostuksessa todetaan, että raskas liikenne voi synnyttää turvallisuus- ja meluhaittaa. Huomioiden, että tien varrella on Vantaalla pientalo-



ja sekä päiväkotia, on näiden haittojen minimoimiseen kiinnitettävä huomiota jatkosuunnittelussa.

Vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen

Uusi linjaus kulkee Vantaalla Korson suuralueella, Vierumäen ja Vallinojan kaupunginosissa, nykyisten pientaloalueiden sekä lähivirkistys- ja peltoalueiden alitse. Yleiskaavassa pääradalle on osoitettu Vallinojan asemavaraus ja sen lähialueille uutta asuinalueita. Lentonrata tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että asemavaraus ja siihen tukeutuva asuinrakentaminen on mahdollista. Lentonrata ei saa heikentää Vantaan mahdollisuuksia hyödyntää Vallinojan aluetta asuntorakentamiseen.

Vaikka rata kulkee Vantaan alueella tunnelissa, tarvitaan sille maanpintayhteyksiä. Vantaan pohjoisosaan on tutkittu sijaintipaikat kahdelle kuilulle sekä ajotunnelin suuaukolle, jotka sijoituvat lähivirkistysalueille. Vantaan kaupungin ohjeistuksen mukaisesti kuilurakennuksia on tutkittava matalina rakennuksina, jolloin niistä aiheutuva maisemallinen haitta on mahdollisimman pieni. Kuilut tulee lähtökohtaisesti pyrkiä sijoittamaan niin, että niistä aiheutuva luontohaitta minimoidaan.

Edellisen YVA-selostuksen tapaan vaikutusten arvioinnissa on keskitytty hyvin paljon hankkeen paikallisiin vaikutuksiin. Mittavien raideinvestointien vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ovat kuitenkin poikkeuksetta paljon laajemmat ja vaikutus ulottuu hyvin pitkälle tulevaisuuteen ja ratahanketta laajemmalle alueelle. Muutokset raideliikenteessä vaikuttavat suoraan asemaseutujen saavutettavuuteen ja sitä kautta niiden kehitysmahdollisuuksiin, mitä on arvioitu lähinnä Keravan keskustan näkökulmasta. Välilliset vaikutukset ulottuvat laajalle ja voivat olla merkittäviä. Mikäli Lentonradalle siirtyisi myös lähijunaliikennettä, voi saavutettavuus heikentyä Itä-Vantaalla, mikä hidastaa alueen kehitystä.

Vaikutukset meluun, runkomeluun ja tärinään

Rakentamisen aikaiset meluvaikutukset aiheutuvat erityisesti tunnelien rakentamisesta syntyvän louheen kuljetuksesta. Vantaalle on Lentonradan uuden linjauksen myötä suunniteltu ajotunnelin (A10) rakentaminen Lehmustontien varteen, Fallbackantien risteyksen tuntuun. Kuljetusreitti suuntautuu Fallbackantietä pitkin Tuusulaan. Rakentamisen aikainen raskas liikenne aiheuttaa häiriötä melun ja tärinän vuoksi lähialueen asukkaille sekä päiväkodille Fallbackantien varressa. Tunnelien rakentamisesta johtuvan raskaan liikenteen vaikutusta melutasoihin ei ole mallinnettu tai tarkemmin arvioitu. Raskaan liikenteen lisäys on merkittävä ja louhinnan kesto on pitkä, arviolta 40 kuukautta. Rakentamisen aikaiset meluvaikutukset tulee arvioida ja minimoida haitta lähialueen asukkaille ja herkille toiminnoille.

Runkomelua ja tärinää aiheutuu sekä tunnelien rakentamisen että radan rakentamisen ja käytön aikana. Tunnelin louhiminen tulee toteuttaa tärinälle asetetut raja-arvot huomioiden. Käytön aikaiset runkomeluvaikutukset on arvioitu rataa tehtävä runkomeluvaimennus huomioiden. Runkomeluselvitys on tehty värähtelyn siirtymisen kannalta pahimman tilanteen mukaan, mikä vastaa kallioon kytkeytyviä perustuksia. Ilman runkomelun vaimennusta ohjearvotasot ylittyisivät Vantaalla yli 600 rakennuksessa. Jatkosuunnittelussa tulee tutkimuksiin, mallin-



nuksin ja mittauksin suunnitella vaimennukset ja varmistaa niiden toimivuus. Runkomelu on keskeinen kysymys ihmisiin kohdistuvien vaikutusten kannalta.

Vaikutukset ilmanlaatuun

Vaikka rakentamisen aikaiset päästöt ovat väliaikaisia ja paikallisia, vaikutus ei lähialueen asukkaiden kannalta ole merkityksetön, kun louhinnan arvioitu kesto Vantaalle sijoittuvan ajo-tunnelin osalta on noin 40 kuukautta. Suurin ilmanlaatuhaittojen lähde on rakentamisen aikais-ten kuljetusten aiheuttama pölyäminen erityisesti reitin alkuosassa. Reitin varrella on asutusta sekä päiväkotia. Tarvittavat pölyntorjuntatoimenpiteet tulee suunnitella ilmanlaadun turvaami-seksi myös rakentamisen aikana. Ilmanlaatuhaittojen vähentämiseksi tulisi huomioi-da myös raskaan liikenteen ajoittaminen ruuhka-aikojen ulkopuolelle, jotta liikenne on mahdol-lisimman sujuvaa eikä synny paikallisia päästöjä kasvattavaa tyhjäkäyntiä.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Vaikutuksia pintavesiin on arvioitu Nissinojan osalta, joka on Rekolanojan latvapuro. Uusi lin-jaus edellyttää Nissinojan uoman siirtoa, mikä voi aiheuttaa lyhytaikaista samentumista. Uo-man muutokset tulee toteuttaa niin, että ne eivät vaaranna Rekolanojassa esiintyvän taime-nen elin- ja lisääntymisoloja.

Lentoradan kohdalle sijoittuu Lentoaseman ja Mätäkiven vedenhankinnan kannalta tärkeät 1. luokan pohjavesialueet. Uusi linjaus sijoittuu ainoastaan Mätäkiven pohjavesialueen B-osal-le. Lisäksi Vallinojan savikkoalueella voi esiintyä paineellista pohjavettä savenalaisissa maaker-roksissa. Vantaan kaupungin aiemmassa lausunnossaan edellyttämä pohjavesimallinnus on laadittu yleissuunnittelun aikana ja sitä on hyödynnetty YVA-selostuksen täydennykses-sä. Mallinnuksen perusteella Mätäkiven pohjavesialueen vedenhankinnalle ei aiheudu haitalli-sia vaikutuksia. Lentoaseman pohjavesialueella pohjaveden alenema on suurin nykyisen juna-aseman alueella. Rakentamisen aikaiset vaikutukset voivat vaikuttaa pohjaveden määrään.

Alueella on energia- ja mahdollisesti talousvesikaivoja, joita ei ole vielä kartoitettu. Jatkosuun-nittelussa ja toteutuksessa on keskeistä tiivistää tunneli siten, että pohjavesiolosuhteille ei ai-heudu haitallisia muutoksia. Myös energia- ja talousvesikaivot tulee kartoittaa sekä suunnitella, kuinka poistettavat voidaan korvata. Asukkaat ovat tuoneet esiin huolen energiakaivoista.

Vaikutukset luontoon

Luontotyyppikohteiden läheisyydessä tapahtuva rakentaminen voi aiheuttaa epäsuoria kieltei-siä vaikutuksia, mm. vesistövaikutusten ja reunavaikutuksen kautta. Radan ja rataan liittyvien rakenteiden rakentaminen ja rataan liittyvät muut rakennustyöt (esim. alikulkujen levennykset, siltojen levennykset, muutokset katuihin) aiheuttavat vesistövaikutuksia, joista oleellisin on kiintoainesvaikutus. Tunnelirakentaminen voi puolestaan vuotovesien kautta vaikuttaa pohja-veden pinnantasoon ja sitä kautta mm. lähdeluontotyypeihin.

Lentoradan uusi linjaus ohittaa tunnelissa Rauno ja Liisa Ruuhijärven metsän sekä Tussinkos-ken luonnonsuojelualueet aikaisempaa linjausta lähempää. Vantaan yleiskaavassa 2020 on osoitettu luo-alueita, joiden luontoarvot tulee säilyttää kohteiden suunnittelussa, hoidossa ja käytössä. Näistä Savionojan ja Korkinmäen luo-alueet sijoittuvat kuilurakennusten läheisyy-



teen. YVA-selostuksessa on tarkasteltu myös vähintään paikallisesti arvokkaita luontokohteita, jotka sijoittuvat kuilurakennusten ja ajotunneleiden läheisyyteen. Uuden linjauksen maanpäällisten rakenteiden mahdollisten sijaintien ja vaikutusalueiden osalta on kesällä 2025 tehty liito-orava- ja kasvillisuus- sekä luontotyyppiselvitys. Läntisemmän kuilun paikan lähistöltä noin 100 m etäisyydeltä löytyi liito-oravan elinalue. Kuilun paikkaa suunnitellessa tulee liito-oravan elinalue säilyttää. Kuilurakennusten sijoittaminen tulee suunnitella tarkemmin luontohavainnot huomioiden.

Ilmastovaikutukset

Merkittävin osa hankkeen ilmastovaikutuksista syntyy rakentamisen aikana rakennusmateriaalien ja työkoneiden päästöistä sekä maa- ja kiviainesten kuljetuksista. Uuden linjauksen tunnelisuus on noin neljä kilometriä lyhyempi kuin aikaisemmassa linjauksessa, minkä vuoksi rakentamisen päästöt ovat aiemmin arvioitua pienemmät. Käytönaikaiset päästöt muodostuvat junien liikennöinnistä ja kunnossapidosta. Käytön aikana saavutetaan arvion mukaan myös hieman päästövähennemää junan korvatesa osan muista matkoista. Jatkosuunnittelussa tulee arvioida mahdollisuudet vähentää rakentamisaikaisia päästöjä esimerkiksi vähähiilisempien materiaalien avulla tai pyrkimällä vähentämään kiviaineksen kuljetuksista aiheutuvia päästöjä.

Yhteenvedo

Lentorata on hankkeena erittäin laaja ja vaikutuksiltaan merkittävä. YVA-selostus antaa hyvän pohjan jatkosuunnittelulle. Huomioiden kuitenkin hankkeen mahdolliset, merkittävät vaikutukset Vantaan yhdyskuntarakenteeseen ja saavutettavuuteen Vantaan kaupunki korostaa lausunnossa esiin nostettujen jatkosuunnittelutarpeiden ja lisäselvitysten tärkeyttä. Vantaan kaupunki korostaa myös hankkeen rakentamisen ja käytön aikaisten ympäristöhaittojen minimoimisen tärkeyttä. Vantaalla on käytössä ekologisen kompensaation malli, jossa rakentamisesta aiheutuva luontohaitta (esim. puuston poisto) korvataan parantamalla luonnon tilaa toisaalla, jotta luonnon monimuotoisuus ei vähene.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS