

12.01.2026

264/00.04.02/2022
Suomi-rata Oy:n
Lentoradan
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma välillä
Pasila (Helsinki)-
Kytömaa (Kerava)

Lupa- ja valvontavirasto

kirjaamo@lvv.fi

Viite

Lausuntopyyntönnö 8.12.2025
UUDELY/322/2022

Lausunto täydennetystä YVA-selostuksesta, Lentorata Oy

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. Radalla on tunneliasema Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

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

Lentoradasta laadittiin vuosina 2022–2023 esiselvitys sekä ympäristövaikutusten arviointi (YVA), jossa tarkasteltiin kahta hankevaihtoehtoa sekä vertailuvaihtoehtoa 0+. Yhteysviranomaisen antoi perustellun päätelmän YVA:sta 23.2.2024.

Osana yleissuunnittelua Lentoradan linjausta muutettiin keväällä 2025 siten, että linjaus liittyy päärataan jo Keravan aseman eteläpuolella. Yhteysviranomaisen edellytti 4.6.2025 antamassaan lausunnossa, että ympäristövaikutusten arviointiselostusta täydennetään uuden linjauksen osalta.

Tämä YVA-selostuksen täydennys korvaa alkuperäisen arviointiselostuksen siltä osin kuin arvioinnissa käsitellään Lentoradan vaikutuksia Tuusulassa, Pohjois-Vantaalla ja Keravalla. Täydennysraportissa ei käsitellä alkuperäisen YVA-selostuksen pääratavaihtoehtoa, sillä hankkeen suunnittelu on edennyt yleissuunnitelmavaiheeseen Lentorata-vaihtoehdon pohjalta.

Arviointiselostuksen täydennyksessä on esitetty arvio uuden linjauksen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista sekä tuotu esiin haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteitä.

12.01.2026

264/00.04.02/2022
Suomi-rata Oy:n
Lentoradan
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma välillä
Pasila (Helsinki)-
Kytömaa (Kerava)

Lausuntomateriaali löytyy osoitteesta www.ymparisto.fi/LentorataYVA .

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

HSL on lausunut alkuperäisestä Lentoratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta 12.12.2023. Nyt esitettyä Lentoradan liittymisratkaisua pääataan HSL pitää hyvänä ja yksinkertaisempaan kuin alkuperäistä Kytömaan liittymäratkaisua. Ratkaisu vapauttaa junakapasiteettia HSL:n lähiliikenteelle Keravan ja Pasilan välillä. Lisäksi raportissa on tunnistettu Kanniston alikulkusillan ja Sibeliuksen tien alikulkusilltojen leventämiset, joilla saattaa olla vaikutusta pääradan junaliikenteeseen. Jäljempänä on lisäksi käsitelty lippuyhteistyötä ja liikennöintiä.

Liikennejärjestelmä

Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2027:n vertailupohjan muodostaminen tarkasteluvuodelle 2045 on käynnistynyt. Tämä ns. vertailuvaihtoehto kuvaa tilannetta, jossa mitään merkittävää LJS 2027 -suunnitelman sisältöön kuuluvaa kehittämistä ei tehdä. Vertailupohja sisältää liikennehankkeista ja -toimenpiteistä ne, jotka on rakennettu, ovat rakenteilla tai joiden toteuttamisesta on riittävän sitova rahoituspäätös 31.12.2025 mennessä.

LJS 2027 -suunnitelman toimenpidekokonaisuuden vaikutuksia tullaan arvioimaan suhteessa vertailupohjaan, jotta suunnitelman vaikutukset saadaan riippumattomiksi muusta toimintaympäristön kehityksestä. Lentorata eivätkä muidenkaan hankeyhtiöiden toimesta suunnittelemaat radat kuulu vertailupohjan hankkeisiin, sillä niistä ei ole vielä riittävän sitovia rahoituspäätöksiä.

HSL varautuu käsittelemään hankeyhtiöiden hankkeita osana LJS 2027 -suunnitelman toimenpidekokonaisuutta ja sitä varten hankkeista kuten Lentoradasta tarvitaan HELMET-liikennemallikuvaus. Lentoradan liikennemallikuvauksen jakaminen HSL:n kanssa hyödyttää vertailukelpoisten liikennemallitarkastelujen tekoa eri toimijoilla ja mahdollistaa Lentoradan huomioimisen myös HSL-lähijunaliikenteen skenaariotarkasteluissa.

12.01.2026

264/00.04.02/2022
Suomi-rata Oy:n
Lentoradan
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma välillä
Pasila (Helsinki)-
Kytömaa (Kerava)

Parhaillaan on käynnissä Kerava-Nikkilä (KeNi) radan liikennöintisuunnitelman päivitys yhdessä HSL:n, Keravan, Sipoon ja Väyläviraston kanssa. Työssä käsitellään KeNi:n yhteyksiä Keravan asemalta Lentorataan ja päärataan. Myös Lentoradan jatkosuunnittelun yhteydessä on hyvä ottaa huomioon mahdolliset KeNi-radan tarpeet.

Varikot

HSL laatii parhaillaan toimialueelleen seudullisessa yhteistyössä kokonaiskuvan tulevaisuuden varikkotarpeista. Työ tehdään vuosina 2025-2026 ja se käsittää kaikki kulkumuodot. Tuloksia voidaan käyttää MAL-suunnittelussa, kuntien meneillä olevissa yleiskaavaprosesseissa ja tulevaisuuden skenaarioiden hallinnassa.

Arviointoselostuksen sivuilla 12 ja 93 todetaan, ettei Lentoradan suunnitelmaratkaisu estä Keravan Jäspilän varikon toteuttamista. HSL pitää kuitenkin tärkeänä asiana, että suunnitelmien tarkennuttua seuraavassa vaiheessa tulee varikon toimintaedellytykset vielä varmistaa, koska varikon suunnittelun aikana saattaa tulla muutoksia aiempiin suunnitelmiin.

Lippuyhteistyö ja liikennöinti

HSL lausui Lentoradan vaikutusarvioinnista jo aikaisemmin, että seudun sisäisen matkustuksen ennusteessa ei tulisi olettaa, että HSL:n liput kelpaavat kaukoliikenteen junissa Helsingin ja lentoaseman välillä. Näin oli kuitenkin suosituksen vastaisesti tehty. Nykyisen lainsäädännön perusteella ei ole realistista, että julkisin varoin subventoidut paikallisliikenteen liput kelpaisivat markkinaehtoisessa junaliikenteessä. Nykyinen HSL:n ja VR:n välinen sopimus lippujen yhteiskäyttöisyydestä koskee ainoastaan valtion tilaamaa taajamajunaliikennettä, ei kaukojunia. Hallitusohjelmassa ja sen mukaisessa liikenne- ja viestintäministeriön suunnitelmassa Suomen henkilöjunaliikenteen tulevasta kilpailutuksesta on linjattu, että ostoliikennettä ei järjestetä markkinaehtoisesti toimiville reiteille. Näin ollen täytyy olettaa, että Lentoradalla ajettava kaukojunaliikenne on markkinaehtoista, eikä siinä voida käyttää HSL:n matkalippuja. Siinäkin tapauksessa, että lakimuutokset tulevaisuudessa mahdollistaisivat lippuyhteistyöstä sopimisen, ei ole nähtävissä molemmille osapuolille taloudellisesti kannattavaa lippujen yhteiskäyttöisyyden toimintamallia.

12.01.2026

264/00.04.02/2022
Suomi-rata Oy:n
Lentoradan
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma välillä
Pasila (Helsinki)-
Kytömaa (Kerava)

Lentoradan tuoma lisäkapasiteetti avaa mahdollisuuksia julkisena palveluna järjestetyn lähijunaliikenteen kehittämiseen. Realistisin vaihtoehto on ohjata osa taajamajunaliikenteen vuoroista pääradan ja Lahden oikoradan suunnalta Lentoradan kautta. Riippuen siitä, miten laajalla alueella HSL jatkossa järjestää lähijunaliikennettä, on myös mahdollista aloittaa uusia ostoliikenteen reittejä Lentoradan kautta, mutta vain jos se on taloudellisesti realistista.

Koska lentoaseman kohdalle ei suunnitelmassa tule kääntöraidetta, pendeliyhteys Helsingin ja lentoaseman välillä on mahdollinen vain, jos suunnitelman mukaisesti lentoasemalle toteutetaan 4 laituriraidetta sekä täydelliset raiteenvaihtopaikat aseman molemmille puolille. Ei kuitenkaan voida olettaa, että sellainen lähijunareitti olisi liikenteellisesti tai taloudellisesti tarkoituksenmukaista toteuttaa julkisena palveluna. Uusi linjaus ja Keravan raiteiston vaihtoehto E mahdollistavat teoriassa Lentoradan lähijunan kulkutien Keravalla kaupunkiraiteelle 5 kääntymistä varten, mutta huomioiden kaupunkiraiteiden tiheä tasavälinen liikenne, ristiinajo pääradan kaukoraiteen yli sekä mahdollisen KeNi-liikenteen tarpeet tämä liikennöintimalli olisi niin häiriöherkkä ja ratakapasiteetin käytön kannalta ongelmallinen, ettei sitä voi pitää toteutuskelpoisena. Näin ollen uusi Lentorataa käyttävä lähijunalinja tulisi ajaa pääradalla Keravaa pidemmälle, jolloin olisi myös paremmat edellytykset säilyttää nykyistä vastaava lähijunien palvelutaso Tikkurilassa.

Jos julkisen palvelun lähijunaliikennettä ajetaan Lentoradan kautta useita vuoroja tunnissa, ja kun näissä junissa oletetaan kelpaavan HSL:n liput tai muut viranomaisen määrittelemät liput, seuraa haaste matkustuskysynnän kohdistumiselle ja Lentoradan tuotto potentiaalinsa toteutumiselle. Jos merkittävä osa matkustajista valitsee halvemman lipun lähijunassa, jolla matka-aika lentoaseman ja Helsingin välillä on käytännössä sama kuin kaukojunilla, markkinaehtoisien liikenteen lipputulot ja kannattavuus kärsivät, millä on väistämättä myös vaikutusta junatarjontaan ja ennustettujen matkustushyötyjen toteutumiseen.

Radan käyttömaksujen suuruus tulee vaikuttamaan oleellisesti sekä markkinaehtoisien että ostoliikenteen tarjontaan ja kilpailukykyyn Lentoradalla. Vaikka kysynnän ja tarjonnan hintajoustokertoimia ei voi määritellä etukäteen, jousto on luonnollisesti etumerkiltään negatiivinen. Siksi samanaikaisesti ei voida maksimoida sekä matkustuksen ja saavutettavuuden tuottamia hyötyjä että ratayhtiön käyttömaksuista saamia tuottoja.

Yhteenvedona HSL toteaa, että arvioidut liikenteelliset vaikutukset lähiliikenteen tarjontaan ja seudun sisäiseen matkustukseen eivät perustu realistisiin oletuksiin, vaan ovat liian optimistisia.

12.01.2026

264/00.04.02/2022
Suomi-rata Oy:n
Lentoradan
ympäristövaikutusten
arviointiohjelma välillä
Pasila (Helsinki)-
Kytömaa (Kerava)

Tarkennuksia selostukseen

Arviointoselostuksen kappaleessa 1.41 sivulla 13 on käsitelty digitaalista kulunvalvontaa. HSL tuo esiin pari tarkennusta mainitun kappaleen teksteihin:

- Tehtyjen simulointien oletuksena on ollut ERTMS/ETCS taso 3 (hybrid level), mutta nyt on jo tasolle 2 tuotu samat ominaisuudet kuin tasolla 3 on. Digiradasta ei ole vielä päätöstä, mutta se tullaan toteuttamaan ERTMS/ETCS-tason 2 teknologialla.
- Viimeisimmän tiedon mukaan rataosan Helsinki–Riihimäki-digiradan uudeksi käyttöönottovuodeksi on määritetty vuosi 2034 (Digirata-hankkeen etenemiskartan perustelumuistio versio 2.0 / 25.9.2025).

Lisätietoja lausunnosta antaa suunnitteluinsinööri Janne Markkula. Lipuista sekä liikennöinnistä lisätietoja kehityspäällikkö Kimmo Sinisalolta ja jatkosuunnittelun teknisenä yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija Mikko Mukula.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silfver
Vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 15.1.2026. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.