



25.02.2026

Lupa- ja valvontavirasto

Viite: LVV-U/20947/2026

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

Vantaan kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. YVA näin merkittävästä hankkeesta on erittäin laaja kokonaisuus, siksi tämä lausunto on jäsennelty aiheittain.

Liikenteelliset vaikutukset

Arviointiselostuksessa todetaan kaksi pääoletusta liikenteellisten vaikutusten osalta. Yhtenä oletuksena on, että lyhyemmän matka-ajan takia Lahden kautta kulkeva Itä-Suomen kaukojunaliikenne siirtyy kokonaisuudessaan käyttämään Itärataa, jolloin Helsingin ja Lahden sekä Lahden ja Kouvolan välinen kaukojunatarjonta poistuu. Kaukojunatarjonnan supistumista korvataan tihentämällä lähijunatarjontaa. Toisena oletuksena on, että lähijunaliikenne aloitetaan Porvoon ja Helsingin välillä. Toisin kuin vertailuvaihtoehdossa Porvoon ja Helsingin välistä busstarjontaa ei lisätä vuoteen 2040 mennessä. Nykyiset Porvoon ja Helsingin välillä moottoritietä pitkin kulkevat suorat bussilinjat käännetään päättymään Malmin asemalle Helsingin keskustan sijaan. Lähijunaliikenne käyttää Itäradan lisäksi Lentorataa. Pysähdyspaikkoja ovat pääteasemien lisäksi lentoasema (vaihtoyhteydet lähi- ja kaukojuniin), Pasila ja osassa linjausvaihtoehtoista Kerava.

Näillä oletuksilla on merkittäviä vaikutuksia Vantaan junaliikenteeseen, koska viimeistään Itäradan myötä kaikki idän suunnan kaukojunaliikenne poistuu Tikkurilasta. Lisäksi pääradan ja idän suuntainen lähijunaliikenne hajautuu Vantaalla, kun Porvoon ja Helsingin välinen lähijunaliikenne pysähtyisi Vantaalla lentoasemalla. Nykyisin kaikki pääradan ja idän suunnan junaliikenne pysähtyy Tikkurilassa, joten Itäradalla ja sen osana olevalla Lentoradalla on laajoja vaikutuksia Vantaan joukkoliikennejärjestelmään. Koska Lentoradan aiheuttamista muutoksista junaliikenteeseen ei ole päätöksiä, on hankalaa arvioida, mitkä vaikutukset ovat pelkästään Itäradan aiheuttamia.

Arviointiselostuksessa mainitaan, että jatkosuunnitteluun valitulla ratalinjauksella NE Z-lähijunien vuorovälien tihentäminen parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa Keravan lisäksi myös Tikkurilassa, Järvenpäässä, Mäntsälässä ja Orimattilassa. Vantaan kaupunki on eri mieltä Tikkurilan joukkoliikenteen palvelutason parantumisesta ja esittää, että junaliikenteen muutoksien vaikutuksia Vantaalle ja erityisesti Tikkurilaan on selvitettävä tarkemmin. Z-lähijunien vuorovälien tihentäminen korvaa poistuvaa kaukojunaliikennettä eli nopeampia yhteyksiä esimerkiksi Tikkurilasta Lahteen poistuu. Lisäksi kaukojunien poistuminen Tikkurilasta heikentää alueen kansallista saavutettavuutta ja houkuttelevuutta. Vaikka joiltakin asemilta yhteydet



25.02.2026

Tikkurilaan voivat parantua lähijunaliikenteen tihentyessä, kokonaisuudessa liikennöintimuu-
tosten vaikutus Tikkurilaan sekä Itä-Vantaalle on negatiivinen.

YVA-selostuksen mukaan Vantaalle sijoittuisi yksi ajotunneli sekä muutamia kuilurakennuk-
sia. Kuilurakennusten tarkempi sijainti ja määrä riippuu valitusta linjauksesta, pääosin ne sijoit-
tuisivat Vallinojan alueelle. Mahdollinen ajotunnelin suuaukko sijoittuu Lehmustontien ja Fall-
backantien risteyksen itäpuolelle. Samaa mahdollista ajotunnelia käytettäisiin myös Lentoradan
rakentamisessa. Arviointiselostuksessa ei ole erikseen arvioitu yksittäisten ajotunnelien kulje-
tusrakennuksia. Louhekuljetusten aiheuttama suhteellinen lisäys Korson pohjoisosan raskaan liiken-
teen määrään on joka tapauksessa huomattava ja lisäksi raskas liikenne voi synnyttää turvalli-
suus- ja meluhaittaa. Huomioiden, että Fallbackantien varrella on Vantaalla pientaloja sekä päi-
väkoti, on näiden haittojen minimoimiseen kiinnitettävä huomiota jatkosuunnittelussa.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Hankkeen suorat vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön ovat vähäisiä, sillä
Vantaan alueella suunnitellut ratalinjaukset kulkisivat kokonaan maan alla. Maan päälle näky-
viä rakenteita olisivat kuilurakennukset sekä ajotunnelin suuaukko. Valtakunnallisen raidehank-
keen keskeisimmät vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen syntyvät välillisesti junaliikenteen
muutosten aiheuttaman eri alueiden saavutettavuuden muutoksen kautta. Arvioinnissa on kiin-
nitetty huomiota erityisesti Itäradan myötä parantuviin yhteyksiin, mutta vähemmän siihen,
kuinka heikentyvä kaukojunaliikenteen saavutettavuus vaikuttaa.

Yleiskaavassa pääradalle on osoitettu Vallinojan asemavaraus ja sen lähialueille uutta asuin-
aluetta. Itärata tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että asemavaraus ja siihen tukeutu-
va asuinrakentaminen on mahdollista. Itärata ei saa heikentää Vantaan mahdollisuuksia hyö-
dyntää Vallinojan aluetta asuntorakentamiseen.

Vaikutukset meluun, runkomeluun ja tärinään

Rakentamisen aikaiset meluvaikutukset aiheutuvat erityisesti tunnelien rakentamisesta synty-
vän louheen kuljetuksesta. Haittavaikutukset melun osalta tulee minimoida esimerkiksi kulje-
tusajat huomioiden. Runkomelua ja tärinää aiheutuu sekä tunnelien rakentamisen että radan
rakentamisen ja käytön aikana. Tunnelin louhiminen tulee toteuttaa tärinälle asetetut raja-ar-
vot huomioiden.

Tärinä- ja runkomeluvaimennus tulee toteuttaa siten, että käytön aikana ohjearvotasot vaiku-
tusalueen rakennuksissa alittuvat. Jatkosuunnittelussa tulee tutkimuksin, mallinnuksin ja mit-
tauksin suunnitella vaimennukset ja varmistaa niiden toimivuus. Runkomelu on keskeinen ky-
symys ihmisiin kohdistuvien vaikutusten kannalta. Riittävä runkomeluvaimennus tulee toteut-
taa nykyisten lisäksi myös suunniteltujen asuinalueiden kohdalla, sillä myöhemmin runkomelun
vaimentaminen on vaikeampaa. Ratojen aiheuttamasta tärinästä ja runkomelusta ei saa aiheu-
tua haittaa voimassa olevien kaavojen toteuttamiselle.



Vaikutukset ilmanlaatuun

Vaikka rakentamisen aikaiset päästöt ovat väliaikaisia ja paikallisia, vaikutus ei lähialueen asukkaiden kannalta ole merkityksetön. Suurin ilmanlaatuhaittojen lähde on rakentamisen aikaisten kuljetusten aiheuttama pölyäminen erityisesti reitin alkuosassa. Reitin varrella on asutusta sekä päiväkotia. Tarvittavat pölyntorjuntatoimenpiteet tulee suunnitella ilmanlaadun turvaamiseksi myös rakentamisen aikana. Ilmanlaatuhaittojen vähentämiseksi tulisi huomioida myös raskaan liikenteen ajoittaminen ruuhka-aikojen ulkopuolelle, jotta liikenne on mahdollisimman sujuvaa eikä synny paikallisia päästöjä kasvattavaa tyhjäkäyntiä.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Arvioinnissa ei ole tehty erillisiä pohjavesitutkimuksia tai -kartoituksia, mutta selostuksen mukaan tarkemmat selvitykset ja mallinnukset ovat oleellisia toimenpiteitä jatkosuunnittelussa. Rakentamisen aikaiset vaikutukset voivat vaikuttaa pohjaveden määrään. Ratalinjaus ei Vantaalla sijoitu pohjavesialueille. Vallinojan savikkoalueella voi esiintyä paineellista pohjavettä savenalaisissa maakerroksissa.

Alueella on energia- ja mahdollisesti talousvesikaivoja, joita ei ole vielä kartoitettu. Jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa on keskeistä tiivistää tunneli siten, että pohjavesiolosuhteille ei aiheudu 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 kielteisiä 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 pohjaveden pinnantasoon ja sitä kautta mm. Lähdeluontotyyppeihin. Itäradan linjaus alittaa tunnelissa Rauno ja Liisa Ruuhijärven metsän sekä Tussinkosken luonnonsuojelualueet. Tunnelien tiivistäminen on tärkeää vaikutusten vähentämiseksi.

Kuilujen paikkojen tarkemmassa suunnittelussa on huomioitava luontoarvot rakennusten sijoittelussa. Vantaalla on käytössä ekologisen kompensaaion malli, jossa rakentamisesta aiheutuva luontohaitta (esim. puuston poisto) korvataan parantamalla luonnon tilaa toisaalla, jotta luonnon monimuotoisuus ei vähene.

Ilmastovaikutukset

Merkittävin osa hankkeen ilmastovaikutuksista syntyy rakentamisen aikana. Erityisesti tunnelipainotteisilla vaihtoehdoilla rakentamisen päästöt ovat suuret. Käytönaikaiset päästöt muodostuvat junien liikennöinnistä ja kunnossapidosta. Käytön aikana saavutetaan arvion mukaan päästövähennemää junan korvatesa osan henkilöautomatkoista ja maantiekuljetuksista.



ta. Päästövähennysten maksimoimiseksi yhteyden tulee olla houkutteleva, mikä saavutetaan korkeammalla nopeudella.

Käytön aikaisiinvaikutuksiin liittyy epävarmuuksia, ja erityisesti siksi rakentamisen aikaisten vaikutusten minimointiin tulee panostaa. Jatkosuunnittelussa tulee arvioida mahdollisuudet vähentää rakentamisaikaisia päästöjä esimerkiksi vähähiilisempien materiaalien avulla tai pyrki- mällä vähentämään kiviaineksen kuljetuksista aiheutuvia päästöjä.

Yhteenveto

Itärata on hankkeena erittäin laaja ja vaikutuksiltaan merkittävä. YVA-selostukseen on koottu laajasti arvioitavia vaikutuksia ja hankkeen YVA-arviointi antaa hyvän pohjan jatkosuunnittelul- le. Huomioiden kuitenkin hankkeen mahdolliset merkittävät vaikutukset Vantaan yhdyskuntara- kenteeseen ja saavutettavuuteen, Vantaan kaupunki korostaa lausunnossa esiin nostettujen jatkosuunnittelutarpeiden ja lisäselvitysten tärkeyttä. Vantaan kaupunki korostaa myös hankkeen rakentamisen ja käytön aikaisten ympäristöhaittojen minimoimisen tärkeyttä.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS