

Lentorata Oy Lentorata, Tuusula, Kerava, täydennetty YVA-selostus, lausunto Lupa- ja valvontavirastolle

Keski-Uudenmaan ympäristölautakunta 17.02.2026 § 17
663/00.04.01/2025

Valmistelija	Ikonen Ekaterina
Esittelijä	ympäristökeskuksen johtaja Sjöblom Leena
Lausuntopyyntö	Uudenmaan ELY-keskus (1.1.2026 alkaen Lupa- ja valvontavirasto) pyysi lausuntoja Lentorata Oy:n täydennetystä ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. YVA-selostus liitteineen, kuulutus ja lausuntopyyntö löytyvät internetistä osoitteesta www.ymparisto.fi/LentorataYVA . Lausuntojen määräaika oli 21.1.2026. Lausunnot tulee toimittaa vuoden 2025 puolella Uudenmaan ELY-keskuksen kirjaamoon kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi ja 1.1.2026 alkaen Lupa- ja valvontaviraston kirjaamoon kirjaamo@lvv.fi , diaarinro LVV-U/21294/2026.

Keski-Uudenmaan ympäristökeskukselle myönnettiin pyynnöstä lisäaikaa lausunnon antamiseen 20.2.2026 asti.

Lausuntopyyntöä koskeva toiminta

Lentorata on uusi, suunnitteilla oleva ratayhteys, joka kulkee tunnelissa Helsingin Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle. Noin 25 kilometriä pitkstä Lentoradasta noin kilometri on kaksiraiteista avorataa ja 24 kilometriä on kahdessa erillisessä ratatunnelissa. Radalla on tunneliasema Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Hankealueen kunnat ovat Helsinki, Vantaa, Tuusula ja Kerava.

Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja lentoasemalle, vähentää henkilöautolla ajettuja kilometrejä sekä tuoda kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä pääkaupunkiseudun liikennöinnissä. Hankkeesta vastaava on Lentorata Oy (ent. Suomi-rata Oy), jonka tehtävänä on suunnitella Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle kulkeva uusi ratayhteys, Lentorata, rakentamisvalmiuteen saakka. Yhtiön osakkaita ovat Suomen valtion lisäksi Helsinki, Vantaa ja Lahti.

Hankkeen vaihtoehdot

YVA-menettelyn aiemmassa vaiheessa vuosina 2023–2024 YVA-ohjelmassa ja YVA-selostuksessa esitettiin arvioitavaksi kahta toteutusvaihtoehtoa:

Vaihtoehto L: Lentorata

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

Lisäksi on tarkasteltu vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa pääradalle on toteutettu Pasila–Riihimäki rataosan liikenteellisen välityskyvyn parantamisen 1. ja 2. vaiheiden mukaiset toimenpiteet. Kaikissa tarkasteltavissa vaihtoehdoissa digitaalinen turvalaite- ja kulunvalvontajärjestelmä oletetaan toteutetuksi.

Hanketta koskeva arviointiselostus on kuulutettu ensimmäisen kerran 1.11.–29.12.2023. Yhteysviranomaisen on pyytänyt hankkeesta vastaavaa täydentämään selostusta. Täydennyksessä tarkastellaan Lentoradan

(vaihtoehto L) muuttunutta linjausta Tuusulan kuntarajalta Keravan asemalle, jossa Lentorata liittyy päärataan jo Keravan aseman eteläpuolella. Uusi linjaus sijoittuu Tuusulaan, Vantaalle ja Keravalle. Helsingin alueella linjaus ei muutu aiemmasta.

Päätösehdotus

Keski-Uudenmaan ympäristölautakunta päättää

- antaa seuraavan lausunnon

- tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta välittömästi kokouksessa

Keski-Uudenmaan ympäristölautakunnan lausunto

Pohjavedet

Lentoradan uusi linjaus kulkee noin 1,6 kilometrin matkan Mätäkiven pohjavesialueen B-osalla, kun aiempi linjaus kulki yhteensä noin 3,1 kilometriä Mätäkiven pohjavesialueen A- ja B-osalla. Uusi linjaus ei sijoitu lainkaan Mätäkiven pohjavesialueen A-osalle, eikä juurikaan pohjaveden muodostumisalueelle. Rata sijoittuu kuitenkin Kuninkaanlähteen vedenottamon kaukosuojavyöhykkeelle. Uudessa linjauksessa pohjavesialueelle tarkastellaan enää kuilurakennuksen sijoittamista, ei ajotunnelia, ja kuilurakennuksen sijainti olisi pohjaveden muodostumisalueen ulkopuolella. Uuden linjauksen arvioitu vuotovesimäärä on aiempaa pienempi (kokonaisvuotovesimäärä noin 100 m³/d, aiempi 200 m³/d). Lentoradan pohjavesivaikutukset voivat kohdistua pohjaveden määrään, virtaus- ja muodostumisolosuhteisiin sekä pohjaveden laatuun. Rakentamisen aikaiset pohjavesiin kohdistuvat vaikutukset on arvioitu merkittävyydeltään kohtalaisiksi ja käytön aikaiset vaikutukset vähäisiksi. Vaikutusten suuruutta vähennetään lieventämistoimenpiteiden avulla.

Uusi linjaus vaikuttaa Mätäkiven pohjavesialueen kannalta aiempaa linjausta paremmalta. Myös kuilurakennuksen sijainti pohjaveden muodostumisalueen ulkopuolella on aiempaa parempi, tosin kuilurakennus sijoittuisi edelleen pohjavesialueelle ja Kuninkaanlähteen vedenottamon kaukosuojavyöhykkeelle. Lentoradan uusi linjaus sijoittuu jonkin verran aiempaa kauemmas Sammonmäestä, jonka alueella pohjavedessä esiintyy haitta-aineita. Aiemmassa selostuksessa todettiin, että muutoksilla pohjaveden virtauskuvassa voi olla vaikutuksia myös alueen pohjavedessä todettujen haitta-aineiden kulkeutumiseen. Vuotovesimäärien väheneminen uuden linjauksen myötä kenties vähentää riskiä pohjaveden virtauskuvan muutoksiin. Tähän ei kuitenkaan ole otettu kantaa selostuksen täydennyksessä. Vaikutusten lieventämistoimenpiteiden toteuttaminen erityisen huolellisesti on tärkeää kielteisten pohjavesivaikutusten minimoimiseksi. Sammonmäen alueen pohjavedessä esiintyvien haitta-aineiden kulkeutuminen muualle tulee estää.

Maa-ainekset

Uudellakin linjauksella hanke on edelleen massaylijäämäinen ja edellyttää erittäin merkittävää ja pitkäkestoista kivi- ja maa-ainesten kuljetusta kuorma-autoilla. Kivi- ja maa-aineksia on tarkoitus hyödyntää soveltuvien osin hankkeen toteutuksessa ja lähialueiden rakennushankkeissa, mutta maa- ja kiviainesten välivarastointi- ja loppusijoitusalueiden sijainnit ja kapasiteetin riittävyys ovat edelleen epävarmoja. Hankkeessa tulisikin

suunnitella erilaisten massojen sijoittaminen mahdollisimman hyvin etukäteen, myös siinä tilanteessa, että tarkemmat tutkimukset asettaisivat rajoitteita maa- ja kiviainesten hyötykäytölle.

Luonto

Tuusulan Grankullaan suunnitellut ajotunnelin suuaukko A9 ja kuilurakennus K13 liikenneyhteyksineen on syytä sijoittaa maastoon siten, että ne mahdollistavat Sipoonkorvesta Mätäkivenmäen kautta Nuuksioon kulkevan maakunnallisen ekologisen yhteyden säilymisen, ja mahdollisuudet kehittää sitä entistä yhtenäisemmäksi. Alueella olisi hyvä kartoittaa vuoden 2025 luontokartoituksen ehdottamalla tavalla direktiivilaji lahokaviosammalen ja silmälläpidettäväksi luokitellun peikonnahka-orvakkasienen esiintyminen. Kyseisten lajien esiintymien, liito-oravalle soveltuvien metsien, ja alueelle rajatun uhanalaisen luontotyypin, havupuuvaltainen tuore kangas, heikentämistä on hankkeen yhteydessä syytä välttää.

Erityisesti Keravan rata-alueiden tuntumassa esiintyy paljon haitallisia vieraslajeja, kuten komealupiinia, jättipalsamia, pajuangervoa, viitapihlaja-angervoa, jättiputkea ja espanjansiruetanaa. Maansiirtoja vaativien töiden yhteydessä on tärkeää pitää huolta, että vieraslajien leviäimiä sisältäviä maa-aineksia ei levitetä uusille alueille, vaan ne joko haudataan riittävän syvälle kohdealueilla tai toimitetaan vieraslajipitoista maa-ainesta vastaanottaville maankaatopaikoille. Erityisesti Nissinojan uoman siirron yhteydessä on tärkeää pyrkiä hävittämään siirrettävän uoman ympäristöstä espanjansiruetanat, joita on alueella runsaasti, sekä estää niiden leviäminen uusille alueille siirrettävien maa-ainesten mukana.

Pienvedet ja hulevedet

Lentoradan uusi tunnelilinjaus kulkee Tuusulassa Kulomäentien teollisuusalueen pohjoispuolisen metsäalueen kautta. Tuusulassa on viimeksi tehty kyseisellä metsäalueella luontoselvityksiä vuosina 2013–2014 ainoastaan yleiskaavatarkkuudella. Alue sijaitsee Mätäkiven pohjavesialueen itäpuolella, ja on mahdollista, että alueella sijaitsee pohjavesivaikuttavia lähteitä. Hankkeen luontoselvitysten yhteydessä ei ole selvitetty lähteisyyttä tunnelilinjauksen vaikutusalueella. Lähteiden sijaintia on hyvin vaikea selvittää ainoastaan karttatarkastelujen perusteella, vaan lähteiden löytyminen vaatii pääsääntöisesti maastotarkasteluja. Tunnelilinjauksen osalta tulee varmistua maastokäynnein, ettei hanke vaaranna pohjavesivaikuttavia lähteitä tai tihkupintoja.

Lentoradan Keravan osuuteen suunniteltu Nissinojan siirto on merkittävä toimenpide, joka vaikuttaa puron tilaan. YVA-selostuksessa on todettu, että uoman siirrolla on mahdollista parantaa nykytilannetta mm. ennallistamalla uomaa taimenelle sopivammaksi. Suunnitelmien mukaan uudesta uomasta arviolta n. 75 prosenttia kulkee kuitenkin putkessa. On vaikea nähdä, kuinka uoman putkittamisella voidaan parantaa luonnon monimuotoisuutta ja lajien elinympäristöjä. Yleisesti uoman putkittaminen nopeuttaa virtaamia, heikentää vedenlaatua ja vähentää luonnon monimuotoisuutta. Uoman siirto tulisi hyödyntää mahdollisuutena kunnostaa uoma luonnonmukaisin periaattein. Uudesta uomasta on tärkeää saada mahdollisimman mutkittava, kasvittunut ja luonnonmukainen, ja putkittamista tulisi välttää. Näin myös jo valmiiksi kuormittunutta vedenlaatua Nissinojassa on mahdollista parantaa. Hulevesikapasiteettia tulisi pyrkiä lisäämään riittävällä luonnonmukaisella viivyttämällä.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tiedoksi

Lupa- ja valvontavirasto/ kirjaamo
Annukka Engström, Lupa- ja valvontavirasto
Erika Heikkinen, Lupa- ja valvontavirasto