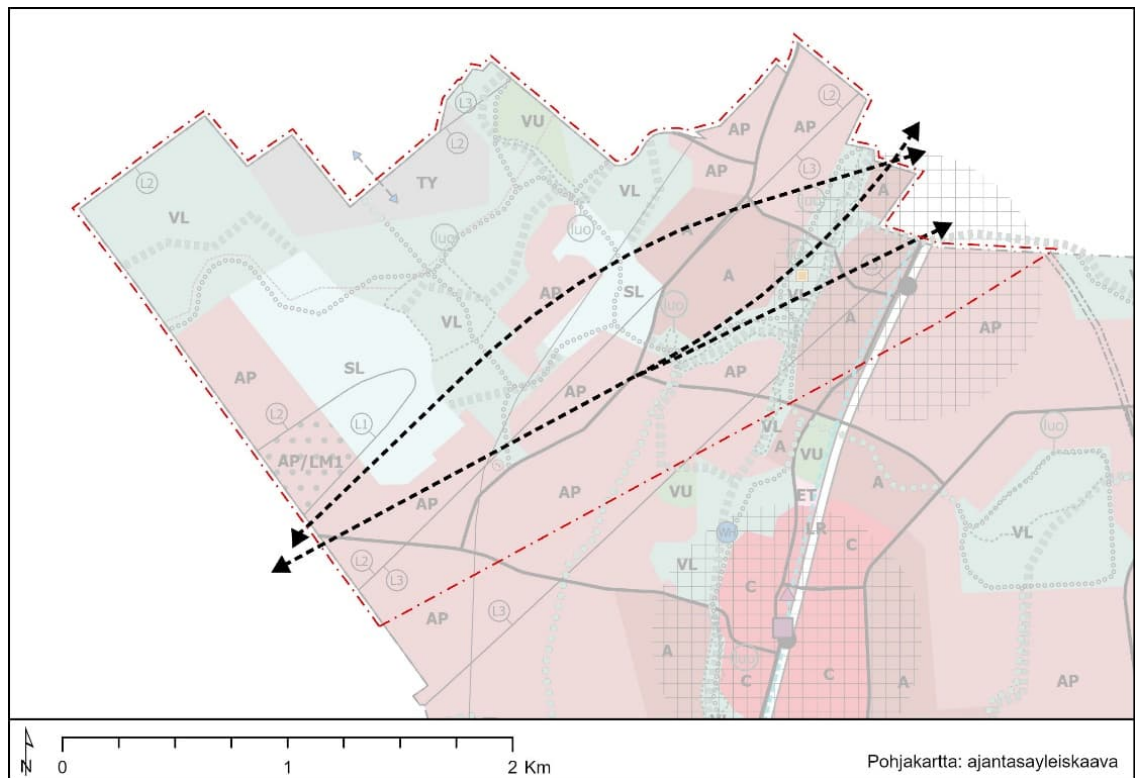




YK0056 KORSON RAIDEHANKKEIDEN VAIHEYLEISKAVALUONNOS KAAVASELOSTUS



KAUPUNKIYMPÄRISTÖLAUTAKUNTA 5.5.2026

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / YLEISKAAVOITUS

Työryhmä

Yleiskaavapäällikkö Juha Nurmi

Yleiskaavasunnittelija Anna-Mari Kangas

Liikenneinsinööri Joonas Stenroth

Kaavatekninen koordinaattori Eeva Juusela

SISÄLLYSLUETTELO

Tiivistelmä	3
1. Vaiheyleiskaavan tausta ja tavoitteet	4
2. Lähtökohdat	5
2.1 Suunnittelualueen sijainti ja yleiskuvaus.....	5
2.2 Suunnittelutilanne	7
2.3 Rakennuskiellot	12
3. Raidehankkeet	13
3.1 Lentorata	13
3.2 Itärata	16
4. Kaavan kuvaus.....	19
5. Kaavan keskeisten vaikutusten arviointi.....	20
5.1 Liikenteellisten vaikutusten arviointi.....	20
5.2 Ympäristövaikutusten arviointi	23
5.3 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen	26
6. Suunnitteluprosessin vaiheet	27
7. Lähteet.....	28
8. Kaavakartta ja -määräykset.....	29

TIIVISTELMÄ

Kaava-alue sijaitsee Korson suuralueella Vierumäen, Vallinojan ja Korson ja Leppäkorven kaupunginosissa. Suunnittelualueen länsi- ja pohjoisreuna kulkee kaupungin rajaa myöten. Etelässä alue rajautuu Korson keskustan pohjoispuolelle ja idässä rautatiealueen itäpuolelle. Kaava-alueella on pientalopainotteisia asuinalueita, metsäisiä ja avoimia lähivirkistysalueita, peltoalueita sekä luonnonsuojelun alueita.

Kaava-alueelle suunnitellaan raideliikennetunneleita uusille valtakunnallisille raideliikennedyksille. Lentorata on Pasila-Kerava-välillä Lentoaseman kautta kulkeva uusi raideyhteys. Itärata erkanee Lentoradasta Vantaan ja Tuusulan rajalla, ja jatkaa Porvoon kautta Kouvolaan. Molemmat yhteydet kulkevat Vantaan alueella tunnelissa.

Vaiheyleiskaavassa osoitetaan ainoastaan raskaan raideliikenteen tunnelien linjaukset. Maanalaiset ratkaisut eivät muuta nykyisen yleiskaavan maankäyttöratkaisuja. Ratojen rakentaminen edellyttää myös maanpäällisiä rakenteita (huoltokuiluja rakennuksineen sekä ajotunneleita), joiden tarkemmat sijainnit tullaan osoittamaan asemakaavoissa.

1. VAIHEYLEISKAAVAN TAUSTA JA TAVOITTEET

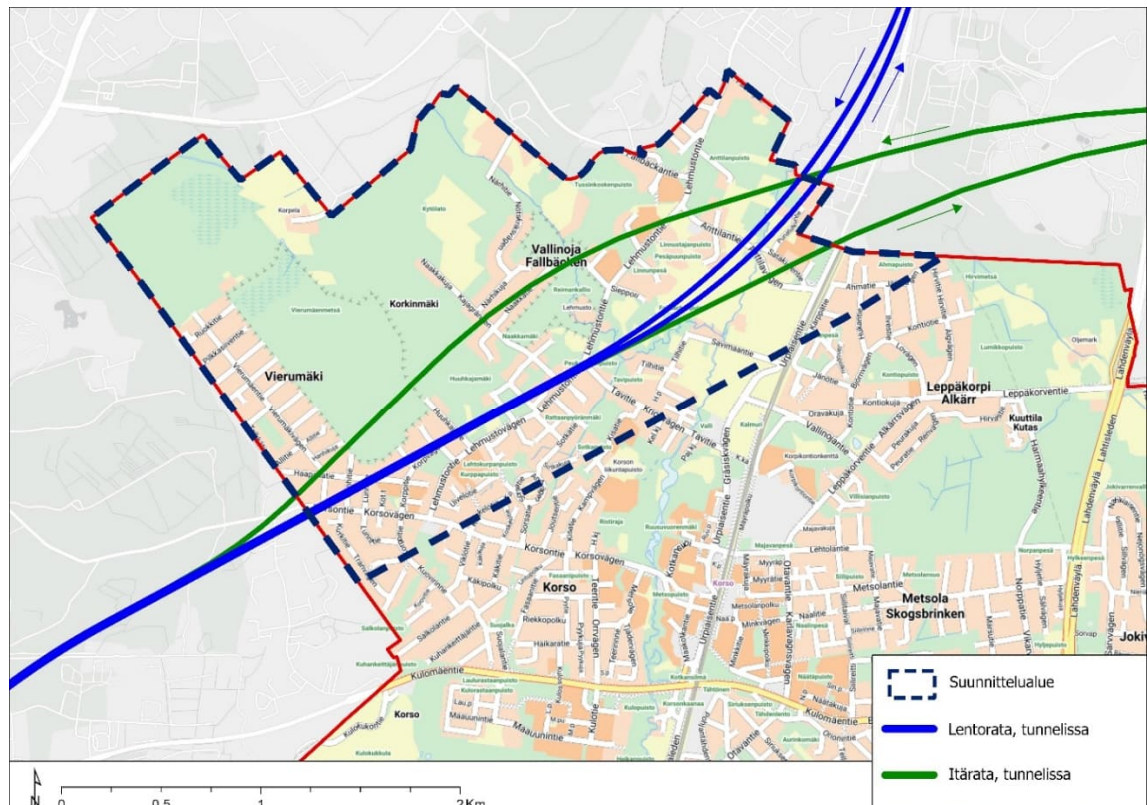
Vantaan kaupungin tavoitteena on laatia Lentoradan ja Itäradan mahdollistava yleiskaava. Voimassa olevassa yleiskaavassa 2020 (YK0048) ei ole osoitettu raskaan raideliikenteen tunneleita Korson suuralueella. Lentoradan mahdollistava yleiskaavamerkintä on osoitettu Vantaalla Aviapoliksen suuralueen kautta kohti pohjoista.

Lentorata Oy esittää Lentoradalle uutta lyhyempää linjausvaihtoehtoa lentoasemalta Korson kautta kohti päärataa. Itärata Oy on päättänyt jatkaa suunnittelua Lentoradan uuteen linjaukseen perustuvalla linjauksella Korson alueella. Raidehankkeiden yleissuunnitelmien hyväksyminen edellyttää ratojen osoittamista hyväksytyssä yleiskaavassa. Asemakaavoissa tullaan osoittamaan raideliikennetunneleiden tarkempi sijainti sekä niiden edellyttämät maanpäälliset rakenteet, huoltokuilut ja ajotunnelit. Ratasuunnitelman hyväksyminen edellyttää asema-kaavaa.

Lentorata Oy:n tavoitteena on, että Lentoradan ratasuunnitelma valmistuu alkuvuodesta 2028 ja hyväksytään sen jälkeen. Itärata Oy:n tavoitteena on yleissuunnitelman valmistuminen ja hyväksyminen vuonna 2028 ja ratasuunnitelman vuonna 2031.

Vaiheyleiskaavassa osoitetaan ainoastaan raskaan raideliikenteen tunnelien linjaukset. Maan- alaiset ratkaisut eivät muuta nykyisen yleiskaavan maankäyttöratkaisuja. Ratojen rakentaminen edellyttää myös maanpäällisiä rakenteita (huoltokuiluja rakennuksineen) sekä ajotunneleita, joiden tarkemmat sijainnit tullaan osoittamaan asemakaavoissa.

Vaiheyleiskaava on kaavoitussuunnitelmassa 2026–2028 ja vuoden 2026 kaavoituskatsauksessa. Kaupunginhallitus on päättänyt vaiheyleiskaavan käynnistämisestä 23.2.2026.

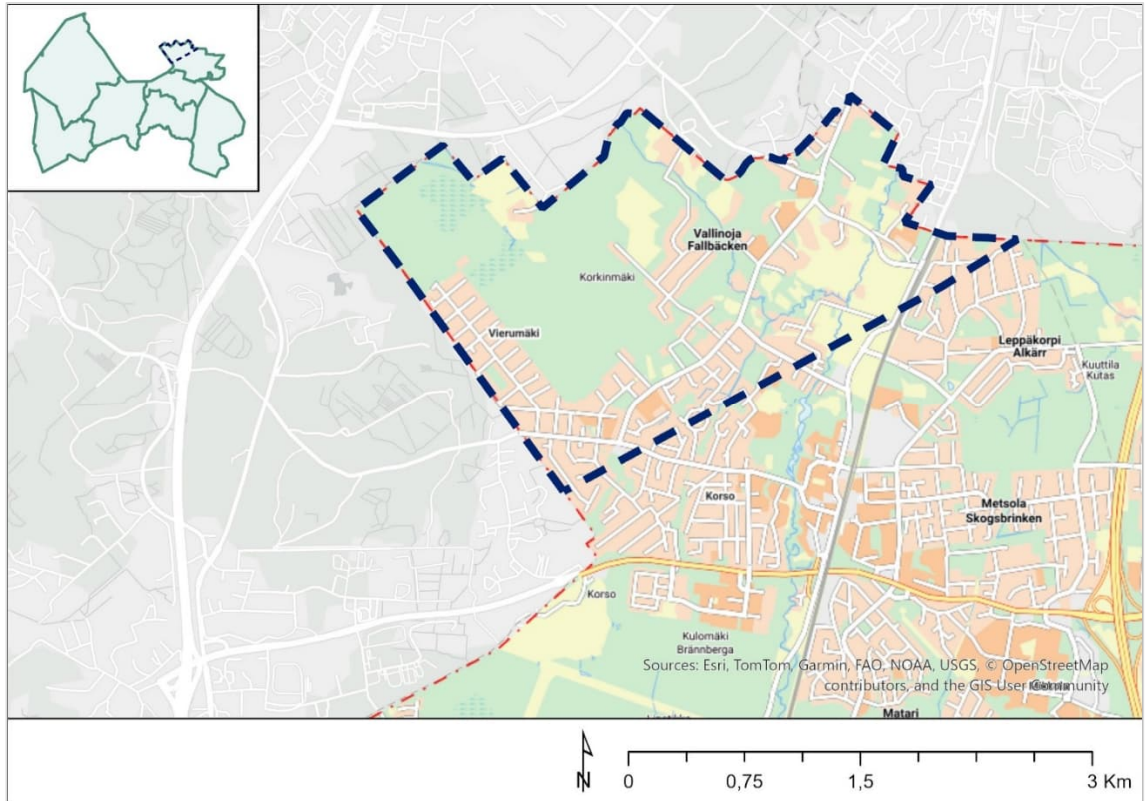


Kuva 1. Itäradan ja Lentoradan ratatunnelit suunnittelualueella.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SUUNNITTELUALUEEN SIJAINTI JA YLEISKUVAUS

Kaava-alue sijaitsee Korson suuralueella Vierumäen, Vallinojan ja Korson ja Leppäkorven kaupunginosissa. Suunnittelualueen länsi- ja pohjoisreuna kulkee kaupungin rajaa myöten ja rajautuu Tuusulan kuntaan ja Keravan kaupunkiin. Etelässä alue rajautuu Korson keskustan pohjoispuolelle ja idässä rautatiealueen itäpuolelle. Kaava-alueella on pientalopainotteisia asuinalueita, metsäisiä ja avoimia lähivirkistysalueita, peltoalueita sekä luonnonsuojelualueita.



Kuva 2. Suunnittelualueen sijainti ja raja on merkitty kartalle sinisellä katkoviivalla.

Rakennettu ympäristö

Rakennuskanta on pientalopainotteista, valtaosin omakotitaloja mutta etenkin Lehmustontien itäpuolella on myös runsaasti paritaloja. Kaava-alueella on myös joitakin rivitaloja, joista suurin osa sijaitsee Fallbackantien varressa. Suunnittelualueella on 1990-luvulla rakennettuja kerrostaloja ja pienkerrostaloja Lehmustontien varressa ja Linnustajankujalla sekä 1970-luvun pienkerrostaloja Korppitien, Haapanatien ja Korsontien varressa.

Alueella on myös yksittäisiä toimisto-, teollisuus- ja varastorakennuksia. Lisäksi on muutamia vapaa-ajan asuinrakennuksia sekä maatalojen yhteyteen sijoittuvia maatalousrakennuksia, sekä oppilaitos- ja hoitoalan rakennuksia.

Kaava-alueella on neljä suojeltua rakennusta osoitteissa Lehmustontie 44 ja Variskuja 2.

Yhdyskuntarakenne ja liikenne

Alueen rakennuskanta on pientalovaltaista ja eri-ikäistä. Alueelle on 1950-luvulla laadittu rakennuskaavoja ja myöhemmin asemakaavoja, joiden mukaisesti alue on rakentunut. Suunnittelualue sijoittuu Helsinki-Vantaan lentoaseman kiitoteiden 1 ja 3 jatkeille, ja alueella on lentomelua. Lentomelualueet on osoitettu yleiskaavassa. Voimakkaimman lentomelun alueella (Lden yli 60 dB) ei ole mahdollista lisätä asuinrakennuksia, ja Lden 55-60 dB alueella vain täydennysrakentaminen on mahdollista.

Kaava-alueella on noin 2500 asukasta. Muuhun Vantaaseen verrattuna Vierumäen ja Vallinojan kaupunginosissa on hieman vähemmän 16-29- vuotiaita ja 30-44-vuotiaita sekä hieman enemmän 45-64-vuotiaita. Lapsiperheiden osuus on vastaava kuin koko Vantaalla.

Suunnittelualueella sijaitsee kaksi koulua: Vierumäen koulu sekä Vantaan seudun steinerkoulu. Lisäksi alueella on Vallinojan päiväkoti, jossa on myös esiopetusta. Suunnittelualueella on lähikauppa Riskiläkujalla. Alueella on kaksi ratsastuskoulua. Alueen asukkaiden palvelut sijoittuvat pääosin Korson keskusta.

Idässä suunnittelualueen läpi kulkee päärata. Lähin lähijunaliikenteen asema sijaitsee Korrossa suunnittelualueen kaakkoispuolella ja lähin kaukojuna-asema Tikkurilassa. Pohjoisessa suunnittelualueen läheisyydessä on myös Savion asema. Korson ja Savion asemilla pysähtyy nykyisin K-junat. Suunnittelualueella kulkee useita bussilinjoja, joista osa on seudullisia. Kaikki alueen bussilinjat toimivat myös Korson aseman liityntälinjoina. Suunnittelualueen keskeisimmät joukkoliikennekadut ovat Korsontie, Lehmustontie, Anttilantie, Urpiaisentie sekä Vierumäentie.

Urpiaisentie on pohjoiseteläsuuntainen pääkatu ja liikennemäärältään suunnittelualueen vilkain katu. Anttilantie, Lehmustontie ja Korsontie ovat alueellisia kokoojakatuja ja Tavitie paikallinen kokoojakatu. Alueen muu katuverkko muodostuu tonttikaduista.

Pyöräliikenteen tavoiteverkossa kulkee pyöräliikenteen baana pääradan varressa. Alueellisten kokoojakatujen sekä Fallbackantien varteen on tavoiteverkossa määritelty pääpyöräreitti. Nykyisin alueen pyörätiet ovat yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä.

Luonnonympäristö

Suunnittelualueella sijaitsee kaksi rauhoitettua luonnonsuojelualuetta: Rauno ja Liisa Ruuhijärven metsä sekä Tussinkosken luonnonsuojelualue. Lisäksi alueen kaakkoisrajan tuntumassa on kaksi rauhoitettua luonnonmuistomerkkiä: Kisatien luonnonkivialue sekä Ottelukujan lohokare. Luontoarvojen kannalta erityisen tärkeinä alueina (luo-alue) on osoitettu Korkinmäki sekä Rekolanojan yläjuoksu ja Myllyniitynoja. Luontoarvot, mm. kääpäkohteet ja lahokaviosammaleen esiintymisalueet, painottuvat luonnonsuojelualueille ja niiden lähistöön.

Luontoselvityksissä on suunnittelualueella havaittu useita huomionarvoisia lintulajeja. Lisäksi alueelle sijoittuu arvokkaita metsäluontotyyppisiä ja soita. Kaava-alueella on siirtolohkareita. Kaava-alueen halki kulkee useita ekologisia yhteyksiä: sekä maakunnallisia että paikallisia ja yleiskaavan runkoyhteyksiä.

Virkistys

Suunnittelualueella on asuinalueiden lomassa lähivirkistysalueita. Vierumäen kuntorata on valaistu ulkoilureitti (talvisin hiihtolatu), jossa on ulkokuntoilupaiikka. Alueella on myös maastopyöräilyreitti. Vallinojan kaupunginosassa on Tussinkoskenpuiston koira-aitaus.

Vesistöt, vesitalous, maaperä ja pohjavesialueet

Kaava-alueella ei sijaitse pohjavesialueita. Lähin pohjavesialue on Tuusulassa sijaitseva Mätäkiven vedenhankinnan kannalta tärkeä 1. luokan pohjavesialue. Kaava-alueella kulkee vesistöjä: Vierumäenoja, Firanoja, Kytöladonoja, Myllyniitynoja, Rekolanoja, Fallinpellonoja ja Kalmiinoja. Alueella on lähteitä.

Alue on pääosin vesihuollon piirissä, mutta osalla kiinteistöistä on kaivoja. Suunnittelualueella on kymmeniä maalämpökaivoja. Kaava-alueen kautta kulkee jätevesitunneli. Alueella on kallioperän heikkousvyöhykkeitä.

Maanomistus

Vantaan kaupunki omistaa kaava-alueella luonnonsuojelualueet, katualueet sekä suuren osan rakentamattomista alueista. Asuintontit, maatilat sekä joitakin rakentamattomia yleiskaavan asuinaluevarauksia on yksityisessä omistuksessa.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin.

Toimivia yhdyskuntia ja kestävästä liikkumisesta koskien vaiheleiskaava edistää osittain alla olevia tavoitteita:

- *Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.*
- *Luodaan edellytykset vähähiiliseen ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä. Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.*
- *Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.*

Tehokkaan liikennejärjestelmän osalta tavoitteet ovat:

- *Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.*
- *Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.*

Lisäksi vaiheleiskaavaa koskee terveellistä ja turvallista elinympäristöä koskevista tavoitteista:

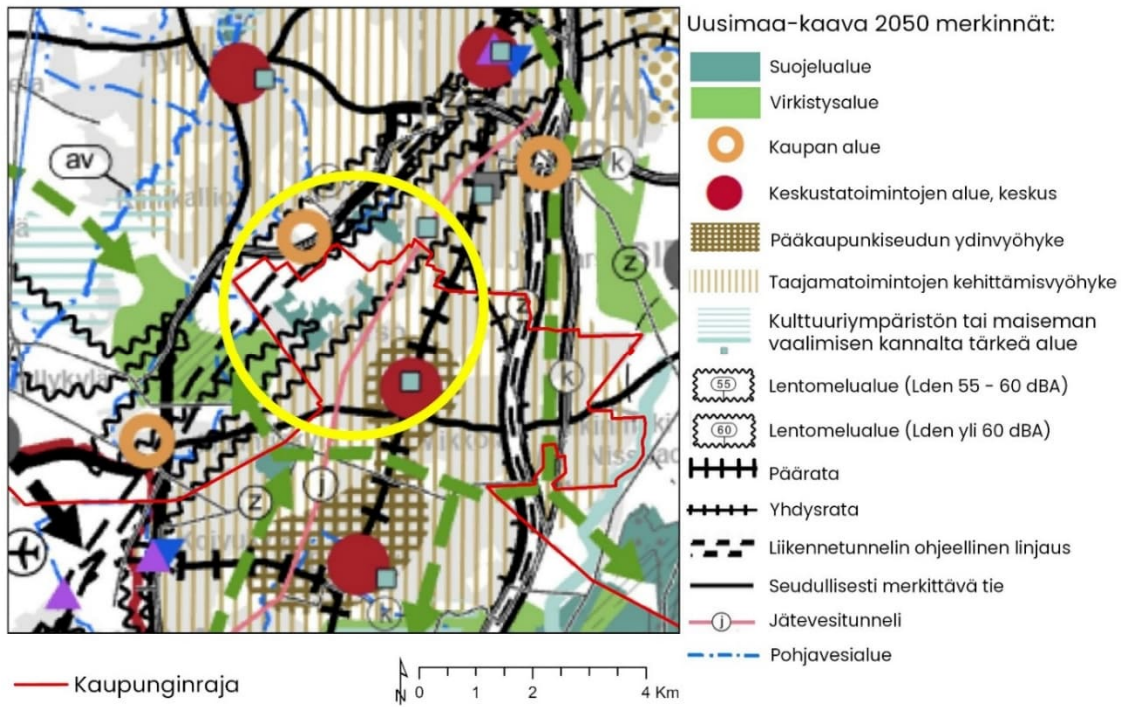
- *Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.*

Vaiheleiskaavalla edistetään valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista.

Kaava mahdollistaa raideliikenteeseen tukeutuvan ja eheytyvän yhdyskuntarakenteen toteutumista. Raidehankkeiden toteutumisella on myös vaikutuksia liikenteen päästöihin.

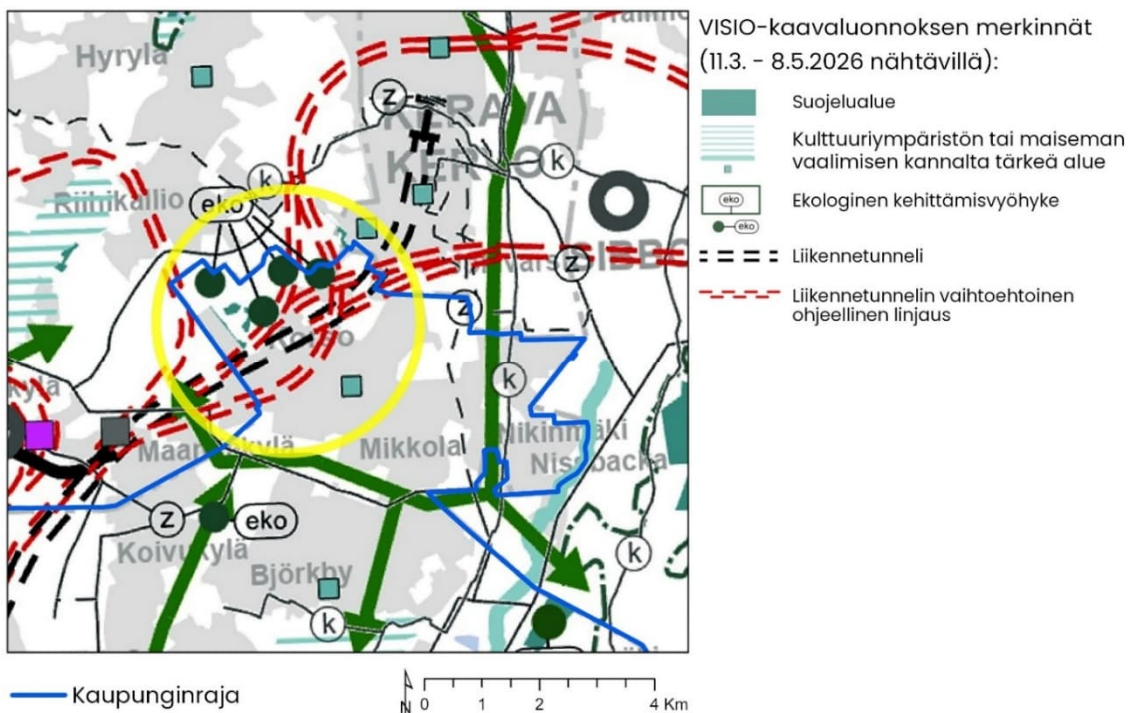
Maakuntakaava

Kaava-alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050 kaavakokonaisuuteen kuuluva Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Lentoradan linjaus on maakuntakaavassa liikennetunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä. Uudenmaan liitto on katsonut, että Lentoradan linjaus ei ole voimassa olevan maakuntakaavan vastainen. Lisäksi suunnittelualueen kautta kulkee jätevesitunneli-merkintä. Kaava-alueelle sijoittuu kaksi suojelualue -merkintää ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke. Voimassa olevassa maakuntakaavassa Itäradan linjaus erkanelee Lentoradasta vaiheleiskaava-alueen pohjoispuolella.



Kuva 3. Suunnittelun alueen likimääräinen sijainti (keltainen ympyrä) Uusimaa-kaavassa 2050.

Uudenmaan liitto on käynnistänyt keuhällä 2024 alueelle uuden lainvoimaista kaavaa täydentävän VISIO-kaavan laatimisen. Yksi kaavan teemoista koskee logistiikkaa ja pitkän matkan henkilöliikennettä.



Kuva 4. Suunnittelun alueen likimääräinen sijainti (keltainen ympyrä) VISIO-kaavassa.

VISIO-kaavaluonnos on nähtävillä 11.3.-8.5.2026. Kaavaluonnoksessa on osoitettu liikennetunneli- ja päärata- merkinnöillä Lentoradan uusi linjaus, joka liittyy päärataan Keravan eteläpuolella.

Itäradan alustavan yleissuunnitelman ratalinjausvaihtoehdot on esitetty kaavaluonnoksessa Liikennetunnelin vaihtoehtoinen linjaus -merkinnällä maanalaisilla osuuksilla. VISIO-kaavan luonnoksessa on esitetty eri vaihtoehdot, ja kuvattu mitkä niistä on valittu jatkosuunnitteluun. VISIO-kaavan ehdotukseen tavoitellaan yhtä linjausta. Vantaan alueella jatkosuunnitteluun valittu yhteys on Lentoradalta erkaneva Nikkilän eteläpuolinen linjaus.

Koska Korson raidehankkeiden vaiheleiskaavaa ja VISIO-kaavaa valmistellaan rinnakkain, on kaavojen suunnittelussa syytä huomioida niiden hyväksymisjärjestys. Vaiheleiskaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelussa Uudenmaan liitto nosti esiin näkemyksensä, että vaiheleiskaava tulisi hyväksyä vasta vaihemaakuntakaavan jälkeen.

VISIO-kaavaluonnoksessa on lisäksi esitetty kolme vaihtoehtoista toteutusratkaisua Tallinna-tunnelin pohjoisosaan sijoittuvalle rahtiradalle ja terminaali-alueelle. Yhdessä vaihtoehdossa rahtiradan linjaus sivuaa vaiheleiskaavan suunnittelualuetta.

MAL 2023 -suunnitelma

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 - suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. Lisäksi Siuntio on mukana liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

MAL 2023 HANKEYHTIÖIDEN SUURET RATAHANKKEET



Kuva 5. Hankeyhtiöiden suunnitella olevat suuret ratahankkeet [MAL 2023, s. 60].

Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. [MAL 2023, s. 9] Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen MAL-sopimus 2024–2035 on solmittu 13.12.2024.

Suunnitelmassa todetaan, että hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet Turun tunnin Juna, Lento-rata, Suomirata ja Itärata eivät ole osa seudullista MAL 2023 -investointiohjelmaa, mutta

niiden vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön tulee arvioida ja suunnittelua seurata. Lisäksi todetaan, että Helsingin seudun näkökulmasta olennaista on varmistaa lähijunaliikenteen toimintaedellytykset.

MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteissä mainitaan vielä näiden ratahankkeiden osalta, että valmistaudutaan hankeyhtiöiden suuriin ratahankkeisiin Turun tunnin Junaan, Lentorataan, Suomirataan ja Itärataan. Suunnitelman mukaan kyseisillä ratahankkeilla on toteutuessaan suuri vaikutus Helsingin seudun liikennejärjestelmään ja maankäytön ratkaisuihin.

MAL 2027 -suunnitelman laatiminen on käynnissä. Suunnitelman on tarkoitus valmistua vuonna 2027.

Naapurikuntien yleiskaavat

Lentoradan linjaus kulkee Helsingistä Vantaan Aviapoliksen kautta aiemmin linjattua ja kaavoissa osoitettua reittiä. Lentoaseman pohjoispuolella linjaus kaartaa Tuusulan Ruotsinkylän ja Maantiekylän kunnanosien kautta kohti Vantaan kuntarajaa. Itäradan länteen kulkeva tunneli liittyy Lentoradan linjaukseen Tuusulan puolella. Tuusulassa ratahankkeiden linjaus on osoitettu Tuusulan yleiskaavassa 2040 Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä vastaavassa sijainnissa kuin voimassa olevassa maakuntakaavassa.

Keravalla on voimassa Keravan yleiskaava 2035 (hyväksytty 7.11.2016, sai lainvoiman Keravan koko alueella 9.1.2019). Kaavassa on varauduttu valtakunnallisesti merkittäviin liikennehankkeisiin. Helsinki-Pietari-rata vastaa nykyistä Itärataa, joka on huomioitu kaavassa liikennetunneli-merkinnöillä, jotka sijoittuvat kaavassa kaupungin pohjoispuolelle. Keravan kaupunginvaltuusto on käynnistänyt raidehankkeita koskevan vaiheyleiskaavan (Raidehankkeiden vaiheyleiskaava, VYK8) laadinnan 17.3.2026. Kaava laaditaan vaiheyleiskaavana, joka koskee ratalinjauksia, ei muuta maankäyttöä kaava-alueella. Raidehankkeiden vaiheyleiskaavan tavoitteena on osoittaa yleiskaavassa: 1) Lentoradan linjaus, 2) Itäradan linjaus. Kaava on aloitusvaiheessa ja sen osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 26.3.-24.4.2026. Vaiheyleiskaavan tavoitteena on valmistua vuonna 2027. Lisäksi Keravalla on käynnissä koko kaupungin alueelle laadittava Keravan yleiskaava 2050 (YK9).

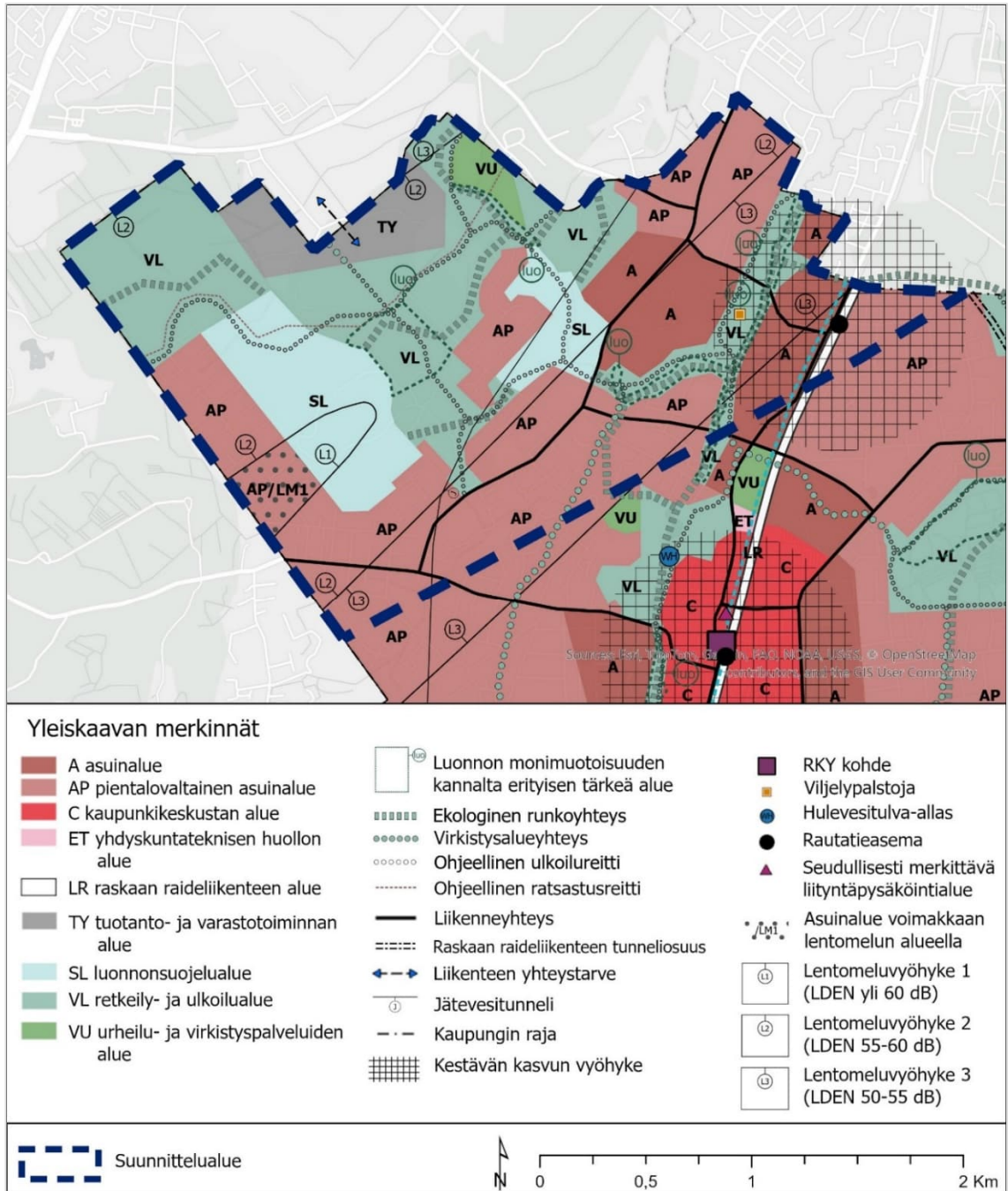
Sipoossa on Itäradan linjauksella voimassa Talman osayleiskaava, Sipoon yleiskaava 2025 sekä Linnanpellon osayleiskaava. Voimassa olevissa kaavoissa Itärataan (aikaisempiin linjauksiin) on varauduttu yhteystarvemerkinnoilla. Sipoossa on vireillä koko kunnan kattava Sipoon yleiskaava 2050 (G28), joka on tullut vireille 15.12.2022. Yleiskaavan luonnosta laaditaan, ja tavoitteena on saada se nähtäville vuonna 2026. Itäradan linjaukset tullaan osoittamaan yleiskaavassa.

Vantaan yleiskaava 2020

Alueella on voimassa Vantaan yleiskaava 2020. Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Yleiskaava sai lainvoiman 11.1.2023. Yleiskaava koostuu pääkartasta sekä kahdesta oikeusvaikutteisesta yleiskartasta.

Kaava-alueella on osoitettu yleiskaavassa pientalovaltaisia asuinalueita (AP), asuinalueita (A), lähivirkistysalueita (VL), luonnonsuojelualueita (SL), urheilu- ja virkistystoiminnan alue (VU) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TY).

Lisäksi on osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (luo), katuja, reittejä ja ekologinen runkoyhteys. Pääosa kaava-alueesta sijoittuu lentomelualueille (L1, L2, L3). Yleiskaavassa on osoitettu päärata ja sille asemavaraus Vallinojalla. Asemavarausta ympäröi kestävä kasvun vyöhyke. Osa yleiskaavan varauksista on vielä toteutumattomia.

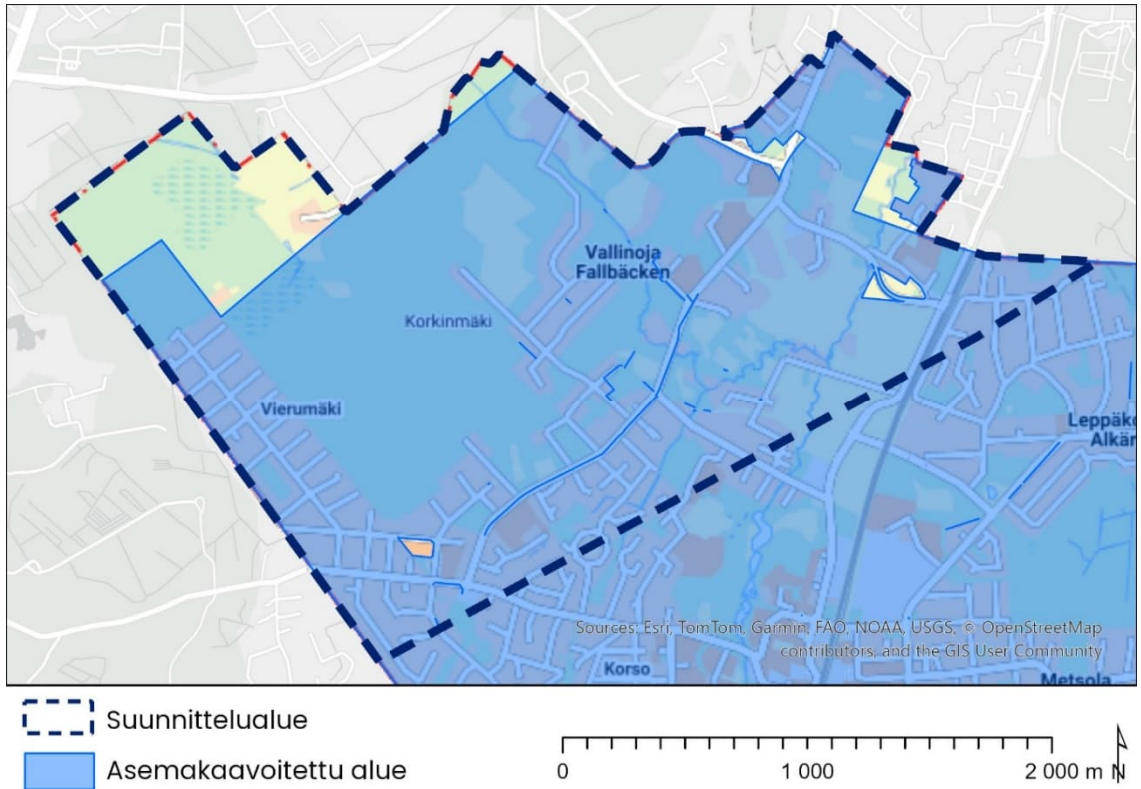


Kuva 6. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta sekä kaavamerkinnät alueella.

Vaiheyleiskaavalla ei muuteta voimassa olevan yleiskaavan varauksia. Raidehankkeet tulee toteuttaa siten, että ne eivät haittaa yleiskaavan varausten toteutumista.

Asemakaavat

Suunnittelualue on pääosin asemakaavoitettu, lukuun ottamatta alueen luoteisreunaa sekä joitakin pienempiä alueita muutoin asemakaavoitetun alueen lomassa. Asemakaavoittamattomat alueet ovat pääosin metsää ja peltoa. Kaava-alueen pohjoisosassa kulkeva Fallbackantie sijoittuu asemakaavoittamattomalle alueelle.

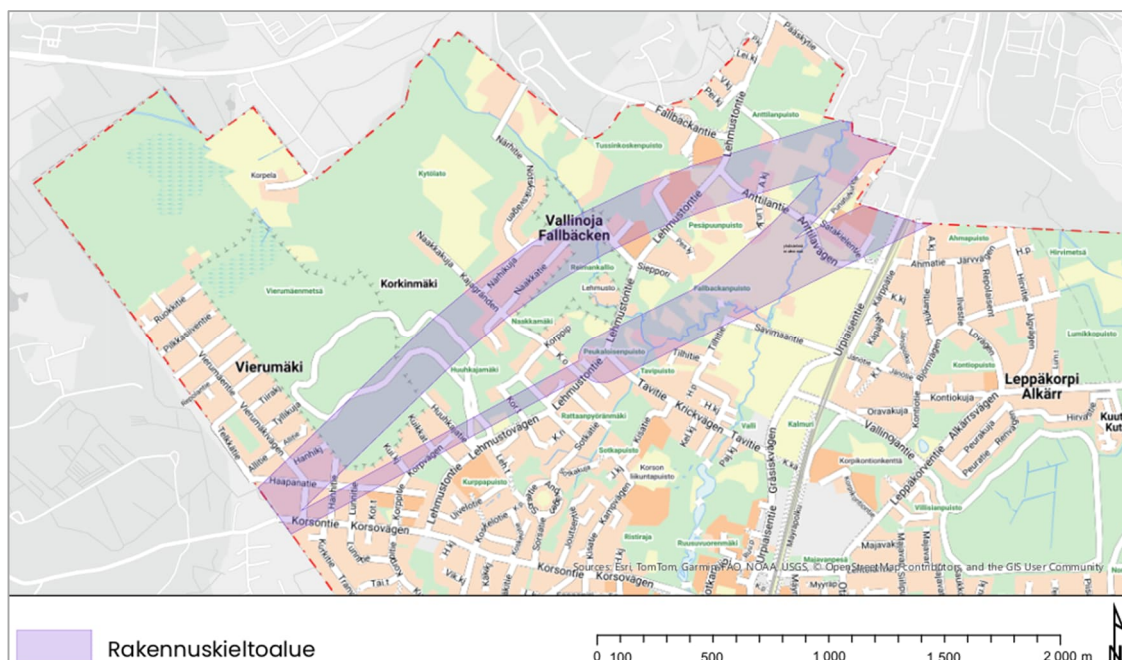


Kuva 7. Asemakaavoitettu alue suunnittelualueella.

Vaiheleiskaavan kanssa samanaikaisesti laaditaan ratakankkeiden edellyttämiä asemakaavoja. Aviapoliksen suuralueella on vireillä Lentorata 1 -asemakaava (002641 ja 002641ma), jota laaditaan voimassa olevan yleiskaavan perusteella. Korson suuralueella, jossa Lentoradan linjaus on muuttunut, käynnistyy keväällä 2026 vaiheleiskaavan rinnalla laadittava Lentorata osa 2 -asemakaava, jossa tarkennetaan vaiheleiskaavan ratkaisuja ja osoitetaan myös Lentorata-hankkeen edellyttämät maanpäälliset rakenteet ja maanalaiset ajoyhteydet. Myöhemmin Itäradan suunnittelun edetessä tullaan Korson suuralueella laatimaan myös Itäradan mahdollistavat asemakaavat.

2.3 RAKENNUSKIELLOT

Ratalinjaukset kulkevat pientalovaltaisten alueiden kautta, ja alueella on jo energiakaivoja (maalämpökaivoja). Ratakankkeiden rakentamisen yhteydessä liian lähellä ratalinjausta sijaitsevat energiakaivot joudutaan poistamaan käytöstä. On mahdollista, että osa kaivoista voidaan korvata uudella, eri kohtaan sijoitettavalla ja/tai viistoon porattavalla kaivolla. Kaavatyön yhteydessä halutaan varmistaa, että ratakankkeiden suojavyöhykkeille ei rakenneta lisää energiakaivoja, jotka mahdollisesti myöhemmin jouduttaisiin poistamaan. Tämän vuoksi osalle kaava-alueetta on määrätty vaiheleiskaavan laatimista varten alueidenkäyttölain 38 §:n nojalla rakennuskielto (90005Y). Rakennuskielto on rajattu siten, että kielto koskee ainoastaan rakentamislain 42 §:ssä tarkoitettujen energiakaivojen (maalämpökaivojen) toteuttamista rakennuskieltoalueella. Kaupunginhallitus on määrännyt rakennuskiellon ja se on voimassa 23.3.2026- 22.3.2031.



Kuva 8. Rakennuskieltoalueen rajaus.

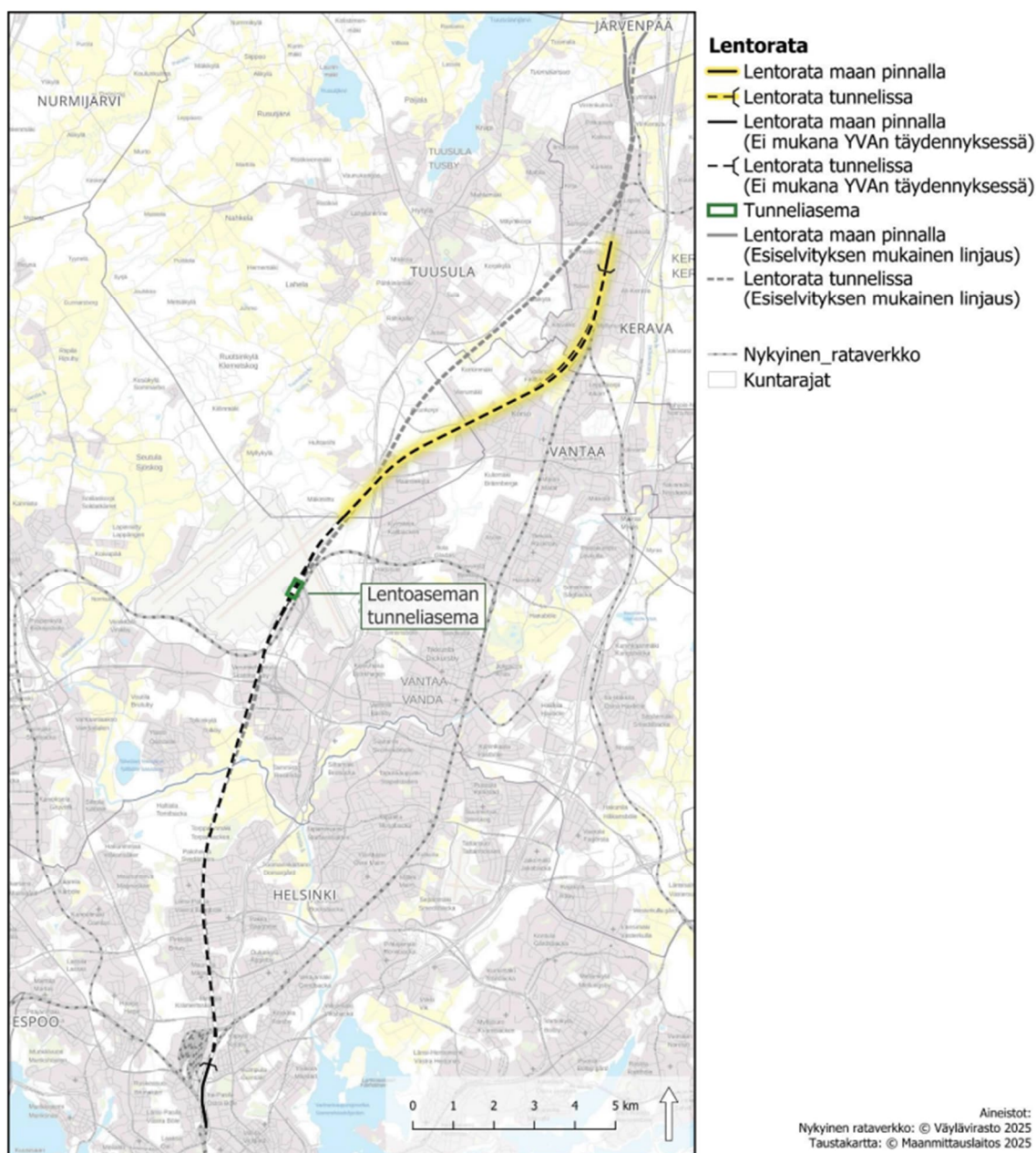
Rakennuskieltoa ei ole tarpeen osoittaa koko kaava-alueelle, vaan ainoastaan raidehankkeiden rakenteiden sekä niille tarvittavien suojaetäisyyksien alueelle. Lentoradan suojaetäisyys on 20 metriä tunnelin seinälinjasta. Itäradan suojavaiohyke on 100 metriä tunnelin suunnitellusta keskilinjasta. Rakennuskielto ei koske muuta rakentamista, eivätkä raidehankkeiden maanalaiset rakenteet estä maanpäällistä rakentamista.

Alueidenkäyttölain 38 §:n mukaan kunta voi määrätä rakennuskiellon alueelle, jolle yleiskaavan laatiminen tai muuttaminen on vireillä. Rakennuskielto yleiskaavaa laadittaessa on voimassa enintään viisi vuotta. Kaavoituksen keskeneräisyyden vuoksi kunta voi pidentää aikaa enintään viidellä vuodella ja erityisestä syystä sen jälkeen vielä enintään viidellä vuodella. Rakennuskiellosta voi hakea poikkeamista. Rakennuskielto on voimassa kaavan voimaan tulon asti.

3. RAIDEHANKKEET

3.1 LENTORATA

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 pitkistä Lentoradasta noin kilometri on kaksiraiteista avorataa ja 24 kilometriä on kahdessa erillisessä ratatunnelissa. Radalla on tunneliasema Helsinki-Vantaan lentoasemalla. [Lentoradan YVA täydennys, s. 1] Kaava-alueella Lentorata on tunnelissa.



Kuva 9. Lentoradan vanha ja uusi linjaus [Lentoradan YVA täydennys, s. 11].

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. Lisäksi Lentorata tuo lisäkapasiteettia pääradalle muodostamalla uuden raideparin ruuhkaiselle Pasila-Kerava-välille. Lentorata kuuluu laajennettuun Euroopan laajuiseen liikenteen ydinverkkoon TEN-T (Trans European Transport Network). [YVA-täydennys, s. 10]

Lentoradan suunnittelusta vastaa Lentorata Oy, jonka tehtävänä on suunnitella uusi ratayhteys rakentamisvalmiuteen saakka. Hankeyhtiössä on mukana valtio 70 prosentin osuudella ja kolme kaupunkia (Helsinki, Vantaa ja Lahti) yhteensä 30 prosentin osuudella. Hankkeessa mukana olevien kaupunkien osuudet ovat: Helsinki 18,17, Vantaa 9,08 sekä Lahti 2,75 prosenttia. Hanke on saanut myös EU-rahoitusta.

Lentoradan tämänhetkinen kustannusarvio on 2,91 miljardia euroa, perustuen uuteen yleisuunnitelmavaiheen linjaukseen. Arvio tarkentuu suunnittelun edetessä.

Aikaisemmat suunnitteluvaiheet

Kaukoliikennetarayhteyttä lentoasemalle on selvitetty jo vuonna 2010 valmistuneessa Liikenneviraston selvityksessä *Lentoaseman kaukoliikennetaradan ratayhteysselvitys*. Tämän jälkeen

Lentoradan linjauksia tarkasteltiin vielä KUUMA-kuntien tilaamassa selvityksessä *Lentoradan lisätarkastelut KUUMA-kuntien alueella* (Sito Oy, 2011).

Vuonna 2018 on valmistunut *Lentoradan liikenteellinen selvitys ja kustannusarvio* (Liikennevirasto, 2018), jossa muun muassa määriteltiin uuden ratalinjan linjaus. Samana vuonna valmistui myös *Lentoradan vaikutusten arviointi* (Uudenmaan liitto), joka sisälsi Uudenmaan maakuntakaavan ratkaisujen arvioinnin edellyttämät vaikutustarkastelut ja Liikenneviraston (nyk. Väylävirasto) hankearviointiohjeen mukaisen hankearvioinnin. Tähän liittyen on vuonna 2018 valmistunut lisäksi Uudenmaan liiton ja Liikenneviraston teettämä *Lentoradan laaja-alaiset ja välilliset vaikutukset* -selvitys. [Lentoradan esiselvitys, s. 8]

Vantaan yleiskaava 2020 laadittiin vuosien 2017–2021 aikana ja kaava tuli voimaan 11.1.2023. Yleiskaavassa Lentorataan sekä Tallinna-tunneliin on varauduttu omalla Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä. Merkintä osoittaa ratojen ohjeellisen linjauksen Helsingin kautta sekä niiden yhteystarpeet lentoasemalta pohjoiseen. [YK2020 selostus, s. 95] Yleiskaava 2020:ssa ei ole osoitettu Lentoradan linjausta Korson alueella.

Vuosina 2022–2023 Lentoradasta laadittiin esiselvitys (Suomi-rata Oy 2023a) sekä ympäristövaikutusten arviointi (YVA) (Suomi-rata Oy 2023b). YVA-selostuksessa tarkasteltiin kahta hankevaihtoehtoa:

- Vaihtoehto L: Lentorata
- Vaihtoehto P: Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide).

Lisäksi YVA-selostuksessa tarkasteltiin vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa pääradalle on toteutettu Pasila–Riihimäki-rataosan liikenteellisen välityskyvyn parantamisen 1. ja 2. vaiheiden mukaiset toimenpiteet.

YVA-selostuksesta on annettu yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä 23.2.2024. Lentoradan yleissuunnitelman aloittamisesta ja maastotutkimuksista kuulutettiin Liikenne- ja viestintäviraston toimesta heidän verkkosivuillaan 13.3.2024.

Osana yleissuunnitelman laatimista tutkittiin vaihtoehtoisia ratkaisuja YVA-selostuksessa tarkastellulle päärataan liittymiselle Keravalla. Esiselvityksen mukainen liittyminen päärataan sijoittui Keravan pohjoispuolelle Kytömaalle, mutta olemassa olevan raideinfrastruktuurin sekä maankäytön todettiin asettavan merkittäviä teknisiä ja liikenteellisiä haasteita sen toteuttamiselle. Vaihtoehtoja Kytömaan liitynnälle tutkittiin Kytömaan alueella, Keravan aseman ja Kytömaan välillä sekä Keravan aseman eteläpuolella. Laaja-alaisen tarkastelun perusteella niistä parhaaksi todettiin vaihtoehto, jossa Lentoradan linjaus liittyy päärataan jo Savion aseman pohjoispuolella. [YVA-täydennys, s. 13]

Yhteysviranomaisen edellytti 4.6.2025 antamassaan lausunnossa, että ympäristövaikutusten arviointiselostusta piti täydentää uuden linjauksen osalta, koska aikaisemmin annettu perusteltu päätelmä ei ollut ajantasainen suhteessa hankkeen esitettyyn muutokseen. [YVA-täydennys, s. 5] Täydennetty ympäristövaikutusten arviointiselostus oli nähtävillä 8.12.2025–21.1.2026.

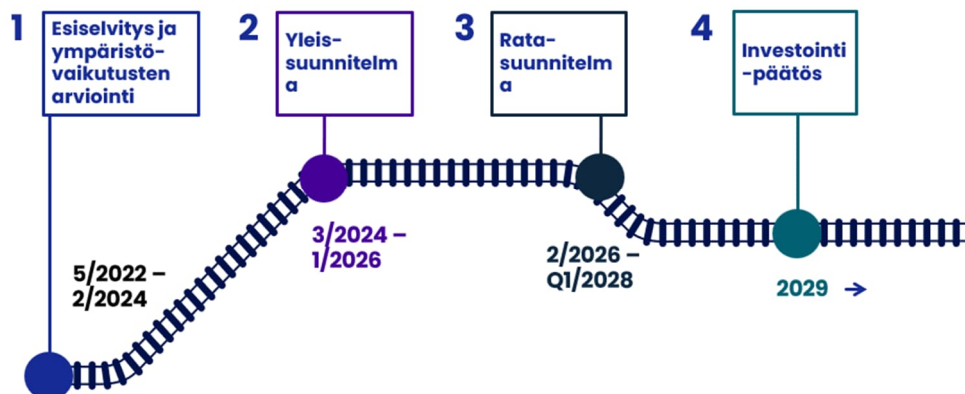
Yhteysviranomaisen (Lupa- ja valvontavirasto) antoi ajantasaistetun perustellun päätelmän täydennetyistä YVA-selostuksesta 20.3.2026. Päätelmässä todetaan, että Lentoratahankkeen täydennetty ympäristövaikutusten arviointiselostus täyttää YVA-lain (252/2017) 19 §:n ja YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:n sisältövaatimukset ja se on käsitelty YVA-lainsäädännön edellyttämällä tavalla.

Lentoradan yleissuunnitelma valmistui tammikuussa 2026. Ennen suunnitelman hyväksymistä se asetetaan nähtäville keväällä 2026. [<https://lentorata.fi/yleissuunnitelma/>] Ratalain 10 §:n 4 momentin mukaan yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa.

Suunnittelutilanne ja aikataulu

Lentoradan suunnittelu jatkuu ratalain mukaisen ratasuunnitelman laatimisella. Ratasuunnitelman on määrä olla valmis vuoden 2028 alussa. [<https://lentorata.fi/yleissuunnitelma/>]

Suunnittelussa otetaan huomioon yhteysviranomaisen antama perusteltu päätelmä ja sen ajantasaisuus.



Kuva 10. Kuva Lentoradan suunnittelun aikataulusta.

Lentoradan rakentaminen kestää arviolta 5–7 vuotta. Mikäli investointipäätös tehdään heti ratasuunnitelman valmistuttua, liikenne radalla voisi alkaa aikaisintaan 2030-luvun puolivälin jälkeen. Hankkeen rakentamisesta ei ole vielä päätöstä.

3.2 ITÄRATA

Itärata on Lentoradalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä 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. Ratayhteyden pituus on vaihtoehdosta riippuen enimmillään 118 kilometriä. [Itäradan YVA, s. 13]



Kuva 11. Kartassa on esitetty yhteysvälille Helsinki–Porvoo–Kouvola suunniteltava Itärata sekä radan vaikutuspiirissä olevia kaupunkeja Savon ja Karjalan ratojen varrella [Itäradan YVA, s. 13].

Itärata-hankkeen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa nykyistä nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen: Savon rataa pitkin Kuopioon ja edelleen Kainuuseen sekä Karjalan rataa pitkin Joensuuhun. Tavoitteena on noin kolmen tunnin junayhteys Kuopiosta ja Joensuusta Helsinkiin. Hankkeen tavoitteena on myös yhdistää Porvoon kaupunki nopean raideliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin. Itärata mahdollistaa lähes puolet nykyistä nopeamman joukkoliikenneyhteyden Porvoosta Helsingin keskustaan. [Itäradan YVA, s. 15]

Itärata on hyväksytty heinäkuussa 2024 laajennettuun Euroopan laajuiseen liikenteen ydinverkkoon (TEN-T eli Trans European Transport Network), joka edistää ihmisten ja tavaroiden kestävästä liikkumisesta jäsenmaasta toiseen mahdollisimman saumattomasti. [Itäradan YVA, s. 13]

Itäradan suunnittelusta vastaa vuonna 2022 perustettu Itärata Oy, jonka tehtävänä on Lento-rata–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. [Itäradan YVA, s. 13] Vantaan kaupunki ei ole Itärata Oy:n omistajakunta.

Alustavan yleissuunnitelman perusteella Itäradan rakentamiskustannus on noin 2,6–3,2 miljardia euroa hankevaihtoehdosta riippuen. [Itäradan hankearviointi, s. 17]

Aikaisemmat suunnitelmavaiheet

Helsingistä itään suuntautuvalla ratavarauksella on pitkä historia ja niin sanotulla Heli-radalla on ollut varaus Vaaralan ja Ojangon alueilla jo Vantaan vuoden 1983 yleiskaavassa. Ratavaraus poistui Vantaan yleiskaavasta vasta nykyisen, Vantaan yleiskaava 2020, laadinnan yhteydessä.

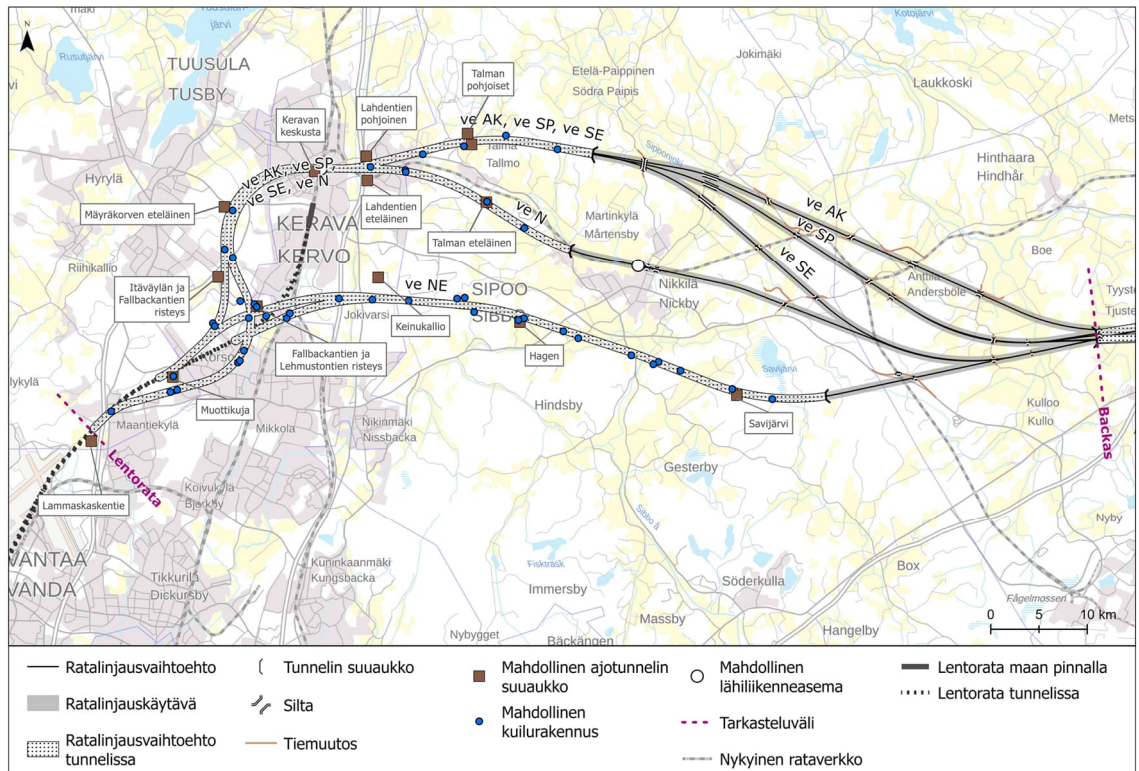
Itäradan uutta linjausta on selvitetty vuonna 2008 Helsinki-Pietari-rautatieteyhteyden kehittäminen -esiselvityksessä. Tämän jälkeen linjauksia on selvitetty Uudenmaan 2. vaihemaakunta-kaavaa varten Liikenneviraston vuonna 2012 valmistuneessa selvityksessä *Nopea ratayhteys Helsingistä itään, Selvitys maakuntakaavaehdotusta varten. Itä-Suomeen suuntautuvien ratalinjauksien tarkasteluja* -selvityksessä (Väylävirasto, 2019) tarkasteltiin idän suunnan ratalinjauksia Helsinki–Porvoo–Kouvola, Helsinki–Porvoo–Kotka–Luumäki sekä Lahti–Heinola–Mikkeli.

Vuonna 2023 on valmistunut *Itäradan liikenneselvitys* sekä *Porvoon lähijunaselvitys*. Itäradan liikenneselvityksen tavoitteena oli tuottaa tietoa Itäradan matkustajamääristä ja liikenteellisistä vaikutuksista suunnittelun tueksi. Selvitys vahvisti, että Itärata lyhentäisi matka-aikaa itäisen Suomen ja pääkaupunkiseudun välillä sekä mahdollistaisi lähijunaliikenteellä huomattavasti nykyistä nopeamman joukkoliikenneyhteyden Helsingin ja Porvoon välille.

Vuoden 2024 alussa valmistuivat hankeyhtiön laatimat *Itäradan pääsuuntaselvitys* sekä *Itäradan kiinteistötaloudellinen selvitys*. Saman vuoden helmikuussa alkoi hankkeen ympäristövaikutusten arviointi (YVA) sekä alustavan yleissuunnitelman laatiminen. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma julkaistiin lokakuussa 2024.

Vuosina 2024–2025 valmistui Itärataan liittyen useita selvityksiä, kuten tavaraliikenneselvitys 5/2024, suurnopeusjunakalustoseelvitys 8/2024, lähijunaliikenneselvitys 9/2024, raideleveys-selvitys 10/2024, luontoselvitykset, ekologisten kompensatioalueiden kartoitus sekä tärinä- ja runkomelukartoitus 1/2025 ja arkeologiset selvitykset 2/2025. Maaliskuussa 2025 valmistui myös selvitys *Rail Baltica Itäradan tavaraliikenteessä*. Osaa näistä on täydennetty suunnittelun edetessä.

Itäradan alustava yleissuunnitelma valmistui YVA-selostusta varten syyskuussa 2025. Ympäristövaikutusten arviointiselostus oli nähtävillä 13.1.–13.3.2026, ja arvioinnin tuloksia esiteltiin yleisötilaisuuksissa tammi-maaliskuussa 2026. YVA-selostuksessa Lentoradan ja Porvoossa sijaitsevan Backaksen välillä tarkasteltiin viittä linjausvaihtoehtoa. Vantaan alueella radalla oli kaksi vaihtoehtoista linjausta ja molemmat niistä kulkivat tunnelissa. Hankeyhtiö valitsi jatko-suunnitteluun Nikkilän eteläpuolisen vaihtoehdon (ve NE).

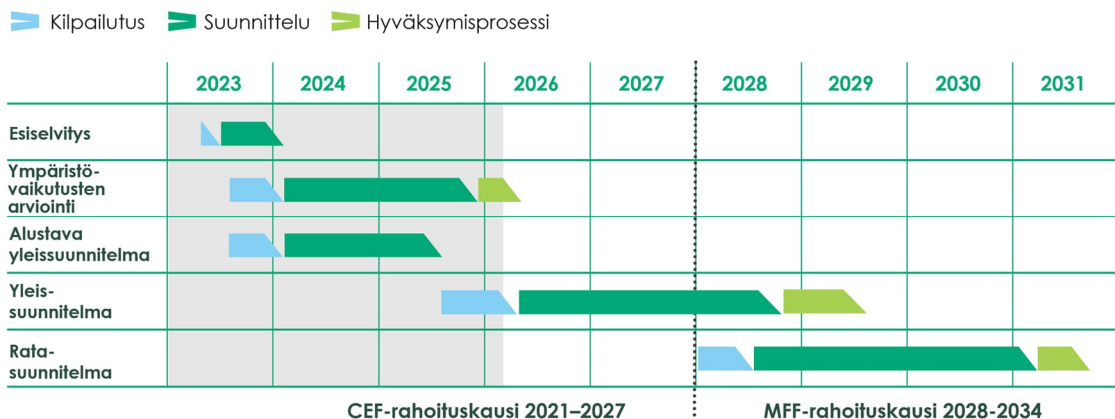


Kuva 12. Itäradan YVA-selostuksessa olevat vaihtoehdot välillä Lentorata–Backas [Itäradan YVA, s. 27].

Itäradan hankearviointi valmistui maaliskuussa 2026. Työssä on käytetty lähtökohtana Väyläviraston ratahankkeiden arviointiohjetta (Väylävirasto 2022). Ohjeistuksesta on kuitenkin poikettu siltä osin, että vertailuasetelmassa on oletettu Lentorata toteutuneeksi, koska Lentoradan olemassaolo on edellytys Itäradan toteutumiselle sen suunnitellun linjauksen mukaisena. [Itäradan hankearviointi, s. 6]

Suunnittelutilanne ja aikataulu

Itäradan suunnittelu jatkuu ratalain mukaisen yleissuunnitelman laatimisella. Kevään 2026 aikana tehdään yleissuunnitelmaan liittyviä maastotutkimuksia ja mittauksia, ja yleissuunnitelman kehitysvaihe käynnistyy elokuussa 2026. Tämän hetken aikataulun mukaan yleissuunnitelma valmistuu loppuvuodesta 2028.



Kuva 13. Itäradan suunnittelun aikataulu 3/2026.

Ratasuunnitelman laatiminen on tarkoitus käynnistää vuoden 2028 aikana ja sen suunnittelu jatkuu vuoteen 2031 asti. Rakentamisvaihe, joka sisältää myös rakentamissuunnittelun, kestää arviolta yhdeksän vuotta. Tällöin rata voisi olla liikennöitävässä vuoteen 2040 mennessä. Hankkeen rakentamisesta tai rakentamisen rahoituksesta ei ole vielä päätöstä.

4. KAAVAN KUVAUS

Yleiskaava

Yleiskaava on pitkän aikavälin maankäytön suunnitelma, jonka tarkoituksena on alueidenkäyttölain (132/1999) kunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteen sovittaminen. Yleiskaava ohjaa asemakaavojen laatimista. Yleiskaavassa voidaan osoittaa ja sovittaa yhteen esimerkiksi asuin- ja työpaikka-alueiden, virkistysalueiden sekä liikenneväylien sijainnit. Yleiskaava voidaan laatia myös vaiheittain (vaiheyleiskaava) tai osa-alueittain (osayleiskaava). Yleiskaavan hyväksyy kaupunginvaltuusto.

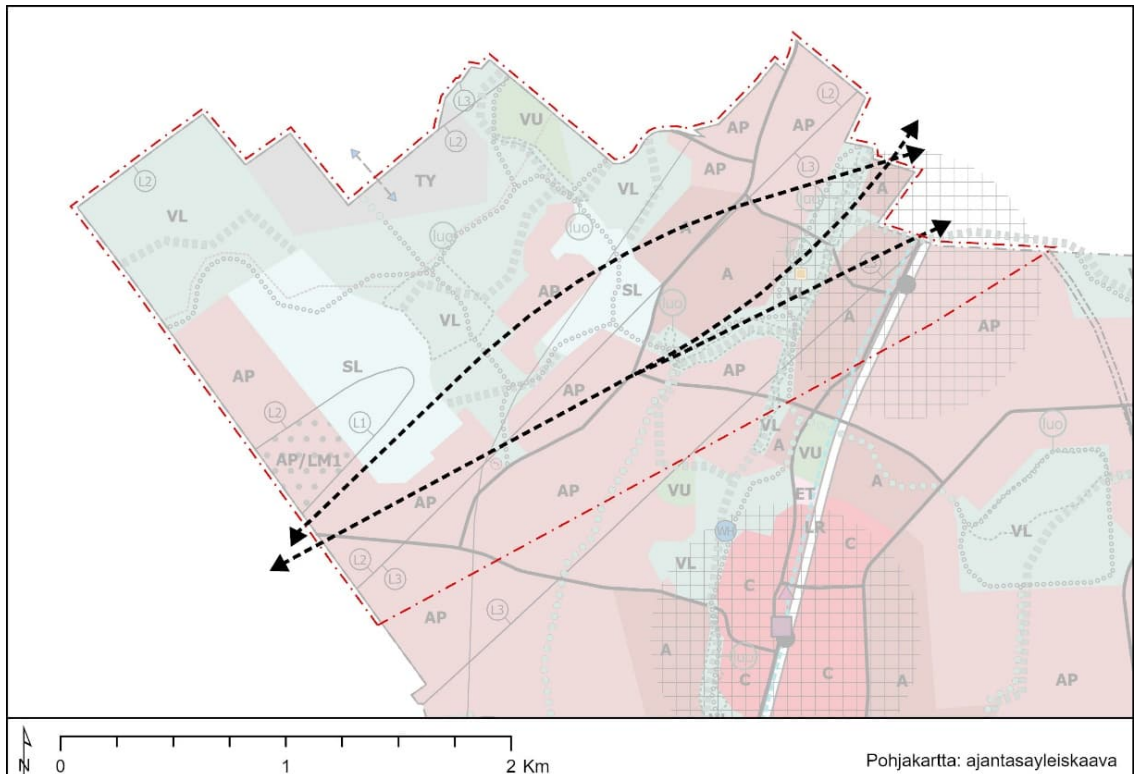
Vantaalla on voimassa yleiskaava 2020 (KV 25.1.2021, lainvoimainen 11.1.2023). Yleiskaava on oikeusvaikutteinen ja koostuu kolmesta kartasta. Yleiskaava 2020 on voimassa koko kaupungissa pois lukien Kehä III:n itäpuolinen ja Porvoonväylän eteläpuolinen alue Länsisalmen kaupunginosassa sekä kaksi pienempää aluetta Hakkilan ja Kiilan kaupunginosissa, joissa on voimassa yleiskaava 2007.

Vaiheyleiskaavan suhde muihin kaavoihin

Vaiheyleiskaavassa voidaan osoittaa nykyisen yleiskaavan lisäksi merkintöjä siten, että ne tulevat voimaan kokonaisyaleiskaavan lisäksi. Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaavassa osoitetaan Lentoradan ja Itäradan tunnelien linjaukset. Vaiheyleiskaavalla ei muuteta voimassa olevaa yleiskaavaa, joka jää alueella voimaan. Yleiskaavat ohjaavat asemakaavojen laatimista, ja raidehankkeiden tarkempi sijainti sekä tunnelien lisäksi tarvittavat maanpäälliset ja maanalaiset rakenteet ja ajoyhteydet tullaan myöhemmin osoittamaan asemakaavoissa.

Kaavaratkaisun kuvaus

Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaavassa osoitetaan raidehankkeiden linjaukset *Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus* -merkinnällä. Kaavamääräyksen mukaan *radat on rakennettava niin, ettei liikennöinti niillä häiritse olemassa olevaa eikä yleiskaavassa osoitettua maankäyttöä. Ratalinjausten suojavyöhykkeille ei saa rakentaa energiakaivoja (maalämpökaivoja) tai porakaivoja.*



Kuva 14. Kaavuluonnoskartta.

Raidehankkeiden rakentaminen tai niiden suunnittelu ei saa aiheuttaa haittaa voimassa olevan yleiskaavan toteuttamiselle. Yleiskaavassa 2020 on osoitettu pääradalle asemavaraus

Vallinojalle sekä radan varteen asemavaraukseen tukeutuva asuinaluevaraus (A). Ratahankkeet tulee toteuttaa tulevat asuinaluevaraukset huomioiden, ja varautua esimerkiksi runkomelun torjunnan osalta tulevaan asuinrakentamiseen.

Energiakaivojen tai porakaivojen rakentamisen estäviä suojavyöhykkeitä ei yleiskaavassa määritellä kartalle tai metrimääräisesti. Vaiheyleiskaavan laatimiseksi määrättyssä rakennuskielossa 90005Y suojaetäisyys on Lentoradan osalta 20 m tunnelin ulkoseinästä ja Itäradalla 100 m ratalinjauksen keskiviivan molemmin puolin. Itäradan suunnittelun edetessä tunneleiden tarkka sijainti sekä niiden edellyttämät suojaetäisyydet tulevat täsmentymään, jolloin suoja-
vyöhyke tulee kapenemaan. Suojavyöhykkeiden laajuus ja niille asetetut rajoitteet tarkentuvat suunnittelun edetessä. Asemakaavoissa voidaan osoittaa yksityiskohtaisemmalla tasolla suoja-
vyöhykkeet.

5. KAAVAN KESKEISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Ratahankkeita koskevien ympäristövaikutusten arviointimenettelyiden yhteydessä on selvitetty laajasti hankkeiden rakentamisen ja käytön aikaisia ympäristövaikutuksia. Lisäksi hankkeiden vaikutuksia on arvioitu osana hankkeiden suunnittelua.

Yleiskaavan vaikutusten arviointeja tullaan täydentämään yleiskaavaehdotukseen.

5.1 LIIKENTEELLISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Ratahankkeiden liikenteellisiä vaikutuksia on arvioitu Lentoradan ja Itäradan hankearvioinneissa, ympäristövaikutusten arvioinneissa sekä useissa hankeyhtiöiden laatimissa selvityksissä. Vantaan osalta keskeiset vaikutukset liittyvät kauko- ja lähijunien jakautumiseen pääradan ja Lentoradan välillä sekä pääradan liikenteen kehittämiseen. Junien liikennöintimallilla on merkittävä vaikutus Vantaan liikennejärjestelmään ja sitä kautta eri kaupunginosien saavutettavuuteen sekä houkuttelevuuteen.

Lentoradan hankearviointi

Lentoradan hankearvioinnin vertailuvaihtoehdossa kaukoliikenne liikennöi nykyisen tapaan päärataa pitkin ja hankevaihtoehdossa kaikki kaukojunat on siirretty liikennöimään Lentorataa pitkin. Molemmissa vaihtoehdoissa lähijunaliikenne on mallinnettu nykyiseen tapaan Tikkurilan kautta. Vuorotarjonta kauko- ja lähijunilla on sama molemmissa vaihtoehdoissa. Käyttäjien kohdistuvista vaikutuksista ainoaksi suoraksi vaikutukseksi on arvioitu pääradan ja Lahden oikoradan kaukojunien pysähdysten siirtyminen Tikkurilasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Hankearvioinnissa todetaan, että Lentorata lyhentää matka-aikoja Helsinki-Vantaan lentoasemalle kaikilta kaukojunaliikenteen asemilta paitsi Tikkurilasta. Suurimmillaan koettu matka-aika lyhenee 24 minuuttia (koetussa matka-ajassa on huomioitu odotusajan ja vaihtojen määrä käyttäen liikenne-ennustemallin painotuksia). Arvioinnin mukaan Lentorata pidentää matka-aikoja Tikkurilaan pääradan ja Lahden suunnasta nykyisiltä kaukojunaliikenteen asemilta, kun suora kaukojunayhteys siirtyy Tikkurilasta lentoasemalle. Koetut matka-ajat Tikkurilaan pitenevät Hämeenlinnan pohjoispuolelta sekä Lahden itäpuolelta keskimäärin 15 minuuttia. Arvioinnissa todetaan myös, että yhteys pääradan ja Lahden oikoradan lähijuna-asemilta pääradan ja Lahden oikoradan kaukojuniin huononee, kun Tikkurilan vaihtoyhteys lähijunista kaukojuniin poistuu.

Tällä on suoria vaikutuksia suunnittelualueen liikenteeseen ja saavutettavuuteen. Hankearvioinnissakin todetaan, että seudullisten joukkoliikennematkojen koettu matka-aika kasvaa Lahden, Riihimäelle ja Hämeenlinnaan muun muassa Tikkurilasta, Malmilta ja Koivukylästä. Korson osalta vaikutuksen voi arvioida olevan samaa luokkaa Koivukylän kanssa.

Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostus ja sen täydennys

Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksen mukaan arvioitavien vaihtoehtojen (VE L ja VE P) liikenteelliset vaikutukset syntyvät kahdesta erityyppisestä mahdollisesta junaliikenteen muutoksesta:

1. Lentoradan (VE L) myötä kaukojunat alkavat kulkea Lentoaseman kautta, jolloin pääradan ja Lahden oikoradan suunnalta avautuu vaihdoton yhteys Lentoasemalle. Myös junayhteys Helsingistä ja Pasilasta Lentoasemalle nopeutuu, mikäli kaukojunat ovat käytössä näillä matkoilla tai Lentoradalle sijoitetaan myös lähijunia. Tässä vaihtoehdossa kaukojunat lakkaavat pysähtymästä Tikkurilassa. Pääradan ja Lahden oikoradan suunnista junamatkustajien matka-aika Lentoasemalle lyhenee ja vaihtamistarve Kehäradan juniin poistuu. Tikkurilan osalta muutos on päinvastainen.
2. Kun kaukoliikenneraiteilta Pasilan ja Keravan välillä siirtyy kaukojunia Lentoradalle (VE L), vapautuu nykyisille kaukoliikenneraiteille lisää kapasiteettia, mikä osaltaan mahdollistaa junamäärän kasvattamisen, mikäli lisätarjonnalle on riittävästi kysyntää ja taloudelliset edellytykset. Pääradan lisäraide (VE P) synnyttää samankaltaisen muutoksen. Vuorovälin mahdollinen tihentäminen johtaa parempaan palvelutasoon ja mahdollisuuteen ryhmitellä nopeita, harvakseltaan pysähtyviä lähijunia ja hitaampia, tiheästi pysähtyviä lähijunia uudella tavalla. Toisaalta junaliikenteen lisääminen kasvattaa liikennöinnin kustannuksia. Junaliikenteen kapasiteetin lisäämisen vaikutukset korostuvat erityisesti ruuhka-aikojen liikenteessä. Kaupunkirataliikenteen (I-, P- ja K-junat) määrään vaihtoehdot eivät merkittävästi vaikuta.

Arviointiselostuksessa todetaan yleisesti, että junaliikenteen palvelutason muutokset (matkaajat, vuorotiheys, vaihtamistarve) vaikuttavat junaliikenteen houkuttelevuuteen muihin kulkutapoihin nähden. Junaliikenteen palvelutason parantuessa juniin siirtyy matkustajia erityisesti henkilöautoista ja linja-autoista, mikä vaikuttaa näiden liikennemuotojen ajosuoritteisiin ja liikenteen ympäristöhaittoihin. Lisäksi saavutettavuusmuutokset vaikuttavat hieman matkojen suuntautumiseen: kohteisiin, joihin yhteydet paranevat, suuntautuu hieman aiempaa enemmän matkoja kaikki liikennemuodot summattuna ja matkoja tehdään vastaavasti hieman vähemmän muualle.

matkavastus JL AHT	Lentoasema	Tikkurila	Hki keskusta	Tampere	Hämeenlinna	Riihimäki	Hyvinkää	Järvenpää	Kerava	Korso	Malmi	Kouvola	Lahti	
Lentoasema		0%	-26%	-22%	-22%	-13%	-2%	0%	0%	0%	0%	0%	-24%	-20%
Tikkurila	0%		0%	32%	32%	12%	0%	0%	0%	0%	0%	36%	19%	
Hki keskusta	-22%	0%		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Tampere	-18%	25%	0%		0%	0%	0%	8%	9%	16%	10%	1%	3%	
Hämeenlinna	-8%	9%	0%	0%		0%	0%	0%	1%	7%	4%	1%	0%	
Riihimäki	-10%	8%	0%	0%	0%		0%	0%	0%	3%	3%	1%	0%	
Hyvinkää	0%	0%	0%	0%	0%	0%		0%	0%	0%	0%	12%	1%	
Järvenpää	0%	0%	0%	12%	0%	0%	0%		0%	0%	0%	17%	2%	
Kerava	0%	0%	0%	16%	4%	0%	0%	0%		0%	0%	9%	0%	
Korso	0%	0%	0%	16%	12%	2%	0%	0%	0%		0%	17%	7%	
Malmi	0%	0%	0%	9%	7%	11%	0%	0%	0%	0%		10%	10%	
Kouvola	-19%	27%	0%	1%	1%	0%	6%	16%	13%	18%	11%		0%	
Lahti	-14%	12%	0%	1%	0%	0%	1%	8%	4%	9%	5%	0%		
Mäntsälä	0%	0%	0%	11%	9%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Hyrylä	0%	0%	0%	5%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	0%	
Leppävaara	-4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Kivistö	0%	0%	0%	-6%	0%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	-6%	-3%	
Tammisto	0%	0%	0%	1%	-1%	9%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	3%	
Vallila	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Meilahti	-14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Itäkeskus	0%	0%	0%	4%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	3%	

Taulukko 1. Lentoradan synnyttämät joukkoliikennedyhteyksien matkavastusten %-muutokset (Lentoradan YVA-selostus, s. 47).

Lentoradan YVA-selostuksessa olevassa taulukossa X on esitetty Lentoradan synnyttämät joukkoliikennedyhteyksien matkavastusten %-muutokset. Sinisellä olevissa soluissa palvelutaso paranee, kun taas punaisella olevissa palvelutaso heikkenee. Paikannimien pystysarake osoittaa mistä matkustetaan ja vaakariivi mihin. Vantaan alueisiin kohdistuu taulukon mukaan sekä positiivisia että negatiivisia muutoksia.

Lentoradan täydennetyt YVA-selostuksen mukaan Lentoradan linjauksen muuttuminen ei muuta alkuperäisessä YVA-selostuksessa kuvattuja liikenteellisten vaikutusten vaikutusmekanismeja. Uusi linjaus kuitenkin mahdollistaa, että osa lähijunista Kerava-Helsinki voisi siirtyä käyttämään Lentorataa. Tämä voi heikentää Tikkurilan lisäksi myös Korson, Rekolan, Koivukylän ja Hiekkaharjun saavutettavuutta, mikäli lähijunaliikenteen vuoromäärät pysyvät nykyisellään.

Täydennetyt YVA-selostuksen mukaan suunnittelualueella sijoittuu yksi Lentoradan ajotunneli Lehmustontien ja Fallbackantien risteyksen itäpuolelle. Ajotunnelin kautta kulkevien louhekuljetusten määräksi on arvioitu 117 000 ja louhinnan kestoksi 40

kuukautta. Louhekuljetusten aiheuttama suhteellinen lisäys alueen raskaan liikenteen määriin on huomattava ja selostuksessakin todetaan, että raskas liikenne voi synnyttää turvallisuus- ja meluhaittaa.

Itäradan hankearviointi

Itäradan hankearvioinnissa kaiken kaukojunaliikenteen oletetaan käyttävän Lentorataa sekä vertailuvaihtoehdossa että hankevaihtoehdossa, jossa Itärata erkanee Lentoradasta tunnelissa. Hankevaihtoehdossa kaikki nykyisellään Lahden oikorataa käyttävä kaukojunaliikenne käyttää Itärataa. Hankevaihtoehdossa on lisäksi lähijunaliikennettä Helsingin ja Porvoon välillä ja arvioinnissa on oletuksena, että sitä liikennöidään 30 minuutin vuorovälillä.

Vantaan osalta merkittävimmät vaikutukset liittyvät kaukoliikenteen siirtymiseen Tikkurilasta Lentoasemalle. Hankearvioinnissa vaihtoehtojen välillä on tämän osalta erona siis kulkevatko idän suunnan kaukojunat Lahden oikoradan vai Itäradan kautta.

Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostus

Yllä mainitut Itäradan hankearvioinnin pääoletukset todetaan myös hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa. Näillä oletuksilla on merkittäviä vaikutuksia Vantaan junaliikenteeseen, koska viimeistään Itäradan myötä kaikki idän suunnan kaukojunaliikenne poistuisi Tikkurilasta. Lisäksi pääradan ja idän suuntainen lähijunaliikenne hajautuu Vantaalla, kun Porvoon ja Helsingin välinen lähijunaliikenne pysähtyisi Vantaalla lentoasemalla. Toisaalta Helsingin ja Porvoon välinen lähijunaliikenne avaa uuden vahvan joukkoliikenteen runkoyhteyden idän suuntaan.

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 Itäradan jatkosuunnitteluun valitulla ratalinjauksella Z-lähijunien vuorovälien tihentäminen parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa Keravan lisäksi myös Tikkurilassa, Järvenpäässä, Mäntsälässä ja Orimattilassa. Vertailu on tehty tilanteeseen, jossa kaiken kaukoliikenteen on oletettu kulkevan Lentoradalla. Z-lähijunien vuorovälien tihentäminen kuitenkin korvaa poistuvaa kaukojunaliikennettä eli nykytilanteeseen verrattuna nopeampia yhteyksiä esimerkiksi Tikkurilasta Lahteen poistuu. Nykytilaan verrattuna kaukojunien poistuminen Tikkurilasta heikentääkin Tikkurilan alueen kansallista saavutettavuutta ja houkuttelevuutta. Vaikka joiltakin asemilta yhteydet Tikkurilaan voivat parantua lähijunaliikenteen tihtyessä, kokonaisuudessa liikennöintimuutosten vaikutus Tikkurilaan sekä Itä-Vantaalle on todennäköisesti negatiivinen. Länsi- ja Keski-Vantaan osalta muutoksilla voi arvioida olevan jonkin verran positiivisia vaikutuksia.

Itäradan jatkosuunnitteluun valittu linjaus hyödyntää suunnittelualueella rakentamisen aikana todennäköisesti samaa ajotunnelia kuin Lentorata. Arviointiselostuksessa ei ole erikseen arvioitu yksittäisten ajotunnelien kuljetusmääriä, mutta ajotunnelin käytöstä aiheutuneet vastaavia vaikutuksia kuin Lentoradan rakentamisesta.

Liikenteelliset vaikutukset Vantaalle

Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaava mahdollistaa merkittäviä ratahankkeita ja sitä kautta edistää joukkoliikennettä sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta. Lisäksi vaiheyleiskaava turvaa Suomen kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävimmän lentoaseman kehittämismahdollisuuksia.

Arvioidessa Lentoradan ja Itäradan liikenteellisiä vaikutuksia Vantaalle on huomioitava liikennöintimallien epävarmuudet. Liikennöintimallista ei ole tehty päätöksiä eikä siis ole varmaa tietoa, miten kauko- ja lähijunaliikenne jakautuvat Lentoradan ja pääradan välille ja mitä muutoksia eri hankkeet aiheuttavat. Joka tapauksessa osa junaliikenteestä siirtyy hankkeiden toteutuessa liikennöimään Lentorataa pitkin ja tällä tulee olemaan vaikutuksia Vantaan eri alueiden saavutettavuuteen sekä sitä kautta houkuttelevuuteen.

Positiivisin vaikutus hankkeilla on Aviapoliksen alueelle, kun Lentoaseman juna-asemalle tulee kaukojunayhteyksiä. Vaikutukset Aviapoliksen suuralueella kuitenkin vaihtelevat, koska alue on laaja ja juna-asema sijaitsee alueen pohjoisosassa. Esimerkiksi Lentoradan YVA-selostuksessa joukkoliikenteen palvelutason on arvioitu Tammistossa osittain heikkenevän.

Länsi-Vantaan osalta kaukojunien siirtyminen Lentoradalle tuo vaihtoyhteydet kaukojunaliikenteeseen lähemmäs ja näin ollen pääosin parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa siltä osin. Toisaalta esimerkiksi junayhteys Myyrmäestä Lentoasemalle on nykyisin vain muutamia minuutteja hitaampi kuin Pasilaan ja vaihtopaikan valintaan voivat vaikuttaa myös lippuvyöhykkeet ja lippujen hinnat. Lentoradan YVA-selostuksessa Kivistöön on arvioitu kohdistuvan sekä positiivisia että negatiivisia joukkoliikenteen palvelutasomuutoksia.

Suurimmat negatiiviset vaikutukset kohdistuvat arviointien mukaan Tikkurilaan, mutta joukkoliikenteen palvelutaso heikkenee Vantaalla myös muilla pääradan asemaseuduilla, joihin suunnittelualuekin kuuluu. Todennäköisesti liikennöintimallin muutoksella on negatiivisia vaikutuksia joukkoliikenteeseen myös muilla Itä-Vantaan alueilla, kun vaihtoyhteys kaukojuniin siirtyy kauemmas. Tätä on mahdollista osittain kompensoida lisäämällä lähijunaliikenteen tarjontaa pääradalla, mutta lisätarjonta kuitenkin edellyttää riittävää matkustajakysyntää sekä taloudellisia edellytyksiä. Näitä vaikutuksia tullaan arvioimaan vielä tarkemmin vaiheleiskaavan ehdotusvaiheeseen.

Hankkeiden YVA-selostusten mukaan ratahankkeet kasvattavat joukkoliikenteen käyttöä ja vähentävät autoliikennettä. Joillakin väleillä joukkoliikenteen käyttö voi kuitenkin myös vähentyä, kun yhteysvälin liikenne hidastuu tai muuttuu vaihdolliseksi. Autoliikenteen määrien kehittymiseen sekä joukkoliikenteen kysyntään vaikuttaa joukkoliikennedyhteyksien muuttumisen lisäksi merkittävästi myös autoilun hinta. Hankkeiden laajuus huomioiden näitä vaikutuksia on arvioitava Vantaan osalta vielä tarkemmin, samoin mahdollista kulkutapaosuuden muutosta.

Yhteenvedona voi todeta, että hankkeilla tuskin tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia suunnittelualueen ajoneuvoliikenteeseen lukuun ottamatta rakentamisen aikaisia vaikutuksia. Huomioiden, että ajotunneliin johtavan tien varrella on Vantaalla pientaloja sekä päiväkotia, on rakentamisesta aiheutuvien haittojen minimoimiseen kiinnitettävä huomiota jatkosuunnittelussa. Vantaalla saattoliikenne suuntautuu Lentoradan toteutuessa Tikkurilan sijaan lentoasemalle, mutta tämän vaikutus alueiden kokonaisliikennemääriin on tuskin kovinkaan merkittävä.

5.2 YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Lentoradan ja Itäradan ympäristövaikutuksia on arvioitu laajasti hankkeiden ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä. Lentoradan YVA-selostus on ollut nähtävillä 1.11.-29.12.2023 ja YVAn täydennys uuden linjauksen osalta 8.12.-21.1.2026. Yhteysviranomaisen antoi ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta perustellun päätelmänsä 23.2.2024 ja täydennyksestä 20.3.2026. Itäradan YVA-selostus on ollut nähtävillä 11.2.-12.3.2026. Yhteysviranomaisen tulee antamaan perustellun päätelmän kevään 2026 aikana.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksissa on kuvattu hankkeiden todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset:

- Väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
- Maahan, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen sekä eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- Yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
- Luonnonvarojen hyödyntämiseen
- Näiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin

Kunkin vaikutuslajin osalta on kuvattu alueen nykytila, arvio vaikutuksista ja keinot haitallisten vaikutusten estämiseen tai lieventämiseen. Paikoin YVA-selostuksessa on arvioitu vaikutuksia yleiskaavatasoa tarkemmin.

Vaikutukset ihmisen elinoloihin ja ympäristöön

Rakentamisen aikaiset meluvaikutukset aiheutuvat erityisesti tunnelien rakentamisesta syntyvän louheen kuljetuksesta. Vantaalle on Lentoradan uuden linjauksen myötä suunniteltu ajotunnelin rakentaminen Lehmustontien varteen, Fallbackantien risteuksen tuntumaan. Rakentamisen aikainen raskas liikenne aiheuttaa häiriötä melun ja tärinän vuoksi lähialueen asukkailla 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. Samaa ajotunnelia on suunniteltu käytettävän molempien raidehankkeiden tunneleiden louhekuljetuksiin.

Runkomelua ja tärinää aiheutuu sekä tunnelien rakentamisen että ratojen rakentamisen ja käytön aikana. Runkomelu on keskeinen kysymys ihmisiin kohdistuvien vaikutusten kannalta. Käytön aikaiset runkomeluvaikutukset on arvioitu rataa tehtävä runkomeluvaimennus huomioiden. YVA-menettelyssä on tehty tärinä- ja runkomeluvaikutusten arviointi. Arviointien mukaan kaava-alueella ei ole ohjevot ylittävälle tärinälle altistuvia rakennuksia, ja runkomelulle altistuvat rakennukset saadaan laskennallisesti suojattua runkomelun vaimennusmenetelmillä.

Jatkosuunnittelussa tulee tutkimuksin, mallinuksin ja mittauksin suunnitella vaimennukset ja varmistaa niiden toimivuus, jotta käytön aikana ohjevotasot vaikutusalueen rakennuksissa eivät ylitä. Riittävä runkomeluvaimennus tulee toteuttaa nykyisten lisäksi myös suunniteltujen asuinalueiden kohdalla, sillä myöhemmin runkomelun vaimentaminen on vaikeampaa. Ratojen aiheuttamasta tärinästä ja runkomelusta ei saa aiheutua haittaa voimassa olevien kaavojen toteuttamiselle.

Raideliikenteen meluvaikutuksia on arvioitu ainoastaan maanpäällisillä rataosuuksilla. Vantaan alueella raidehankkeet kulkevat tunnelissa, joten kaukojunaliikenteen siirtyessä käyttämään Lentorataa ja Itärataa pääradan sijaan vähenee junaliikenteen melu pääradalla. Melun väheneminen riippuu liikennemäärien muutoksista. Vaikutukset kohdistuvat pääradan varrelle, pääosin kaava-alueen ulkopuolelle.

Vaikka rakentamisen aikaiset ilman epäpuhtauksien päästöt ovat väliaikaisia ja paikallisia, vaikutus ei lähialueen asukkaiden kannalta ole merkityksetön sen pitkän keston vuoksi. Lentoradan louhinnan arvioitu kesto Vantaalle sijoittuvan ajotunnelin osalta on noin 40 kuukautta. Itäradan louhintaan on suunniteltu käytettävän samaa ajotunnelia. Suurin ilmanlaatuhaittojen lähde on rakentamisen aikaisten kuljetusten aiheuttama pölyäminen erityisesti reitin alkuosassa. Reitin varrella on asutusta sekä päiväkotia.

Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, pohjavesiin

YVA-selostusten mukaan merkittävimpien pintavesiin kohdistuvien vaikutusten arvioidaan ajoittuvan rakentamisvaiheeseen ja ne aiheutuvat tunnelin louhimisesta sekä ylijäämään ja -kiviaineksen käsittelystä sekä sijoittamisesta aiheutuvasta kiintoaineksen/ravinteiden kulkeutumisesta hulevesiin ja sitä kautta sadevesijärjestelmiin, viemäreihin ja vastaanottaviin vesistöihin. Tunnelien louhinnassa käytetään vettä. Louhinnan yhteydessä räjähdysainejäämistä voi poraus- ja hulevesien mukana kulkeutua vesistöä rehevöittäviä tyyppiyhdisteitä. Vaikutusten vesistöihin on arvioitu erittäin vähäisiksi, ja tunnelin tiivistäminen pienentää pohjavesistä johtuvien pintavesimuutosten riskiä.

Lentoradan tunnelin työmaavedet johdetaan viemäriverkostoon eivätkä ne näin ollen heikennä vesistöjen tilaa. Itäradan hulevesien ja kuivatusvesien johtamissuunnitelmaa ei ollut YVA-vaiheessa, joten vaikutuksia ei ole arvioitu vesistökohtaisesti. On arvioitu, että tunneliosuutta louhittaessa työmaalta johdetaan lähimaastoon vettä, joka koostuu tunneliin suotautuvasta vedestä sekä poraukseen käytettävästä vedestä. Käytön aikaiset vaikutukset molempien hankkeiden osalta katsotaan merkityksettömiksi. Rakentamistöistä johtuvat vaikutukset arvioidaan väliaikaisiksi.

Lentoradan vaikutuksia pintavesiin on arvioitu Nissinojan osalta, joka on Rekolanojan latva-puro. Lentoradan linjaus edellyttää Nissinojan uoman siirtoa Keravalla, mikä voi aiheuttaa lyhytaikaista samentumista. Uoman muutokset tulee toteuttaa niin, että ne eivät vaaranna Rekolanojassa esiintyvän taimenen elin- ja lisääntymisoloja.

Lentoradan kohdalle sijoittuu Lentoaseman ja Mätäkiven (Tuusulassa) vedenhankinnan kannalta tärkeät 1. luokan pohjavesialueet. Lentoradan linjaus sijoittuu ainoastaan Mätäkiven pohjavesialueen B-osalle. Kaava-alueelle ei sijoitu pohjavesialueita. Lisäksi Vallinojan savikko-alueella voi esiintyä paineellista pohjavettä savenalaisissa maakerroksissa. Ratatunnelien rakentaminen voi aiheuttaa vaikutuksia pohjaveden määrään, pinnankorkeuteen ja virtausolosuhteisiin.

Lentoradan osalta on laadittu pohjavesimallinnus, jonka perusteella Mätäkiven pohjavesialueen vedenhankinnalle ei aiheudu haitallisia vaikutuksia. Lentoaseman pohjavesialueella pohjaveden alenema on suurin nykyisen juna-aseman alueella. Rakentamisen aikaiset vaikutukset voivat vaikuttaa pohjaveden määrään. Itäradan osalta ei ole vielä tehty erillisiä pohjavesitutkimuksia tai -kartoituksia, mutta ne ovat osa jatkosuunnittelua.

Haitallisia vaikutuksia voidaan pienentää huomattavasti kallioperän tiivistämisellä ja pohjaveden pinnan alapuolelle tulevien rakenteiden toteuttamisella siten, että ne eivät vaikuta haitallisesti pohjaveden pinnankorkeuksiin. Käytön aikana ei arvioida muodostuvan uusia pohjavesivaikutuksia.

Kaava-alueella on energia- ja mahdollisesti talousvesikaivoja, joita ei ole vielä kartoitettu. Kai-vokartoitukset tullaan tekemään Itäradan osalta vuonna 2026 ja Lentoradan osalta vuonna 2027, ja niistä saatuja tietoja täydennetään kaava-aineistoon suunnittelun edetessä. Hankkeiden toteutuksen yhteydessä ratalinjauksen suojavyöhykkeellä sijoittuvat energia- ja talousvesikaivot tulee poistaa käytöstä. Kaivojen kartoituksen yhteydessä arvioidaan, mitkä kaivot on poistettava käytöstä, ja onko osa energiakaivoista mahdollista korvata uudella, linjauksesta hieman etäämmäs sijoitettavalla tai viistoon porattavalla energiakaivolla.

Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Luontotyyppi-kohteiden läheisyydessä tapahtuva rakentaminen voi aiheuttaa epäsuoria kielteisiä vaikutuksia, mm. vesistövaikutusten ja reunavaikutuksen kautta. Tunnelirakentaminen voi vuotovesien kautta vaikuttaa pohjaveden pinnantasoon ja sitä kautta mm. lähdeluontotyypeihin.

Lentoradan linjaus ohittaa tunnelissa Rauno ja Liisa Ruuhijärven metsän sekä Tussinkosken luonnonsuojelualueet. Tunnelien ei arvioida muuttavan suojeluverkoston kohteiden elinympäristöjä ja vaikutukset vuotovesien kautta arvioidaan olevan hyvin epätodennäköisiä.

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 rakennusmateriaalien ja työkoneiden päästöistä sekä maa- ja kiviainesten kuljetuksista. Tunnelien rakentamisesta johtuvat kasvihuonekaasupäästöt ovat merkittävät louhittavan kiviaineksen määrän vuoksi. Lentoradan rakentamisen kasvihuonekaasupäästöjen arvioidaan olevan yhteensä 462 000 t CO₂e. Junien liikennöinnin energiankulutuksen arvioidaan tuottavan päästöjä 30 vuoden aikana 99 377 t CO₂e, sekä vähentävän muun liikenteen päästöjä 21 000 t CO₂e. Itäradan päästöjen välillä Lentorata-Backas arvioidaan olevat rakentamisen aikana 289 600 t CO₂e (11 220 t CO₂e/km) ja 50 vuoden kunnossapidon aikana 69 300 t CO₂e (2 690 t CO₂e/km).

Hankkeiden rakentamisen aikaisia päästöjä on mahdollista vähentää esimerkiksi vähähiilisten materiaalien avulla tai pyrkimällä vähentämään kiviaineksen kuljetuksista aiheutuvia päästöjä.

Käytönaikaiset päästöt muodostuvat junien liikennöinnistä ja kunnossapidosta. Käytön aikana saavutetaan arvion mukaan myös hieman päästövähennystä junan korvatesa osan muista matkoista ja maantiekuljetuksista. Päästövähennysten maksimoimiseksi yhteyden tulee olla houkutteleva, mikä saavutetaan korkeammalla nopeudella. Käytön aikaisiin vaikutuksiin liittyy paljon epävarmuuksia.

5.3 VAIKUTUKSET YHDYSKUNTARAKENTEeseen

Kaavassa osoitettavien raidehankkeiden suorat vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön ovat suunnittelualueella vähäisiä, sillä Vantaan alueella suunnitellut ratalinjaukset kulkisivat kokonaan maan alla. Maan päälle näkyviä rakenteita olisivat kuilurakennukset sekä ajotunnelin suuaukko, joita ei osoiteta yleiskaavassa. Näiden tarkempi sijainti ja muut ominaisuudet osoitetaan asemakaavoissa.

Mittavien raideinvestointien vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ovat laajoja, ja vaikutus ulottuu hyvin pitkälle tulevaisuuteen. Valtakunnallisen raidehankkeen keskeisimmät vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen syntyvät välillisesti junaliikenteen muutosten aiheuttaman eri alueiden saavutettavuuden muutoksen kautta. Muutokset kaukojunaliikenteessä vaikuttavat erityisesti Tikkurilan ja Lentoaseman asemien saavutettavuuden muutosten kautta.

Lentorata lisäksi isossa kuvassa Aviapolis-alueen ja lentokentän ympäristön vetovoimaa ja parantaisi valtakunnallista saavutettavuutta. Lentoradan on arvioitu vaikuttavan Aviapoliksen ja Pakkalan toimitilakysyntään positiivisesti sekä nostavan asuinrakennuskysyntää Aviapoliksessa. Lisäksi hanke voi laajentaa työssäkäyntialueita ja parantaa työvoiman saatavuutta sekä vaikuttaa positiivisesti pääkaupunkiseudun kansainväliseen kilpailutilanteeseen.

Kaukojunaliikenteen siirtyminen lentoasemalle voi mahdollistaa lähijunien lisäliikennettä pääradalle. Tämä voi lisätä pääradan asemanseutujen kiinnostavuutta asukkaiden näkökulmasta. Samalla kaukojunaliikenne siirtyy länemmäksi nykyiseltä pääradalta, millä voi olla merkitystä Länsi-Vantaan saavutettavuuteen kaukoliikenteen junista.

Tikkurilan kautta kulkevan kaukojunaliikenteen väheneminen tai poistuminen heikentää Tikkurilan kiinnostavuutta erityisesti yritysten sijoittumispaikkana. Junaliikenteen ja vaihtojen merkittävä väheneminen Tikkurilassa johtaa väistämättä myös liikenteeseen tukeutuvien palveluiden vähenemiseen asemalla ja sen ympäristössä. Tällä voi olla vaikutusta Tikkurilan vetovoimaisuuteen.

Kaukojunaliikenteen siirtyminen osin tai kokonaan pois pääradalta voi vähentää raideliikenteen melua pääradan ympäristössä. Muutos ei kuitenkaan mahdollista merkittävää asuinrakentamispotentiaalin kasvua, sillä pääradan varrella on jo nykyisin vielä toteutumattomia asuinaluevarauksia sekä täydennysrakentamispotentiaalia, jotka on mahdollista toteuttaa meluntorjunta huomioiden. Kaava-alueen lähistöllä näistä merkittävin on yleiskaavassa pääradalle osoitettuun Vallinojan asemavaraukseen tukeutuva asuinaluevaraus. Vaiheleiskaavassa osoitetut raideliikenteen tunnelin ohjeelliset linjaukset eivät saa heikentää Vantaan mahdollisuuksia hyödyntää Vallinojan aluetta asuntorakentamiseen.

Ratahankkeiden tekemisessä arvioinneissa on keskitytty koko hankkeen aiheuttamiin pääasiassa paikallisiin yhdyskuntarakenteellisiin vaikutuksiin. Kaavatyössä tullaan täydentämään saavutettavuuden muutoksen aiheuttamia välillisiä yhdyskuntarakenteellisiä vaikutuksia Vantaan alueella.

6. SUUNNITTELUPROSESSIN VAIHEET

Kaava sisältyy kaavoitussuunnitelmaan 2026-2028 ja on kaavoituskatsauksessa 2026

Käynnistämispäätös, kaupunginhallitus 23.2.2026 § 16

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 23.4.2026

Kaavatyöhön osallistuneet

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan. Kaava perustuu Lentorata Oy:n ja Itärata Oy:n toimittamiin suunnitelmiin.

Vantaan kaupunki:

Kaupunkirakenne ja ympäristö

Yleiskaavoitus:	Juha Nurmi	yleiskaavapäällikkö
	Anna-Mari Kangas	yleiskaavasuunnittelija
	Eeva Juusela	kaavatekninen koordinaattori
Rakennusvalvonta:	Petteri Erling	johtava lupa-arkkitehti

Ympäristökeskus:

Kadut ja puistot

Suunnittelu:	Joonas Stenroth	liikenneinsinööri
--------------	-----------------	-------------------

Lentorata Oy: Siru Koski

Itärata Oy: Minna Weurlander

7.LÄHTEET

Helsingin seudun liikenne 2023: MAL 2023 Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma, 90 s.

Vantaan kaupunki 2021: Vantaan yleiskaava 2020 Selostus, 208 s.

Hankkeiden aineistot:

- Lentorata
 - Lentorata Oy 2025: Lentoradan YVA Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys, 103 s.
 - Lupa- ja valvontavirasto 2026: Perusteltu päätelmä (ajantasaistettu) Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula & Kerava, 28 s.
 - Suomi-rata Oy 2023: Lentoradan esiselvitys, 90 s.
 - Suomi-rata Oy 2023: Lentoradan hankearviointi, 58 s.
 - Suomi-rata Oy 2023: Lentoradan YVA Ympäristövaikutusten arviointiselostus, 231 s.
 -
- Itärata
 - Itärata Oy 2025: Itäradan YVA, ympäristövaikutusten arviointiselostus, 283 s.
 - Itärata Oy 2026: Itäradan hankearviointi, 89 s.

8. KAAVAKARTTA JA -MÄÄRÄYKSET

