Lupa- ja valvontavirasto

Päätös
2.11.2026
LVV-U/125929/2026
Julkinen

Helsingin kaupunki
PL 1
00099 Helsingin kaupunki

Viikin-Malmin pikaraitiotiehanke, Helsinki ja Vantaa

Päätös ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa

1 Hanke

Helsingin kaupunki, Viikin-Malmin pikaraitiotie Helsinki ja Vantaa.

2 Vireilletulo

Hankkeesta vastaava on pyytänyt Lupa- ja valvontavirastolta päätöstä siitä, edellyttääkö suunnitteilla oleva Viikin-Malmin pikaraitiotiehanke ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA-menettely). Hankkeesta vastaava on toimittanut Lupa- ja valvontavirastoon ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017, YVA-laki) 12 §:n ja YVA-asetuksen 1 §:n edellyttämät tiedot hankkeesta 9.9.2026.

3 Hankkeesta vastaavan toimittamat tiedot hankkeesta

3.1 Hankkeen kuvaus

Helsingin kaupunki suunnittelee joukkoliikenteen uutta runkoyhteyttä, Viikin-Malmin pikaraitiotietä, Helsingin keskustasta Malmille ja/tai Vantaan Vaaralaan. Pikaraitiotien reitti kulkee keskustasta Kumpulan ja Latokartanon kautta Malmin lentokenttäalueelle ja sieltä edelleen Malmin sairaalalle ja/tai Jakomäen kautta Vaaralaan. Keskustan ja Kumpulan välillä pikaraitiotie käyttää nykyisiä ja uusittavia ratayhteyksiä ja Kumpulasta eteenpäin rakennetaan uusi kaksiraiteinen raitiotie. Viikinkallion kohdalla raitiotielle on esitetty kolme vaihtoehtoista linjausta. Uuden raitiotien kokonaispituus Kumpulasta Malmille on 11,2 km ja Kumpulasta Vantaan Vaaralaan 12,6 km.

Pikaraitiotiehankkeessa tarkastellaan kolmea toteutusvaihtoehtoa: VE1; raitiotieyhteyden toteuttaminen Malmin lentokentältä Vaaralaan, VE2; raitiotieyhteyden toteuttaminen Malmin lentokentältä Malmin sairaalalle ja VE3; molempien edellä mainittujen yhteyksien toteuttaminen. Vaihtoehtoja muodostaessa on oletettu, että muita suunnittelualueen pikaraitiohankkeita (Raide-Jokeri 2 ja Tiederatikka) ei toteuteta vuoteen 2025 mennessä. Hanke suunnitellaan toteutettavan mahdollisesti vaiheittain, jolloin ensin toteutettaisiin Kumpulan ja Malmin sairaalan välinen osuus. Vertailuvaihtoehtona joukkoliikennettä kehitetään bussiliikennettä, etenkin poikittaisia bussiyhteyksiä, parantamalla eli muuttamalla olemassa olevien bussilinjojen reittejä tai päätepysäkkejä tai muodostamalla

uusia bussiyhteyksiä, jotta ne vastaavat tulevaa Viikin, Malmin ja Jakomäen alueen matkustuskysyntää.

Suunnitellussa pikaraitiotieyhteydessä pysäkkipareja on Kumpulan ja Malmin lentokentän välillä 10, Malmin haaran osuudella 5 ja Vaaralaan ulottuvalla osuudella 6. Pikaraitiotieltä on Viikissä vaihtoyhteys Raide-Jokeriin ja vaihtoyhteydet lisäksi Tiederatikkaan, Raide-Jokeri 2:een ja Vantaan ratikkaan. Raitioyhteydelle suunnitellaan laajoja liikennöintiaikoja (5.30–1:30) ja lyhyitä 5–20 min vuorovälejä viikonpäivän ja vuorokaudenajan mukaan. Raitioyhteyden varikkona suunnitellaan käytettävän Koskelan varikkoa tai toteutusvaihtoehdon mukaan Vantaan ratikan Vaaralan varikkoa voidaan myös käyttää. Kalustoksi suunnitellaan kaksisuuntaista pikaraitiovaunua, joka mahdollistaa yhteensopivuuden muiden uusien pikaraitioteiden kanssa (Raide-Jokeri ja Kruunusiltojen yhteys). Raitioyhteyden matka-aika Malmin päätepysäkille on 42 minuuttia ja Vaaralan päätepysäkille on 44 minuuttia ja nopeudet eri osuuksilla vaihtelevat 18–34 km/h. Raitioyhteyden matkustajamääräksi arvioidaan noin 38 000 matkustajaa vuonna 2030 ja toteutusvaihtoehdon mukaan 45 000–61 000 matkustajaa vuonna 2050.

Viikki-Malmi raitiotiehankkeeseen liittyviä suunnitelmia ovat Helsingin yleiskaava 2016, Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021 ja MAL-2019 suunnitelma. Lainvoimaisessa Helsingin yleiskaavassa yksi merkittävä liikennejärjestelmän muutos on kaupungin-laajuinen pikaraitiotieverkko. Kaupunkistrategian mukaan kestävien liikennemuotojen osuutta kasvatetaan ja Malmin pikaraitiotien toteuttamisen edellytykset selvitetään. Helsingin seudun kuntien, HSL:n ja valtion kesken valmistellussa MAL-suunnitelmassa on keskeistä muun muassa vahva panostaminen raideliikenteeseen. Suunnitelmassa on mukana viisi pääkaupunkiseudun pikaraitiotiehanketta.

Hankkeen uuden osuuden vaikutusalueella on merkittävää täydennysrakentamisen potentiaalia, uutta rakentamista suunnitellaan etenkin Malmin entiselle lentokenttä-alueelle. Lisäksi työpaikkakeskittymiä on yhteyden varrella kantakaupungin alueella, Viikissä ja Malmilla.

3.2 Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista sekä toimenpiteistä niiden välttämiseksi ja ehkäisemiseksi

3.2.1 Vaikutukset ihmisten viihtyvyyteen, elinoloihin ja terveyteen

Raitiovaunusta syntyy melua pyörien osuessa kiskoihin ja myös pyörästöt ja teleet aiheuttavat melua. Melupäästö kasvaa nopeuden myötä. Lisäksi melua aiheutuu kaarteissa kaarrekirskuntana, sekä vaunun ylittäessä vaihteita ja risteäviä kiskoja. Raideyhteyden puoliväliin saakka raideyhteyden melu sekoittuu muun tieliikenteen aiheuttamaan meluun. Hankkeesta vastaavan arvion mukaan raideyhteyden meluvaikutus-alueelle sijoittuu suhteellisen vähän asuinrakennuksia. Joidenkin asuinrakennusten julkisivuihin kohdistuu yli 55 dB päiväaikainen melutaso, joka aiheutuu pääosin raiteen risteyksistä, kaarrekirskunnasta ja vaihteista. Osa kohteista on suunnitteluvaiheessa olevia asuinrakennuksia. Myös joidenkin asuinrakennusten piha-alueisiin arvioidaan aiheutuvan meluvaikutuksia. Melusuojausta tarvitsevat alueet on alustavasti tunnistettu.

Raideliikenteen, etenkin kaarteiden ja vaihteiden ylitysten, aiheuttamaa melua tarkastellaan hankkeen jatkosuunnittelussa melumallinnusta käyttäen. Meluvaikutukset otetaan huomioon maankäytön suunnittelussa.

Runkomelua aiheutuu, kun raitiovaunun aiheuttama värähtely siirtyy maaperästä rakennukseen ja muuttuu ääneksi. Värähtely on voimakkuudeltaan pientä, eikä aiheuta rakennusten tärinää tai riskejä rakenteille. Reitin varrella on tunnistettu olevan runkomelun esiintymisalueita, joissa raitiotie on kallioalueella tai pintakerros on hyvin ohut. Runkomelutason arviointi ja runkomelusuojauksen suunnittelu toteutetaan hankkeen seuraavassa vaiheessa.

Alustavassa arvioinnissa on tunnistettu alueita, joissa tärinän taso raitiotien lähellä voi ylittää asuinviihtyisyydelle asetetut suositukset, mutta ei rakennusten vaurioitumis-alttiudelle asetettua viitearvoa. Raitiolinja on pyritty suunnittelemaan mahdollisimman kauas asuinrakennuksista. Pystysuuntaista tärinää torjutaan paalulaatoituksella ja vaakasuuntaisen tärinän torjuminen edellyttää rakenteellisia ratkaisuja. Hankkeen jatkosuunnittelussa rakenteellisia ratkaisuja tarkastellaan ja tärinää vaimennetaan suositusten mukaisille tasoille asuin- (3 mm/s) ja toimistorakennuksissa (6 mm/s). Lisäksi jatkosuunnittelussa huomioidaan, ettei tärinä aiheuta häiriötä teknisille laitteille.

Hankkeesta vastaavan arvion mukaan haitallisia vaikutuksia virkistyskäytölle ei aiheudu, koska raitioyhteys sijoittuu jo rakennettuun ympäristöön. Vaikutuksia virkistys-kokemukseen voi kuitenkin aiheutua uusilla maankäytöltään tulevaisuudessa muuttuvilla alueilla tai tärkeillä ulkoilu- ja virkistysalueilla. Tällaisiksi on tunnistettu etenkin Malmin entisen lentokentän viheralueet ja ulkoilureitit sekä Vantaanjoen ympäristö. Pikaraitio-yhteyden arvioidaan voivan parantaa virkistysalueiden saavutettavuutta, mikä voi vaikuttaa myös alueiden käyttöpaineeseen. Virkistysyhteyksien ja viheralueiden jatkuvuuden huomioon ottaminen jatkosuunnittelussa katsotaan tärkeäksi.

3.2.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonsuojeluun

Suunniteltu raitiotiehanke sijoittuu pääosin rakennettuun katuympäristöön. Reitti-linjauksen lähiympäristössä on joitakin luontoarvoiltaan tärkeitä alueita, kuten Vantaan-joen Natura 2000-alue (FI0100104, SAC), jonka yli rakennetaan raitiotiesilta. Arvion mukaan sillan perustusten rakentaminen osin uomaan voi aiheuttaa merkittävää haittaa Natura-alueen suojeluperusteena olevalle vuollejokisimpukalle (*Unio crassus*), ja sillan rakentamisen katsotaan edellyttävän Natura-arviointia. Vuollejokisimpukkaan kohdistuvia vaikutuksia voidaan lieventää siirtämällä yksilöt uuteen paikkaan rakentamisen tieltä. Myös siltapilarien rakentaminen maalle on mahdollista. Vuollejokisimpukkaan arvioidaan voivan kohdistua myös yhteisvaikutuksia muiden suunniteltavien raitiolinjahankkeiden kanssa.

Lisäksi raitioyhteyden lähellä on Vanhankaupunginlahden lintuvesi Natura 2000-alue (FI0100062, SPA, SAC) sekä Viikin-Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue. Raitiolinjan rakentamisen takia Viikintietä levennetään ja puustoa raivataan, mutta kadun ja suojelualueen väliin jää puustoinen kapea suojavyöhyke. Vaikutuksia lievennetään välttämällä voimakasta rakennustöiden melua lintujen pesimäaikana sekä rajaamalla

rakentamisaikainen työskentelyalue mahdollisimman pieneksi. Haitallisten vaikutusten arvioidaan olevan vähäisiä, mutta asiaa on tarpeen tarkastella Natura-tarvearviossa.

Raitolinjan varrella on yksi liito-oravan ydinalue ja kulkuyhteys sekä neljä kehitettävän kulkuyhteyden aluetta. Vaikutuksia liito-oravaan on lievennetty katulinjausten ja puuston suunnittelun yhteydessä. Kehitettävät kulkuyhteydet edellyttävät toimiakseen toimenpiteitä. Kulkuyhteyksiä vahvistetaan jättämällä tai istuttamalla puustoa tai käyttämällä kulkemisen mahdollistavia rakenteita kuten hyppytolppia. Olemassa olevat kulkuyhteydet sekä ydinalue otetaan huomioon siten, että puita poistetaan mahdollisimman vähän ja lajin kannalta tärkeät puut, kuten pesäpuut, säilytetään.

Hankkeesta vastaavan arvion mukaan raitiotiehankkeella voi katualueen leventämisen takia olla haitallisia vaikutuksia seuraaviin uhanlaisiin luontotyyppikohteisiin: Säynäslahden rantalehto, Autotallintien lehto, Alppikylän lehto sekä puutteellisesti tunnettu suoaro (kausikosteikko). Merkittävimpiä vaikutuksia arvioidaan kohdistuvan Malmin entisen lentokentän linnustollisesti arvokkaaseen alueeseen. Raitiotien vaikutukset arvioidaan kuitenkin vähäisiksi verrattuna alueen muuhun suunniteltuun rakentamiseen. Raidelinjauksen ei arvioida heikentävän vaikutusalueensa ekologisen verkoston toimivuutta. Siltojen ja rumpujen suunnittelussa pyritään jättämään rakenteisiin riittävä maakannas ekologisten yhteyksien toimivuuden parantamiseksi.

3.2.3 Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Suunniteltu raitiolinja ylittää Vantaanjoen ja sijoittuu usean puron, kuten Viikinojan ja Longinojan valuma-alueille. Nämä virtavedet ovat vaelluskalojen kannalta tärkeitä alueita ja reittejä. Vantaanjoen ylittävän sillan rakentaminen voi aiheuttaa väliaikaisia muutoksia joen vedenlaatuun. Raitiotien rakentamisesta voi aiheutua muutoksia pienvesien olosuhteisiin herkissä elinympäristöissä ja myös läheisten alueiden vesiolosuhteissa. Jatkosuunnittelussa pyritään lieventämään haitallisia vaikutuksia ja varmistamaan, että purojen ylitykset eivät heikennä virtavesien ekologista tilaa.

Hankkeen vaikutusalueella on kaksi luokan I pohjavesialuetta, joiden vedenpintaan tai pohjaveden laatuun ei arvioida aiheutuvan vaikutuksia, koska raitioyhteys rakennetaan olemassa olevalle katualueelle. Vaikutusten muodostuminen ja tarvittava suojaus varmistetaan jatkosuunnittelun aikana.

3.2.4 Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöihin

Hankkeen merkittävimpiä maisemavaikutuksia arvioidaan syntyvän katualuetta levennettäessä, puustoa poistaessa, tai yhteyden rakentuessa viheralueelle. Raideyhteys kulkee pääosin rakennetussa ympäristössä. Avoimilla alueilla vaikutus voi ulottua myös kaukomaisemaan. Rakentamisen aikaiset vaikutukset maisemaan arvioidaan suuriksi, mutta väliaikaisiksi.

Hankkeen reitillä on neljällä alueella muinaismuistolain suojaamia kiinteitä muinais-jäännöksiä, jotka liittyvät ensimmäisen maailmansodan linnoituslaitteisiin, puolustus-

asemiin ja niiden yhdysteihin. Osa kohteista on jo osittain muuttuneita nykyisen maankäytön takia. Vaikutuksia on pyritty lieventämään suunnittelemalla raitioyhteyden linjaus siten, että vaikutukset kohteisiin olisivat mahdollisimman vähäisiä. Kohteet otetaan huomioon jatkosuunnittelussa ja ne ja niiden lähiympäristö kartoitetaan asianmukaisesti ennen hankkeen rakentamista tai mahdollisen kajoamisluvan hakemista.

Maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteiksi on raitiotiereitin varrella arvioitu etenkin Annalan ja Vanhankaupungin valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokkaat alueet. Raitioyhteys sijoittuu kuitenkin nykyisen liikenneyhteyden eli Lahdenväylän viereen ja Vantaanjoen yli rakennettava silta kulkee samassa tasossa Lahdenväylän sillan kanssa, mikä lieventää haitallisia vaikutuksia. Avoimessa jokimaisemassa raitioyhteyden rakentamisen arvioidaan kuitenkin vaikuttavan maisemaan. Vaikutuksia Malmin entisen lentokentän valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun ympäristöön on selvitetty alueen kaavoituksen yhteydessä. Muilla osuuksilla vaikutukset arvioidaan vähäisiksi. Jatkosuunnittelun aikana maisemavaikutuksia voidaan lieventää ja hanketta yhteensovittaa muun maankäytön kanssa istutuksilla, pintamateriaalien valinnalla sekä laadukkaalla ympäristörakentamisella.

3.2.5 Muut vaikutukset

Hankkeen Helsinkiin sijoittuvien osuuksien rakentamisesta arvioidaan aiheutuvan hiilidioksidipäästöjä noin 86 miljoonaa kgCO2. Vaihtoehdon VE1 rakentamisen hiilidioksidipäästöt ovat 59 miljoonaa kgCO2 ja vaihtoehdon VE2 rakentamisen päästöt 67 miljoonaa kgCO2. Rakentamisen aikaisten päästöjen teoreettiseksi korvaantumisajaksi on arvioitu vähintään noin 75 vuotta. Jatkosuunnittelussa pyritään lieventämään rakentamisen aikaisia päästöjä materiaali- ja menetelmävalinnoilla. Arvioitaessa vaihtoehtojen liikennöinnin päästövaikutuksia on tehty oletuksia henkilöauto- ja bussiliikenteen sähköistymisestä. Tällöin liikenteen päästöjen arvioidaan vähenevän toteutusvaihtoehdoissa noin 800 t CO2, kun niitä verrataan vertailuvaihtoehtoon vuonna 2050. Vaikutuksista noin 60 % osuus johtuu bussiliikenteen vähentymisestä.

Pikaraitioyhteyden toteuttamisen arvioidaan parantavan liikenneturvallisuutta, koska automatkojen määrä ja ajoneuvoilla ajettujen kilometrien yhteismäärä vähenevät. Henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrän arvioidaan vähenevän vuosittain 1,75 % vuoteen 2040 asti. Tieliikenteestä johtuvien liikenneonnettomuuksien määrän arvioidaan vähentyvän 0,5 henkilöonnettomuutta vuodessa. Raitiotien rakentamisella arvioidaan olevan vähäisiä vaikutuksia muulle ajoneuvoliikenteelle sekä kevyelle liikenteelle. Rakentamisen aikaisten liikennejärjestelyjen toteuttamista ja vaikutuksia tarkennetaan jatkosuunnittelun aikana.

Raitioyhteyden rakentamisen on arvioitu parantavan joidenkin alueiden, etenkin Koskelan varikon, Malmin entisen lentokentän pohjoisosien sekä Latokartanon alueiden saavutettavuutta. Toteutusvaihtoehtojen välillä ei ole huomattavia eroja saavutettavuusvaikutuksissa.

Lupa- ja valvontavirasto

Päätös
2.11.2026
LVV-U/125929/2026
Julkinen

4 Asian käsittely

4.1 Viranomaisten kuuleminen

Lupa- ja valvontavirasto on kuullut ennen päätöksentekoa Helsingin kaupungin ympäristöpalveluja, Helsingin kaupunginmuseota, Uudenmaan elinvoimakeskusta, Uudenmaan liittoa, Väylävirastoa sekä Vantaa kaupunkia. Vantaan kaupunki ei antanut asiasta lausuntoa.

Helsingin kaupungin ympäristöpalvelut katsoo lausunnossaan, että pikaraitiotiehanke ei edellytä YVA-lain mukaista arviointimenettelyä. YVA-menettelyä eivät ole edellyttäneet myöskään muut pääkaupunkiseudun viimeaikaiset pikaraitiotiehankkeet. Lausunnon mukaan hankkeen yleissuunnitelmassa on tunnistettu hankkeen aiheuttamat oleellisimmat rakentamisen ja toiminnan aikaiset ympäristövaikutukset ja lisäksi on esitetty niihin liittyviä lieventämiskeinoja. Hankkeen suunnitteluaineiston ja tulevien lisäselvitysten sekä muiden vaikutusalueen selvitysten avulla saadaan riittävät tiedot hankkeen ympäristöstä ja ympäristövaikutuksista.

Helsingin kaupunginmuseon ja Helsingin kaupungin kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan yhteisessä lausunnossa nostetaan esiin suunnitellun raitiotien varrelle sijoittuvat useat kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet. Lausunnossa katsotaan, että Malmin entisen lentokentän alueella sen historialliset piirteet on kaavoituksessa onnistuttu riittävästi yhteensovittamaan alueen uuden maankäytön kanssa. Lausunnossa listataan myös hankkeen vaikutusalueella olevat kiinteät muinaisjäännökset ja tuodaan esille, että vaihtoehtoiset linjaukset Viikinkallion kohdalla sijoittuvat osittain muinaisjäännös- tai arkeologisille alueille. Siten kaupunginmuseolta on pyydettävä suunnitelmien tarkentuessa lausunto asiasta ja toteutettava tarvittaessa kajoamisluvan mukainen menettely. Lausunnossa ei nähdä tarpeelliseksi YVA-menettelyn soveltamista rakennettuun kulttuuriympäristöön ja maisemaan tai arkeologiseen kulttuuriperintöön kohdistuvien vaikutusten vuoksi, koska vaikutuksista ei muodostu todennäköisesti merkittäviä.

Uudenmaan elinvoimakeskuksen liikenneosasto katsoo lausunnossaan, että YVA-menettelyn soveltaminen Viikin-Malmin pikaraitiotiehankkeeseen ei ole tarpeellista. Hankkeen suunnittelussa tulee kuitenkin ottaa huomioon etenkin Lahdenväylän ja Kehä I:n liikenteen sujuvuuden ja kunnossapidon varmistaminen sekä yhteistyö viranomaisten kanssa, jos vaikutuksia kohdistuu valtion maantieverkkoon.

Uudenmaan liitto nostaa lausunnossaan esiin erityisesti hankkeen vaikutukset luontoon ja hankkeen vaikutusalueelle maakuntakaavassa osoitetut viheryhteystarpeet Vantaanjoki-Pornaistenniemi ja Kivikko-Hakunila. Lausunnossa todetaan, että kyseiset yhteydet ovat tärkeitä ulkoilu- ja virkistyskäyttöalueita ja tarjoavat kulkuyhteyden etenkin pienille eläimille. VISIO-kaavassa kyseiset viheryhteydet on osoitettu kriittisiksi yhteyksiksi ja niiden toteuttamiselle ei ole vaihtoehtoisia sijainteja. Siten Uudenmaan liitto katsoo, että kyseiset viheryhteydet tulee ottaa hankkeen suunnittelussa huomioon muiden tunnistettujen luontoarvojen lisäksi. Lausunnossa on katsottu, että YVA-menettelyn

Lupa- ja valvontavirasto

soveltaminen hankkeeseen ei ole tarpeellista, jos tehdään asianmukaiset luontoselvitykset sekä toteutetaan riittävä vaikutusten arviointi ja haitallisten vaikutusten lieventäminen.

Väylävirasto nostaa lausunnossaan esiin suunnitellun pikaraitiotien sijoittumisen tavara- ja joukkoliikenteelle merkittävän Lahdenväylän (Vt 4) välittömään läheisyyteen. Hankkeen vaikutusarvioinnissa tulee ottaa huomioon sen vaikutusalueen liikennejärjestelmään ja -verkkoon aiheutuvat yhteisvaikutukset, sujuva ja turvallinen liikenne sekä väylänpito. Hankkeen rakentamisesta tai toiminnasta ei saa aiheutua heikentäviä vaikutuksia valtion liikenneverkon palvelutasolle, kunnossapidolle tai kehittämiselle.

4.2 Hankkeesta vastaavan kuuleminen

Hankkeesta vastaavalle on ennen päätöksentekoa annettu tilaisuus tulla kuulluksi saaduista lausunnoista. Hankkeesta vastaava on todennut 2.10.2026 saapuneessa vastauksessaan, ettei näe tarpeelliseksi antaa vastinetta lausuntoihin.

5 Lupa- ja valvontaviraston päätös

Viikin-Malmin pikaraitiotie-hankkeeseen ei sovelleta ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017) mukaista ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Johtopäätös koskee hankkeen kaikkia vaihtoehtoja. Hankkeesta ei Lupa- ja valvontaviraston arvion mukaan todennäköisesti aiheudu merkittäviä ympäristövaikutuksia, kun otetaan huomioon hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä vaikutusten luonne sekä esitetyt haitallisten vaikutusten välttämis- ja ehkäisemistoimenpiteet.

Mikäli hanke tai sen aiheuttamat todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset muuttuvat jatkosuunnittelussa nyt esitetystä, arviointimenettelyn tarve tulee arvioida uudestaan.

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 ympäristö-vaikutusten 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. Lupa- ja valvontavirasto toteaa, että

kyseessä oleva pikaraitiotiehanke on YVA-direktiivin liitteen II kohdan 10 alakohdan h) mukainen hanke: *” Raitiotiet, maan pinnalla tai maan alla kulkevat radat, ilmaradat tai vastaavat erikoisradat, joita käytetään yksinomaan tai pääasiassa matkustajaliikenteeseen”*.

5.1.1 Hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä vaikutusten luonne

Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että hankkeesta, sen eri vaihtoehdot huomioiden, ei esitetyn aineiston perusteella aiheudu sellaisia todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia, jotka olisivat verrattavissa YVA-lain liitteen 1 hankeluettelon hankkeiden vaikutuksiin. Päätöksenteossa on otettu huomioon hankkeen ominaisuudet, sijainti ja vaikutusten luonne, sekä hankkeesta vastaavan esittämät haittojen lieventämistoimenpiteet.

Vaikutukset maankäyttöön, maisemaan ja kulttuuriympäristöihin

Suunnitellun pikaraitiotien vaikutuksia on arvioitu useissa kaavamenettelyissä. Raideyhteys on esitetty oikeusvaikutteisessa Helsingin yleiskaava 2016:ssa kaavamerkinnällä "*pikaraitiotie: Joukkoliikenteen nopea runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuna. Sijainti on ohjeellinen*". Raideyhteyttä on tutkittu myös Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavan yhteydessä. Helsingin hallinto-oikeus hylkäsi 7.10.2026 päätöksellään Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavasta tehdyt valitukset, mutta kaava ei ole vielä lainvoimainen. Kyseessä olevan osayleiskaavan alueella Helsingin yleiskaava 2016 huomioi raideyhteyden merkinnällä "*Raideliikenteen runkoyhteys: Toteutetaan metrona tai pikaraitiotienä. Sijainti ohjeellinen.*"

Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että maankäytön ja kaavoituksen näkökulmasta YVA-menettelyn soveltamiselle ei ole tarvetta. Raideyhteyden linjausta ja siihen liittyvää yhdyskuntarakennetta on tutkittu kattavasti yleiskaavatasolla. Lisäksi pikaraitiotien linjausta tai sen lähiympäristöä on käsitelty useammassa asemakaavassa. Pikaraitiotietä suunnitellaan rakennettuun ympäristöön ja hankkeen vaikutusalueen maankäyttö ei merkittävästi muutu rakentamisen takia. Esitetty hankesuunnitelma on voimassa olevien maankäyttösuunnitelmien mukainen, eikä haitallisia vaikutuksia maankäyttöön ja kaavoitukseen näin ollen todennäköisesti ilmene. Yleissuunnitelmassa on tunnistettu asemakaavoituksen rooli linjauksen ja pysäkkien suunnittelussa.

Suunnitellun raitioyhteyden varrelle sijoittuu useita muinaismuistolain suojaamia arkeologisen kulttuuriperinnön kohteita sekä kulttuuriympäristön- ja maiseman arvoalueita. Raitiotien linjauksessa on huomioitu kulttuuriympäristön kannalta herkät kohteet. Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että osa kohteista on jo muuttunut nykyisen maankäytön myötä. Vaikka rakentamisen aikaiset maisemavaikutukset voivat olla suuria, ne ovat väliaikaisia. Hankkeen suunnittelussa on maisemoinnin ja rakenteiden osalta huomioitu maisemahaittojen vähentäminen. Suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä arvokkaat kohteet pystytään riittävästi ottamaan huomioon jatkosuunnittelussa ja lieventämään maisemaan ja arvokkaisiin kohteisiin kohdistuvia vaikutuksia.

Lupa- ja valvontavirasto

Ihmisten elinolot, viihtyvyys ja **terveys**

Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että hankkeesta aiheutuvan melun, tärinän ja runkomelun vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen voivat olla merkittäviä ilman esitetyn melusuojauksen ja muiden lieventämistoimenpiteiden toteuttamista. Lieventämistoimenpiteet huomioiden vaikutukset eivät kuitenkaan nouse todennäköisesti merkittäviksi. Yleissuunnitelmassa melua, tärinää ja runkomelua on tarkasteltu alustavasti ja niitä joudutaan tarkastelemaan vielä uudelleen hankeen suunnitelmien tarkentuessa.

Hankkeen vaikutusalueella on paikoin tiheästi asutettuja alueita, joihin kohdistuu meluvaikutuksia jo nykyisestä liikenteestä. Päiväaikaisen 55 dB melutason on arvioitu ylittyvän joidenkin asuinrakennusten julkisivuilla tai piha-alueilla. Tällaisessa ympäristössä meluntorjuntaa on vaikea toteuttaa. Toisaalta osa ilmamelun vaikutusalueista on asuinrakentamisen suunnitteluvaiheessa, jolloin meluvaikutukset voidaan ottaa huomioon mahdollisen rakentamisen suunnittelussa. Hankkeessa on tunnistettu melunsuojausta vaativat alueet. Suunnitellun pikaraitioyhteyden varrella on alustavasti tunnistettu myös useita alueita, jotka edellyttävät runkomelu- ja tärinäsuojausta. Tärinän ja runkomelun vaikutukset pystytään kuitenkin esitetysti lieventämään rakenteellisilla ratkaisuilla.

Hankkeen rakennustöistä aiheutuvan melun vaikutukset sekä vaikutukset virkistyskäytölle ja muulle liikenteelle on tunnistettu aineistossa. Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että rakentamisen aikaiset vaikutukset voivat olla suuria, mutta ne ovat kestoltaan tilapäisiä eivätkä siten olen YVA-lain tarkoittamalla tavalla todennäköisesti merkittäviä. Ihmisten elinoloihin, terveyteen ja viihtyvyyteen kohdistuvien rakentamisaikaisten vaikutusten, kuten työmaamelun ja pölyämisen, huolelliseen lieventämiseen on syytä hankkeessa kiinnittää huomiota.

Vaikutukset luontoon

Hankkeen yleissuunnitelmassa on tunnistettu, että hankkeesta tulee laatia Natura-arviointi koskien Vantaankosken Natura 2000-aluetta. Vuollejokisimpukka kuuluu Natura-alueen suojeluperusteena oleviin lajeihin ja sillan rakentaminen voi vaikuttaa lajiin, jos siltapaikalla on yksilöitä. Haittoja lieventävänä toimenpiteenä on esitetty vuollejokisimpukoiden siirtoa pois vaikutusalueelta. Lupa- ja valvontavirasto huomauttaa, että siirto on sinänsä toimiva ja perusteltu toimenpide, mutta sen toteuttaminen vaatii luonnonsuojelulain 83 §:n mukaista poikkeamislupaa vuollejokisimpukan siirtokiellosta. Myös saukko kuuluu Vantaanjoen Natura-alueen suojeluperusteena oleviin lajeihin. Natura-arvioinnissa tulee tarkastella rakennettavaa siltaa myös siitä näkökulmasta, muodostuuko saukolle joen suuntaista etenemisestettä. Myös tällaisen vaikutuksen lieventämiseen on olemassa keinoja.

Suunniteltu raitiotie sivuaa myös Vanhankaupunginlahden lintuveden Natura 2000-aluetta. Yleissuunnitelmassa on kuvattu, että hankkeesta Natura-alueeseen kohdistuvat vaikutukset ovat lähinnä rakentamisaikaisia ja vähäisiä. Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että hyvällä ja huolellisella suunnittelulla on todennäköistä, ettei Vanhankaupunginlahden lintuveden suojeluperusteena oleviin luontoarvoihin tule kohdistumaan merkittävästi

heikentäviä vaikutuksia. Tarkempi selvitys Natura-arvioinnin tarpeesta on kuitenkin syytä esittää. Selvityksessä voidaan tarkemmin kuvata suunnitteluratkaisut, joilla merkittävät heikennykset vältetään.

Hankkeesta on mahdollista aiheutua vaikutuksia liito-oravan kulkuyhteyksiin, joiden säilyttämiseen ja kehittämiseen liittyvien toimien oikeasta ajoittamisesta tulee huolehtia. Kriittisten kulkuyhteyksien tulee olla käytettävissä myös hankkeen rakennusaikana ja sen valmistuttua eikä vasta korvaavan puuston aikanaan kasvettua. Tässä korostuu erityisesti olemassa olevan puuston säilyttäminen ja suojaaminen rakennusaikana. Hankkeen suunnittelussa on huomioitava Uudenmaan ELY-keskuksen Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavaehdotuksesta antamassa lausunnossa mainittu Viikinojanpuistosta pohjoiseen Malmille suuntautuva säilytettävä liito-oravayhteys Kehä I:n ja Lahdenväylän risteysalueen kautta. Lisäksi suunnittelussa on syytä kiinnittää huomiota pohjoiseteläsuuntaisen kulkuyhteyden säilymiseen ja kehittämiseen Malmin lehtokentän alueen yhteydessä. Raitiotien suunnittelussa ei tule tehdä ratkaisuja, jotka heikentäisivät mahdollisuuksia luoda liito-oravalle toimivaa kulkuyhteyttä Lahdenväylän yli.

Hankealuetta koskien on ELY-keskuksen kaavalausunnoissa tuotu useissa kohdin esiin mahdollinen luonnonsuojelulain 83 §:n mukainen poikkeusluvan tarve. Näiden tunnistettujen luonnonsuojelulailla suojeltujen kohteiden lisäksi raitiotielinjauksella tai sen välittömässä läheisyydessä on useita muita luonnon monimuotoisuuden kannalta merkityksellisiä kohteita, kuten uhanalaisia luontotyyppejä, yhtenäisiä metsäalueita ja ekologisia yhteyksiä. Näiden huomioiminen edellyttää huolellista suunnittelua, jotta arvokohteet rajautuvat mahdollisimman pitkälti rakentamisalueen ulkopuolelle.

Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että hankkeesta luonnonarvoihin ja lajistoon kohdistuvat vaikutukset eivät ole todennäköisesti merkittäviä. Hanke sijoittuu tiiviisti rakennettuun ympäristöön. Vaikutukset ovat rakentamishankkeiden kohdalla tavanomaisen luonteisia, eivätkä sellaisenaan edellytä ympäristövaikutusten arviointia. Luontoarvoihin liittyy kuitenkin tiettyjä lisäselvitys- ja jatkosuunnittelutarpeita, jotta ne tulevat tarkoituksen-mukaisella tavalla huomioiduksi.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Hankkeen suunnittelussa on tunnistettu ja nimetty tärkeimmät virtavedet, joiden alueelle raitiotie sijoittuu. Suunnittelussa on alustavasti todettu, että rakentaminen voi aiheuttaa kiintoaineskuormitusta vesiin. Töiden toteutuksessa on myös syytä huomioida hulevesien käsittely, mahdollinen ravinnekuormitus sekä happamat sulfaattimaat ja pilaantuneet alueet. Hankkeesta ei kuitenkaan todennäköisesti aiheudu YVA-lain tarkoittamia merkittäviä vaikutuksia pintavesiin.

Lupa- ja valvontavirasto toteaa myös, ettei pohjaveden pinnantasoon tai laatuun aiheudu todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia, vaikka hankkeen vaikutusalueella on vedenhankinnan kannalta tärkeitä pohjavesialueita. Hanke sijoittuu rakennettuun katuympäristöön. Pohjavesiin kohdistuvia vaikutuksia on esitetty tarkkailtavan asianmukaisesti.

Vaikutukset ilmastoon

Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että hankkeen ilmastovaikutukset eivät ole YVA-lain tarkoittamalla tavalla merkittäviä. Pikaraitiotien rakentamisesta aiheutuu huomattavan suuria hiilidioksidipäästöjä (59 000–86 000 tonnia CO_2) ja myös rakentamisen aikaisten päästöjen korvaantumisaika on suhteellisen pitkä (75 vuotta). Yksi hankkeen päätavoitteista on kuitenkin liikenteen päästövähennystavoitteiden edistäminen. Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että hanke lisää kestävien kulkutapojen käyttämistä ja mahdollistaa raideliikenneyhteyden käyttämisen merkittävälle määrälle asukkaita ja vähentää siten liikenteen hiilidioksidipäästöjä pitkällä tähtäimellä. Ilmastovaikutusten lieventämiskeinoksi on hankkeessa tunnistettu rakentamisaikaiset materiaali- ja menetelmävalinnat. Konkreettisia lieventämistoimenpiteitä tullaan esittämään jatkosuunnitteluvaiheessa.

5.1.2 Huomioon otetut merkittävien ympäristövaikutusten välttämis- ja ehkäisemistoimenpiteet

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

- Rakentamisaikaisen työskentelyalueen rajaaminen riittävän pienialaiseksi Natura 2000-alueiden ja muiden herkkien luontokohteiden läheisyydessä puuston ja suojavyöhykkeiden säilyttämiseksi.
- Puustoisten yhteyksien säilyttäminen säästämällä ja lisäämällä puustoa ekologisten yhteyksien ja liito-oravan esiintymisen turvaamiseksi.
- Voimakkaan rakentamisaikaisen melun välttäminen lintujen pesimäaikana erityisesti luonnonsuojelullisesti herkissä kohteissa.
- Melun, runkomelun ja tärinän torjuntaan esitetyt riittävät suojaukset ja rakenteelliset ratkaisut.
- Maisemavaikutuksien lieventäminen istutuksilla, pintamateriaalien valinnalla sekä laadukkaalla ympäristörakentamisella. Raitiotielinjauksen suunnittelu välttämään herkät kulttuuriympäristön kohteet.

6 Selvilläolovelvollisuus

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

Lupa- ja valvontavirasto

Päätös
2.11.2026
LVV-U/125929/2026
Julkinen

7 Päätöksestä tiedottaminen

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

8 Käsittelymaksu

Käsittelymaksu on 4 500 euroa.

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

9 Sovelletut säännökset

- Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA-laki 252/2017): 3, 11, 12, 13, 31, 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.

Hankkeesta vastaava, joka katsoo, että päätöksestä perittävän maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua Lupa- ja valvontavirastosta. Maksua koskeva oikaisuvaatimusohje on liitteenä 2.

Muiden tahojen muutoksenhakuoikeus

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 Sanna Hakkarainen ja ratkaissut ylitarkastaja Erika Heikkinen.

Lupa- ja valvontavirasto

Päätös
2.11.2026
LVV-U/125929/2026
Julkinen

Liitteet

Valitusosoitus
Maksua koskeva oikaisuvaatimusosoitus

Jakelu

Hankkeesta vastaava (todisteellinen 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

Tämä asiakirja LVV-U/125929/2026 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument LVV-U/125929/2026 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Heikkinen Erika 02.11.2026 16:06

Esittelijä Hakkarainen Sanna 02.11.2026 16:05