

12.06.2026

160/10.02.02/2026
Lentoradan
yleissuunnitelmaLentorata Oy
toimisto@lentorata.fi

Viite: Lentoradan yleissuunnitelma; Helsinki, Vantaa, Tuusula ja Kerava

Lausunto Lentoradan yleissuunnitelmasta

Yleissuunnitelma koskee noin 25 kilometrin pituista uutta ratayhteyttä Helsingin Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle, ja rata sijoittuu pääosin tunneliin. Hankkeen tavoitteena on mahdollistaa suorat kaukojunayhteydet lentoasemalle, lyhentää matka-aikoja lentoasemalle sekä lisätä kapasiteettia ruuhkaiselle Pasila–Kerava-välille, mikä parantaa junaliikenteen täsmällisyyttä. Yleissuunnitelmassa määritellään radan sijainti ja keskeiset tekniset ratkaisut sekä arvioidaan hankkeen vaikutuksia liikenteeseen, maankäyttöön, ympäristöön ja ihmisten elinoloihin.

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

HSL pitää Lentorataa valtakunnallisesti merkittävänä raideliikennehankkeena, jolla voi olla keskeinen rooli Suomen saavutettavuuden ja raideliikenteen kilpailukyvyn parantamisessa, kun liikenteen järjestäminen ja asiakaskokemus huomioidaan jo suunnitteluvaiheessa. Hankkeella on myös potentiaalia tuottaa myönteisiä vaikutuksia Helsingin seudun liikennejärjestelmään erityisesti pääradan kapasiteetin vapautumisen kautta.

HSL toteaa, että Lentorata lisää kapasiteettia Pasila–Kerava-välillä, mikä luo edellytyksiä lähijunaliikenteen kehittämiseksi Helsingin seudulla. Tästä näkökulmasta on keskeistä, että vapautuva kapasiteetti hyödynnetään liikennejärjestelmän kokonaisedun kannalta tarkoituksenmukaisesti. HSL korostaa, että suunnittelussa tulee varmistaa lähijunaliikenteen palvelutason parantamisen ja tarjonnan kasvattamisen mahdollisuudet ja reunaehdot kasvavilla alueilla. Tämä tarkoittaa myös kalustoon, varikoihin ja liikenteen järjestämistapaan liittyvien kysymysten ratkaisemista.

Lentorata parantaa lentoaseman saavutettavuutta kaukoliikenteen näkökulmasta. HSL:n näkökulmasta on kuitenkin olennaista varmistaa, että Kehäradan ja muun seudullisen joukkoliikenneverkon rooli säilyy vahvana eikä lentoaseman saavutettavuus paikallisessa joukkoliikenteessä heikkene. Suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota toimiviin vaihtoyhteyksiin

12.06.2026

160/10.02.02/2026

Lentoradan
yleissuunnitelma

kauko- ja lähijunien sekä muun joukkoliikenteen välillä, jotta matkaketjut ovat sujuvia ja kilpailukykyisiä.

HSL korostaa maankäytön ja liikennejärjestelmän tiivistä yhteensovittamista hankkeen jatkosuunnittelussa. Yleissuunnitelmassa tarkasteltavat vaikutukset maankäyttöön ja elinympäristöön edellyttävät, että asemanseutujen kehittämispotentiaali tunnistetaan ja joukkoliikenteen solmupisteet suunnitellaan toimiviksi osaksi kokonaisjärjestelmää. Myös Lentoradan ja Jäspilän varikon suunnitelmien yhteensovitus tulee huomioida. Lisäksi liityntäyhteyksien toimivuus, mukaan lukien kävely, pyöräily ja bussiliikenne, tulee varmistaa.

HSL pitää tärkeänä, että jatkosuunnittelussa tarkennetaan hankkeen vaikutuksia erityisesti seudulliseen joukkoliikenteen kysyntään, kulkutapajakaumaan ja lähijunaliikenteen kehittämismahdollisuuksiin. Hankkeen rahoitusmalli on keskeinen liikenteen kysyntään ja tarjontaan vaikuttava tekijä, koska kalliit ratamaksut heijastuvat suoraan lippujen hintoihin, myös mahdollisesti niillä markkinaehtoisien liikenteen matkoilla, jotka eivät suuntaudu lentoasemalle, mutta kulkevat sen kautta. Rahoitusmalli ja liikenteen järjestämistapa tulee huomioida hankkeen vaikutusten arvioinnissa nykyistä paremmin. Samalla tulee varmistaa, että rakentamisen ja käytön aikaiset vaikutukset, kuten melu ja tärinä, on arvioitu riittävällä tarkkuudella ja että haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuudet on esitetty.

HSL katsoo, että hankkeen jatkosuunnittelussa tulee varmistaa pääradan vapautuvan kapasiteetin hyödyntäminen seudullisen lähijunaliikenteen kehittämiseen, lentoaseman toimivuus liikenteellisenä solmukohtana sekä koko joukkoliikennejärjestelmän integraatio. Lisäksi on tärkeää, että HSL osallistuu tiiviisti hankkeen jatkosuunnitteluun erityisesti ratasuunnitelmavaiheessa.

RATAINFRA

Pasila

Lentoradan liikenteen käytössä on Pasilassa vain raiteet 5 ja 6. Häiriönhallinnan parantamiseksi yleissuunnitelmassa on myös tutkittu vaihdeyhteyden rakentamista Lentoradalta Pasilan raiteelle 7, jolloin Lentoradalta olisi yhteys kolmelle laituriraiteelle Pasilassa. Vaihdeyhteyden toteuttamista ei kuitenkaan sisällytetty mukaan yleissuunnitelmaan, sillä sen toteuttaminen olisi edellyttänyt laajoja radan ja sen ympäristön muutostöitä. HSL pitää kuitenkin tärkeänä, että uusi vaihdeyhteys joko raiteelle 4 tai 7 on tarvittaessa jälkeinpäin toteutettavissa. Lisäksi vaihdeyhteyden edellyttämät muutostyöt tulisi kuvata yleissuunnitelmassa.

12.06.2026

160/10.02.02/2026

Lentoradan
yleissuunnitelma

Yleissuunnitelmassa olisi myös hyvä todeta, että Pasilan autojuna-aseman raiteistomuutoksilla ei ole vaikutuksia raiteen 101 käyttöön. Kyseistä raidetta on käytetty välillä poikkeusreittinä häiriötilanteissa.

Pasilan eteläpuolisia vaihdemuutoksia sekä myös muita nykyiseen ratainfrastruktuuriin kohdistuvia muutoksia on kuvattu yleissuunnitelmassa varsin puutteellisesti. Myös suunnitelmakuvista (esim. kuvat 4.3 ja 4.5) on hankala hahmottaa, miten ratainfrastruktuuri muuttuu nykytilaan nähden. Kuvista ei esimerkiksi käy selkeästi ilmi, mitkä vaihteet ovat uusia, mitkä poistuvat ja millaisia muutoksia nykyiseen ratainfrastruktuuriin tehdään. HSL ehdottaa, että yleissuunnitelmaa täydennetään rinnakkaisilla ennen ja jälkeen kuvilla sekä selkeillä merkinnöillä suunnitelluista muutoksista. Myös suunnitelmakuvien lisääminen esim. lukuihin 3.2.4 ja 3.2.6 helpottaisivat asioiden hahmottamista.

Lentoasema

Esisuunnitelmassa Lentoasemalle oli suunniteltu vain kaksi laituriraidetta. Yleissuunnitelmassa on tämän jälkeen tarkasteltu kolmea vaihtoehtoista raiteistojärjestelyä, joissa kaikissa on neljä laituriraidetta Lentoasemalla. Jatkosuunnittelussa olisi hyvä tutkia myös vaihtoehtoa, jossa lentoasemalla olisi vain kolme laituriraidetta neljän sijaan (ks. kuva). Normaaliliikenteessä ja liikenne-ennusteet huomioon ottaen kolmen laituriraiteen ratkaisu olisi todennäköisesti kapasiteetiltaan riittävä ja tarjoaisi samalla tiettyjä toiminnallisia etuja. Lisäksi ratkaisu olisi toteutuskustannuksiltaan todennäköisesti neljän laituriraiteen vaihtoehtoa edullisempi. Kaikki raiteet voitaisiin myös sijoittaa samaan asemahalliin, mikä yksinkertaistaisi sekä rakentamista että matkustajaliikenteen järjestelyjä.



Vaihtoehto, jossa on kolme laituriraidetta Lentoasemalla

Kolmen laituriraiteen ratkaisu mahdollistaa myös normaalin liikennöinnin molempiin suuntiin tilanteessa, jossa yksi laituriraidte on tilapäisesti poissa käytöstä. Lisäksi se mahdollistaisi sujuvat vaihdot junasta toiseen saman keskilaiturin kautta.

12.06.2026

160/10.02.02/2026

Lentoradan
yleissuunnitelma

Erityisen merkittävä etu olisi mahdollisuus toteuttaa keskimäinen raide siten, että keskilaiturille saapuvan junan ovet voitaisiin avata molemmilta puolilta samanaikaisesti. Tämä käytännössä puolittaisi junien asema-ajat ja sujuvoittaisi liikennettä. Ratkaisu olisi erityisen perusteltu Lentoasemalla, jossa suuri osa matkustajista liikkuu matkatavaroiden kanssa, mikä hidastaa matkustajien vaihtoa. Kahdenpuoleinen ovien avaus mahdollistaisi myös toimintamallin, jossa junasta poistuvat matkustajat käyttävät toista laituria ja junaan nousevat matkustajat toista. Tämä vähentäisi matkustajavirtojen risteämistä, mikä lyhentäisi junien asema-aikoja.

Edellä kuvattu keskiraide soveltuisi lisäksi hyvin mahdollisen Helsinki–Lentoasema-pendeliliikenteen kääntöraiteeksi. Pendelijunien kääntöajat voitaisiin pitää erittäin lyhyinä, mikä parantaisi radan käyttötehokkuutta ja mahdollistaisi samalla raiteen tehokkaan hyödyntämisen myös muussa liikenteessä. Joka tapauksessa yleissuunnitelmassa olisi kuitenkin hyvä tuoda esiin, että suunniteltu infrastruktuuri mahdollistaa joka tapauksessa myös mahdollisen Helsinki–Lentoasema-pendeliliikenteen.

Kerava

HSL pitää riittävänä ratkaisua, jossa Lentoradan molemmilta raiteilta on yhteydet kaikille Keravan raiteille lukuun ottamatta raidetta 6. HSL:n junaliikenteen vuorovälin tihentäminen ja junamäärien kasvu edellyttää kuitenkin tulevaisuudessa raiteistomuutoksia Keravalle. HSL pitää tärkeänä, että Lentoradan liittyminen päätetään, Keravan eteläpuolen vaihdemuutokset sekä Keravan aseman kehittäminen tehdään tiiviissä yhteistyössä, vaikka jälkimmäisiä toimenpiteitä ei hyväksytäkään tällä yleissuunnitelmalla. Erityisen tärkeää Keravan alueella on tutkia mahdollisuus siirtää kaupunkiraiteiden ristiinajovaihdetta lähemmäksi Keravan liikennepaikkaa.

Muu ratainfra

HSL haluaa myös tuoda esiin, että Lentoradalle sijoitettavan erotusjakson tarkkaa sijaintia ei ole esitetty. Sijaintia suunniteltaessa tulee ottaa huomioon junien kiihdytykset ja jarrutukset. Erotusjakso tulee sijoittaa siten, että junan kuljettaja voi kiihdyttää asemalta yhtäjaksoisesti ilman tarvetta katkaista vetotehoa erotusjakson vuoksi. Vastaavasti jarrutukset pitää pystyä tekemään pelkällä sähköjarrulla ilman että kuljettaja joutuu käyttämään paineilmajarrua kesken jarrutuksen. Esim. Kehäradalla Leinelän aseman pohjoispuolelle sijoitettu erotusjakso on esimerkki ratkaisusta, jonka sijainti on operoinnin näkökulmasta osoittautunut huonoksi.

Lisäksi kappaleessa 4.1. voisi mainita, että Lentoaseman molemmin puolin toteutetaan puolenvaihtopaikat, mutta muita puolenvaihtopaikkoja suunnittelualueelle ei ole tulossa.

12.06.2026

160/10.02.02/2026

Lentoradan
yleissuunnitelma

LIIKENTEELLISET VAIKUTUKSET

Lentoradan merkittävin hyöty HSL:n lähijunaliikenteelle on Pasila–Kerava-rataosan kapasiteetin lisääntyminen, mikä mahdollistaa lähijunatarjonnan kehittämisen, toimintavarmuuden parantamisen ja matkustajakysynnän kasvun tukemisen pitkällä aikavälillä. Lentorata myös mahdollistaa suorat junayhteydet Lentoasemalle Keravan pohjoispuolen asemilta. Hanke ei kuitenkaan itsessään tuo välittömiä palvelutasohyötyjä ilman myöhempiä liikennöinti- ja investointipäätöksiä.

HSL:n käsityksen mukaan Lentorata tulee muuttamaan Pasilan eteläpuolen raiteistonkäyttöä merkittävästi, kun Lentoradan junat siirtyvät käyttämään nykyisiä huoltoraiteita. Tätä muutosta ja sen vaikutuksia ei kuitenkaan ole kuvattu yleissuunnitelmassa ollenkaan.

HSL haluaa myös nostaa esiin, että rataverkon kapasiteetti Helsinki-Pasila-välillä ei mahdollista Lentoradan mahdollistamaa lisäjunatarjontaa, mikäli lähijunaliikenteen varikkokokonaisuutta ei saada edistettyä. Varikot ovat yhdessä Digiradan ja pienempien infratoimenpiteiden kanssa edellytys ratakapasiteetin kasvattamiselle Helsinki-Pasila-välillä ja samalla edellytys myös valtakunnallisen junaliikenteen kehittämiseksi. Pelkästään Lentoradan rakentaminen ilman muita edellytysinvestointeja, kuten varikkokokonaisuutta ja Digirataa, ei mahdollista junaliikenteen lisäämistä.

Yleissuunnitelmassa on myös arvioitu simuloimalla Lentoradan ajoaikoja. Vaikka Lentoradalla ei ole merkittävää vaikutusta junien matka-aikoihin, niin taulukkoon 6.1 voisi lisätä ajoajat sekä kauko- että lähiliikenteen junille ja simuloitua ajoprofiilit. Ajoaikojen arvioinnissa on myös syytä huomioda, että Pasilan ja Lentoaseman väli on sen verran lyhyt, että kaukojunat eivät todennäköisesti tule kiihdyttämään radan sallimaan maksiminopeuteen ko. välillä.

TYÖNAIKAISET VAIKUTUKSET

Lentoradan rakentaminen edellyttää mm. pääradan raiteiden siirtoa Pasilan ja Savion pohjoispuolella sekä useita vaihdemuutoksia. Vaikka työnaikaiset vaikutukset tullaankin arvioimaan tarkemmin jatkosuunnittelussa, yleissuunnitelmassa olisi kuitenkin syytä korostaa, että todennäköisesti vaikutukset liikenteelle tulevat olemaan pitkäkestoiset ja merkittävät, koska näin laajoja muutoksia tullaan tekemään Suomen vilkkaimmin liikennöidyllä rataosalla. Ratatöiden ja liikenteen yhteensovittamiseen on syytä panostaa erityisen paljon, jotta haitat matkustajille saadaan minimoitua.

12.06.2026

160/10.02.02/2026
Lentoradan
yleissuunnitelma

Lisätietoja lausunnosta antaa kehityspäällikkö Kimmo Sinisalo ja liikennesuunnittelija Mikko Mukula. Jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija Teija Visa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Wallin Johanna
vs. toimitusjohtajan sijainen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 3.7.2026. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.