

Pääkaupunkiseudun junakalusto Oy
Opastinsilta 6 A
00520 Helsinki

Jäspilän junavarikko, Kerava

Päätös ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa

1 Hanke

Pääkaupunkiseudun junakalusto Oy, Jäspilän junavarikko, Kerava

2 Vireilletulo

Hankkeesta vastaava on pyytänyt Lupa- ja valvontavirastolta päätöstä, edellyttääkö suunnitteilla oleva Jäspilän junavarikkohanke ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA-menettely). Hankkeesta vastaava on toimittanut Lupa- ja valvontavirastolle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVA-laki; 252/2017) 12 §:n ja YVA-asetuksen 1 §:n edellyttämät tiedot hankkeesta 12.5.2026.

3 Hankkeesta vastaavan toimittamat tiedot hankkeesta

3.1 Hankkeen ja hankealueen kuvaus

Pääkaupunkiseudun junakalusto Oy (jäljempänä hankkeesta vastaava) suunnittelee junavarikkoa pääradan varrelle Jäspilään, noin kilometrin Keravan liikennepaikan eteläpuolella. Hankkeen tavoitteena on vastata HSL:n lähijunaliikenteen kasvavaan säilytys- ja huoltotarpeeseen. Alue sijaitsee Keravan kaupungin alueella kiinteistöllä 245–401–25–0. Varikon rakentamisen on suunniteltu alkavan 2030-luvun alkupuolella.

Hankkeen toteutuksesta on esitetty kaksi vaihtoehtoista suunnitelmaa, jossa vaihtoehdossa 1 (VE1) Pasilasta lentoaseman kautta Keravan Jäspilään kulkeva Lentorata -hanke ei toteudu ja vaihtoehdossa 2 (VE2) kyseinen hanke toteutuu. pääradan mahdolliset lisäraiteet on huomioitu suunnittelussa raidevarauksina.

Vaihtoehdossa 1 varikkoalueelle suunnitellaan kolmea säilytysraidetta, viittä käyttövalmiushuoltoraidetta sekä kolmea kunnossapitoraidetta. Varikkoalue on pituudeltaan noin yhden kilometrin ja leveydeltään noin 80–160 metriä. Alueelta on yhteys rataverkolle sekä Keravan että Savion suuntiin, koska rautatieyhteydet vaativat tarvittavien raide- ja vaihdeyhteyksien toteuttamisen kumpaankin suuntaan. Kunnossapitoraitteet sijoittuvat rakennettavaan varikkohalliin, jonka viereen sijoitetaan varasto- ja toimistotila. Varikon yhteyteen rakennetaan noin 55 pysäköintipaikkaa. Kanniston alikulkusilta, joka sijaitsee hankealueen pohjoispuolella, tulee levittää vetoraiteiden vuoksi.

Vaihtoehdon 2 suunnitelmassa on huomioitu Lentoratahankkeen yleissuunnitelman linjaus. Lentoradan kaukalorakenne ja lisäraiteet sijoittuisivat Jäspilän varikon länsipuolelle, mikä rajoittaisi hieman varikon mahdollista vaunukapasiteettia. Varikon rakenne vastaa pääpiirteiltään hankesuunnitelmaa VE1, mutta kokonaisuutta on täsmennetty erityisesti linjaraiteiden muutosten ja aluevarausten ehdoilla. Lentoradan edellyttämien linjaraiteiden muutosten vuoksi varikkoa on kavennettu, mikä heijastuu sekä raidejärjestelyihin että kapasiteettiin. Käyttövalmiushuoltoraiteita on viiden sijaan neljä ja säilytysraiteet ovat hieman kapeammat kuin vaihtoehdossa VE1.

Varikon perustamistaso sovitetaan viereisen radan korkotasoon, ja vaakageometria pidetään tasaisena varikon läpi. Routasuojauksen varmistamiseksi ylin noin 2 metrin kerros rakennetaan routimattomasta louheesta. Maaleikkausta tehdään hankkeen rakentamisessa noin 85 000 m³. Alueen louhetäyttöä toteutetaan noin 145 000 m³ ja kitkamaatäyttöä 15 000 m³.

Hankealueen läpi kulkee Nissinoja, jonka uomaa joudutaan siirtämään varikon rakentamisen vuoksi. Suunnitelman mukaan Nissinoja putkitetaan Saviontien länsipuolelta noin 330 metrin matkalta ennen Saviontien alitusta. Tämän jälkeen Nissinoja kulkee noin 300 metriä avouomana tai putkilinjana radan suuntaisesti ja yhtyy radan ali rummun kautta nykyiseen uomaan. Uusi uoma kaivetaan aluksi kuivatyönä, jolloin uuden ja nykyisen uoman väliin jää kannas. Vedet ohjataan tämän jälkeen uuteen uomaan ja vanhan uoman molemmat päät tukitaan.

Varikolle johtavia ajoyhteyksiä on arvioitu alustavasti. Peltomäenkadulta toteutetaan liittymä, joka palvelee sekä ajoneuvoliikennettä että jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä. Lisäksi varikolta on ajoyhteys Jäspilänselälle. Huoltopihan sijainti huomioiden sujuvin toimintamalli on ohjata sisäänajo Peltomäenkadulta ja poistuminen Jäspilänselälle.

Hankealue ja sen ympäristö

Varikko on suunniteltu sijoitettavaksi pääradan itäpuolelle, jossa rakennusalue on pääosin käyttämätöntä joutomaata. Varikon läheisyydessä sen itäpuolella on teollisuus- ja varistorakennuksia sekä autoalan palveluita. Nämä toimijat sekä näihin liittyvät pysäköintitilat sijoittuvat lähimmillään noin 60 metrin päähän pääradasta. Radan länsipuolella on suojaviheraluetta ja Saviontie, sekä sen takana pientalovaltaista asuinalueita.

Lähimmät asuinrakennukset sijaitsevat noin 80–100 metrin päässä varikkoalueesta ja noin 200 metrin säteellä on 54 asuinrakennusta. Noin 300 metrin etäisyydellä, pääradan länsipuolella, ovat lähimmät päiväkotit ja koulu. Noin 200 metrin etäisyydellä varikkoalueesta sijaitsee myös yksi kulttuuriperintökohde, Lammaskallion tuliasema. Muita muinaisjäännekohteita tai kulttuuriperintökohteita alueen ympäristössä ei ole.

Nykytilassa viereinen päärata sekä ajoittainen lentomelu aiheuttavat melua varikkoalueen lähiympäristössä. Junaliikenteestä aiheutuva melutaso on päiväajalla keskimäärin noin tasolla 60–70 dB ja öisin keskimäärin 55–65 dB. Alue sijoittuu myös lentokoneliikenteen meluvyöhykkeelle, jossa melun keskiarvo on vuorokauden aikana 55–60 dBA.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa hankealue sijoittuu pääradan merkinnän viereen ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle sekä Vantaan lentokentän lentomelualueelle (Lden 55–60 dBA). Alueelle ei saa suunnitella merkittävää määrää uutta asutusta eikä muuta melulle herkkää toimintaa.

Hankealue sijoittuu Keravan yleiskaavan 2035 alueelle (lainvoimainen 9.1.2019). ja on kaavassa osoitettu teollisuus- ja varastoalueeksi, jonne saa sijoittaa logistiikka- ja varikkotoimintoja (T-2). Hankealueen kohdalla radan länsipuolella sijaitseva Kannistonkadun etelänpuoleinen pientaloalue on osoitettu kaupunkikuvallisesti arvokkaana alueena. Kaavan yleismääräyksiin kuuluu, että pilaantuneet maat on puhdistettava tai vaihdettava puhtaisiin maa-aineksiin. Uusia alueita suunniteltaessa tulee ottaa huomioon monipuolaisen hulevesien hallinnan periaatteet, ja hulevesien hallintaa tulee tarkastella valuma-alueittain. Ratkaisut eivät saa heikentää alapuolisten purojen ja norojen luonnontilaa.

Hankealue sijoittuu Kaupunginosa IX Alikeravan asemakaavan alueelle (869; lainvoimainen 20.4.1976). Asemakaavassa hankealue on osoitettu rautatiealueeksi ja hankealueen itäinen osuus ulottuu tavaraliikennettä palvelevien rakennusten korttelialueelle.

3.2 Hankkeen todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset sekä toimenpiteet niiden välttämiseksi ja ehkäisemiseksi

Hankkeesta vastaava on kuvannut hankkeen todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia sekä toimenpiteitä niiden välttämiseksi ja ehkäisemiseksi. Todennäköisesti merkittävaksi ympäristövaikutukseksi on tunnistettu ainoastaan pintavesivaikutukset, joita on hanketoimijan mukaan tarkasteltu aiemmassa Lentoradan YVA-menettelyssä. Hankkeesta vastaava on katsonut, ettei hankkeesta aiheudu sellaisia merkittäviä ympäristövaikutuksia, että YVA-menettelyä olisi tarpeellista soveltaa hankkeeseen. Hankkeen vaikutusten on todettu olevan pääosin paikallisia ja ne tullaan huomioimaan myöhemmässä suunnittelussa.

Hankkeesta vastaavan mukaan pintavesivaikutuksia aiheutuu huleveden määrän lisäyksestä sekä Nissinojan siirrosta. Nissinoja kulkee Keravan rakennetulla alueella pääosin perattua, suoraa ja keinotekoista uomaa pitkin. Rakentamisen vaikutuksia lievennetään työmaavesien asianmukaisella hallinnalla, jolla voidaan estää kiintoaineen ja haitta-aineiden kulkeutuminen ympäristöön. Nissinojan siirrettävän jakson kohdalla avouoma on vesien laadullisen ja määrällisen hallinnan sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta parempi vaihtoehto, kuin uoman putkitus. Uusi uoma toteutetaan luonnonmukaisen vesirakentamisen keinoin. Hulevedet hallitaan viivytyksellä ja purkupisteiden hajauttamisella. Hankkeen käytön aikaiset vaikutukset pintavesiin ovat hyvin vähäisiä ja niitä vähennetään hulevesien hyvällä hallinnalla. Nissinojan uomassa ei ole havaittu lohikaloja, mutta Rekolanojassa, johon Nissinoja/Savionoja laskee, lajia esiintyy.

Varikon sijoittamisen Jäspilän alueelle todetaan olevan maankäytön kannalta yhteensopivaa, eikä varikolla ole vaikutuksia lähialueen maankäytölle tai toiminnoille. Kokonaisuudessa vaikutuksen kaavoitukseen katsotaan jäävän vähäiseksi. Varikko

toteuttaa maakuntakaavan ja yleiskaavan merkintöjä ja määräyksiä, eikä estä kaavojen toteutumista sellaisenaan. Hanketta varten on tehtävä muutos vanhentuneeseen asemakaavan, mutta muutos ei poikkea merkittävästi voimassa olevasta kaavasta.

Hankkeesta vastaava on todennut, ettei hankkeesta aiheudu merkittäviä vaikutuksia läheisiin asuinrakennuksiin. Varikon ei arvioida vaikuttavan asumisviihtyvyyteen tai kiinteistöjen arvoon. Hankkeesta ei synny asuinrakennuksiin kohdistuvaa melua, päästöjä tai jätteitä. Varikko sijoittuu rautatien viereen, joten alueen luonne ei merkittävästi muutu hankkeen seurauksena.

Hankkeen vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan jäävät suureksi osaksi pääradan itäpuolelle, joten radan länsipuolen asuinalueille ja kaupunkikuvallisesti merkittävillä alueilla ei aiheudu vaikutuksia. Puuston poisto hankealueelta ja uusi varikkohalli muokkaavat näkymää pääradan suuntaan, mutta näkymä ei muutu merkittävästi. Varikkohalli on suunniteltu ympäristöön sopivaksi eikä sen korkeus poikkea läheisistä rakennuksista. Varikkoaluetta maisemoidaan ja sille sijoitetaan viherrakenteita ja viherkatto. Istutuksilla lisätään alueen viihtyisyyttä ja turvallisuutta, ja ne toimivat lisäksi näkösuojana ja estävät melun leviämistä.

Varikon normaalitoiminnasta ei katsota aiheutuvan päästöjä tai pilaantumista, joilla olisi vaikutuksia maa- tai kallioperään. Lisäksi alueen päällystäminen ja muut ratkaisut vähentävät maaperän pilaantumisriskiä. Rakentamistoimet aiheuttavat paikallisia muutoksia maaperän ominaisuuksiin muun muassa maanleikkausten, täyttöjen, tiivistämisen ja kaivantojen seurauksena. Vaikutukset ovat hallittavissa tavanomaisin suunnittelu- ja toteutustoimenpitein. Hankealueen lähin pohjavesialue sijaitsee noin 1,7 km lounaaseen, ja etäisyyden vuoksi vaikutuksia pohjaveteen ei todennäköisesti aiheudu.

Hankkeen maanrakentamisesta aiheutuu väliaikaista ja paikallista melua ja tärinää, mutta melu vastaa tavanomaista kaupunkiympäristön rakentamismelua. Rakentamisen meluvaikutuksia voidaan lieventää ajoittamalla melua aiheuttavimmat työt päiväaikaan ja arkipäiviin ja valitsemalla vähemmän melua aiheuttavia työmenetelmiä ja kalustoa. Varikon toiminnan aikana syntyy melua junien siirtoajoista, mutta aiheutuva melu on vähäistä ja rajoittuu varikkoalueen sisälle. Varikon melu ei kantaudu läheisiin rakennuksiin tai herkkiin kohteisiin. Kokonaisuudessaan hankkeen melu- ja tärinävaikutusten todetaan olevan vähäisiä ja paikallisia.

Rakentamisen liikenteen vaikutuksia voidaan lieventää kuljetusten reittisuunnittelulla ja ajoituksella sekä varmistamalla työmaaliikenteen selkeä ohjaus ja turvallinen järjestäminen työmaa-alueella. Hankkeen rakentamisen ja toiminnan aikainen liikenne on kohtuullista eikä vaikuta merkittävästi lähialueen liikennemääriin.

4 Asian käsittely

4.1 Viranomaisten kuuleminen

Lupa- ja valvontavirasto on kuullut ennen päätöksentekoa Keravan kaupunkia, Keski-Uudenmaan ympäristökeskusta, Väylävirastoa ja Uudenmaan liittoa. Lausunnon antoivat muut tahot paitsi Keravan kaupunki.

Keski-Uudenmaan ympäristökeskus katsoo, ettei hanke edellytä YVA-menettelyä. Lausunnossa on kuitenkin tuotu esille ristiriita, että esitetyn suunnitelman perusteella Nissinojan siirrettävä uoma putkitetaan mahdollisesti kokonaan tai vähintään puoliksi, mutta toisaalta on todettu siirrossa sovellettavan luonnonmukaisen vesirakentamisen periaatteita. Virtaveden putkittamista ei voida pitää luonnonmukaisena vesi-rakentamisena, eikä se edistä luonnon monimuotoisuutta tai elinympäristöjen säilymistä. Yleisesti putkittaminen nopeuttaa virtaamia, heikentää vedenlaatua ja köyhdyttää ekosysteemiä. Nissinojan siirto tulisi hyödyntää mahdollisuutena kunnostaa uoma luonnonmukaiseksi, mutkittelevaksi ja tulvatasanteiltaan kasvittuneeksi. Näin voidaan parantaa myös Nissinojan jo ennestään kuormittunutta vedenlaatua. Alueelta hävinneen uhanalaisen ojatädykkeen palauttamista Nissinojan varteen voitaisiin selvittää osana puron ennallistamista ja rakentamisesta aiheutuvien vaikutusten kompensatiota. Lisäksi alueella ja sen läheisyydessä runsaana tavattujen haitallisten vieraslajien leviäminen rakennustöiden, erityisesti maansiirtojen, yhteydessä on syytä estää.

Uudenmaan liitto on todennut, että hanke ei vaikutuksiltaan vertaudu YVA-lain liitteen 1 hankkeisiin, eikä siten edellytä YVA-lain mukaista arviointimenettelyä. Mahdollisen asemakaavamuutoksen yhteydessä ja muussa jatkosuunnittelussa voidaan riittävällä ja tarvittavalla tavalla arvioida hankkeen vaikutukset, sekä estää ja lieventää mahdolliset haitalliset vaikutukset.

Lausunnossa on todettu, että hanke on maakuntakaavan mukainen. Varikkomerkintää koskevan suunnittelumääräyksen mukaan varikko tulee suunnitella siten, että toiminnasta aiheutuvat melu- ja muut ympäristöhäiriöt ovat mahdollisimman vähäiset. Uusi rakentaminen ja muu maankäyttö on sopeutettava ympäristöönsä tavalla, joka turvaa ympäristö- ja luontoarvot sekä ottaa huomioon alueen kulttuurihistorialliset ja maisemalliset ominaispiirteet. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota hulevesien hallintaan ja varauduttava sään ääri-ilmiöihin.

Väylävirasto katsoo, että hankkeeseen ei ole tarpeen soveltaa ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Hankkeesta syntyvät mahdolliset ympäristövaikutukset voidaan käsitellä riittävissä määrin muissa hallintomenettelyissä. Hankkeen suunnittelun yhteydessä on aikaisessa vaiheessa tarpeen olla yhteydessä Väylävirastoon uusien yksityisraiteiden ja valtion rataverkon liityntäkohtien yhteensovittamiseksi.

4.2 Hankkeesta vastaavan kuuleminen

Hankkeesta vastaavalle on ennen päätöksentekoa annettu tilaisuus tulla kuulluksi saaduista lausunnoista. Hankkeesta vastaava on 29.7.2026 ilmoittanut, ettei anna vastinetta saapuneisiin lausuntoihin.

5 Lupa- ja valvontaviraston päätös

Jäspilän junavarikkohankkeeseen ei sovelleta ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain (252/2017) mukaista ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Lupa- ja valvontaviraston arvion mukaan hankkeesta ei todennäköisesti aiheudu merkittäviä ympäristövaikutuksia, kun otetaan huomioon hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä vaikutusten luonne.

5.1 Päätöksen perustelut

Lupa- ja valvontaviraston päätös ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa perustuu YVA-lain 3 ja 11 §:ään.

Arviointimenettelyä sovelletaan yksittäistapauksessa sellaiseen hankkeeseen tai jo toteutetun hankkeen muutokseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan, myös eri hankkeiden yhteisvaikutukset huomioon ottaen, YVA-lain liitteen 1 hankeluettelon mukaisten hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä ympäristövaikutuksia (YVA-laki 3 § 2 mom.).

Päätöksenteossa otetaan huomioon hankkeen ominaisuudet, sijainti ja vaikutusten luonne sekä hankkeen kuuluminen tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/92/EU (YVA-direktiivi) liitteessä II lueteltuihin hankkeisiin. Päätöksenteon perustana olevista tekijöistä säädetään YVA-lain liitteessä 2.

Hankkeet, joihin sovelletaan aina YVA-menettelyä, on määritelty YVA-lain liitteen 1 hankeluettelossa. YVA-menettelyä edellyttää hankeluettelon kohdan 9 d) mukaan kaukoliikenteen rautateiden rakentaminen. Euroopan tuomioistuin on katsonut oikeustapauksessa (C-227/01), että toisen raiteen suunnittelu olemassa olevan rautatieraiteen viereen on katsottava hankeluettelon mukaiseksi uudeksi hankkeeksi. Lupa- ja valvontavirasto toteaa, että Jäspilän junavarikko ei ole tulkittavissa hankeluettelon kohdan 9 d) mukaiseksi hankkeeksi. Vaikka varikolta on raide- ja vaihdeyhteys sekä Keravan että Savion suuntaan, kyseessä ei ole osa kaukoliikennettä palvelevaa ratajaksoa, vaan varikko rakennetaan junakaluston huolto- ja säilytystarkoitukseen.

Hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä vaikutusten luonne

Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että hankkeesta ei arvion mukaan aiheudu sellaisia merkittäviä ympäristövaikutuksia, jotka olisivat rinnastettavia YVA-arviointia edellyttävien hankkeiden vaikutuksiin. Arviossa on huomioitu hankkeen ominaisuudet, sijainti ja

vaikutusten luonne YVA lain liitteen 2 edellyttämällä tavalla sekä esitetyt haittojen välttämis- ja ehkäisemistoimenpiteet.

Lupa- ja valvontaviraston arvion mukaan hankkeen kokonaisvaikutuksia pintavesiin ei haittojen lieventämistoimenpiteet huomioiden voida katsoa todennäköisesti merkittävästi haitallisiksi. Nissinojan siirtoa on tarkasteltu aiemmin vuosina 2025–2026 osana Lentorata Oy:n Pasilasta lentoaseman kautta Keravalle suunnitellun rautatieyhteyden, Lentoradan, YVA-menettelyä. Täydennetystä arviointiselostuksesta 20.3.2026 annetussa yhteysviranomaisen perustellussa päätelmässä on todettu, että Lentoradan uuden linjauksen suurimmat vaikutukset pintavesiin aiheutuvat Nissinojan siirrosta. Uusi uoma kaivetaan kuivatyönä, jolloin kaivusta ei arviointiselostuksen mukaan synny muita haittavaikutuksia vedenlaatuun kuin lyhytaikainen kiintoaine- ja ravinnepitoisuuden nousu. Lisäksi vaikutukset muodostuvat uoman morfologisista muutoksista ja kiintoainetta sisältävien työmaavesien kuormituksesta. Pintavesivaikutuksia lievennetään työmaavesien hallinnan huolellisella suunnittelulla ja tiukoilla laatuksiteereillä. Lisäksi tunnelin työmaavedet johdetaan viemäriverkostoon. Yhteysviranomainen katsoi perustellussa päätelmässä, että hankkeen pintavesivaikutukset eivät ole todennäköisesti merkittäviä, kun nämä haittojen lieventämiskeinot toteutetaan.

Nyt esitetyssä uoman siirtosuunnitelmassa pintavesihaittojen lieventämiskeinot ovat pääosin samoja kuin YVA-menettelyssä tarkasteltiin. Rakentamisen vaikutuksia lievennetään työmaavesien asianmukaisella hallinnalla, jolla voidaan estää kiintoaineen ja haitta-aineiden kulkeutuminen muuhun ympäristöön. Lupa- ja valvontavirasto kuitenkin korostaa edelleen, että esitetyt pintavesihaittojen lievennyskeinot tulee toteuttaa, jotta vaikutukset eivät nouse merkittäviksi, kuten hanketta koskevassa perustellussa päätelmässä todetaan. Uoman kaivuusta ja siirrosta aiheutuu veden samentumista ja ravinnekuormitusta Nissinojan lisäksi todennäköisesti Rekolanojaan saakka. Vaikka vaikutus on todennäköisesti lyhytaikainen, voi se kuitenkin olla suhteellisen voimakas.

Uoman luonnonmukaista rakentamista on esitetty aineistossa vesiympäristöä säilyttävänä, haittoja vähentävänä toimenpiteenä, mutta uoman putkitus kokonaisuudessaan on edelleen vaihtoehtona ojan kulkemiselle osittain avouomassa. Uoman siirto tuhoaa nykyisen ojassa kehittyneen vesielinympäristön kokonaisuudessaan ja vähentää luonnon monimuotoisuutta alueella. Vesiympäristöjen lajistoon ja monimuotoisuuteen aiheutuvat vaikutukset eivät kuitenkaan ole kokonaisuudessaan niin merkittäviä, että YVA-menettelyä olisi tarpeen soveltaa hankkeeseen. Nissinoja on rakennetussa ympäristössä kulkeva suoristettu ja osin putkitettu uoma, jossa ei ole todettu erityisiä luontoarvoja. Ojassa ei ole myöskään tehty havaintoja taimenen esiintymisestä ja lisääntymisestä.

Kaavoituksen ja hankealueen maankäytön osalta Lupa- ja valvontavirasto yhtyy aineistossa todettuun asemakaavan päivitystarpeeseen. Hankkeesta aiheutuvat muutokset asemakaavaan ovat kuitenkin todennäköisesti vähäisiä, joten alueidenkäytön näkökulmasta niistä ei aiheudu perustetta YVA-menettelyn soveltamiselle hankkeeseen. Voimassa olevan asemakaavan merkinnät rautatiealue (LR) ja tavaraliikennettä palvelevien rakennusten korttelialue (YL) vaikuttavat tukevan suunniteltua varikkotoimintaa, mutta

ovat toimitetun aineistonkin mukaan vanhentuneita. Vanhentuneiden asemakaavojen ajantasaistaminen ei itsessään aiheuta syytä YVA-menettelyn soveltamiselle, vaan on tavanomainen osa kaupungin alueidenkäytön suunnittelua. Hanke sijoittuu olemassa olevaan tiiviiseen kaupunkiympäristöön, jossa maankäytön muutos ei sinänsä ole merkittävä, vaikka alue muuttuu joutomaasta rakennetuksi. Varikkotoiminta on huomioitu myös yleiskaavassa.

Hankkeesta rakentamisen ja toiminnan aikana aiheutuvaa melua on mallinnettu useissa eri tilanteissa. Alueen melutaso on jo suhteellisen korkea pääradan junaliikenteen ja lentomelun vuoksi. Hankkeesta ei arvion mukaan aiheudu merkittävää lisäystä melutasoihin tai muuten erityisen häiritseviä melutapahtumia. Hankkeen rakentamisen aikaisen melun voidaan katsoa olevan tavanomaista kaupunkirakentamisen melua vastaavaa. Myöskään varikon toiminnasta ei todennäköisesti aiheudu merkittävää meluhaittaa ympäristöön. Huomioiden alueella jo esiintyvä ratamelu, lentomelu ja liikennemelu, melutason lisäys ei todennäköisesti ole suuri pääradan toisella puolella sijaitsevalle lähimmälle asutukselle ja häiriintyvälle kohteille.

Myöskään muiden vaikutusluokkien, kuten maisemavaikutusten, rakentamisesta aiheutuvan pölyn ja tärinän tai lisääntyvän raskaan liikenteen osalta hankkeesta aiheutuvat vaikutukset eivät todennäköisesti nouse niin merkittäviksi, että YVA-menettelyä olisi niiden perusteella sovellettava.

Huomioon otetut merkittävien ympäristövaikutusten välttämis- ja ehkäisemis-toimenpiteet

Arvioitaessa hankkeesta muodostuvia todennäköisiä merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia, on otettu huomioon seuraavat hankkeesta vastaavan esittämät toimenpiteet merkittävien haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi ja lieventämiseksi:

Hankkeen rakentamisesta Nissinojaan ja edelleen Rekolanojaan aiheutuvaa veden samentumista ja ravinnekuormitusta lievennetään työmaavesien asianmukaisella hallinnalla, jolla estetään kiintoaineen ja haitta-aineiden kulkeutuminen muuhun ympäristöön.

6 Selvilläolovelvollisuus

Hankkeesta vastaavan on sen lisäksi, mitä erikseen säädetään, oltava riittävästi selvillä hankkeensa ympäristövaikutuksista siinä laajuudessa kuin kohtuudella voidaan edellyttää (YVA-laki 31 §)

7 Päätöksestä tiedottaminen

Päätös annetaan tiedoksi julkisella kuulutuksella YVA-lain 13 §:n mukaisesti. Päätös on nähtävillä ympäristöhallinnon verkkopalvelussa osoitteessa: <http://www.ymparisto.fi/yva-paatokset/uusimaa> kohdassa ”Liikenne”.

8 Käsittelymaksu

Käsittelymaksu on 4 500 euroa.

Maksu määräytyy Valtioneuvoston asetuksen Lupa- ja valvontaviraston maksuista vuonna 2026 (1177/2025) mukaisesti.

9 Sovelletut säännökset

- Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA-laki, 252/2017): 3, 11, 12, 13, ja 37 § sekä liitteet 1 ja 2.
- Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA-asetus, 277/2017): 1 §
- Valtion maksuperustelaki (150/1992): 8 §
- Valtioneuvoston asetus (1177/2025) Lupa- ja valvontaviraston maksuista vuonna 2026: 7 §.

10 Muutoksenhaku

Hankkeesta vastaavan muutoksenhakuoikeus

Hankkeesta vastaava saa hakea tähän päätökseen muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen. Valitusosoitus on liitteenä 1.

Se, jolla on oikeus hakea muutosta hanketta koskevaan lupapäätökseen, saa hakea muutosta tähän päätökseen, jolla on katsottu, ettei ympäristövaikutusten arviointimenettely ole tarpeen. Muutosta voidaan hakea vasta siinä vaiheessa, kun edellä mainitusta lupaa koskevasta päätöksestä on mahdollisuus valittaa (YVA-laki 37 § 2 mom.).

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt ylitarkastaja Erika Heikkinen ja ratkaissut ryhmäpäällikkö Elina Venetjoki.

Liitteet

- Liite 1. Valitusosoitus
- Liite 2. Hankealueen sijaintikartta

Jakelu

Hankkeesta vastaava (todisteellinen sähköinen tiedoksianto)

Tiedoksi

- Kuullut viranomaiset (sähköisesti)
- Hankkeen vaikutusalueen kunnat (sähköisesti)

Lupa- ja valvontavirasto

Postiosoite: PL 20, 13035 LVV

Puhelinvaihde: 0295 254 000

kirjaamo@lvv.fi | lvv.fi

Liite 2. Hankealueen sijaintikartta



Tämä asiakirja LVV-U/86467/2026 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument LVV-U/86467/2026 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Venetjoki Elina 14.08.2026 14:22

Esittelijä Heikkinen Erika 14.08.2026 14:19