



21.12.2023

Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon lausunto koskien Suomi-rata Oy:n Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostusta

HEL 2022-011760 T 11 01 05

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt Helsingin kaupunginmuseolta/ Keski-Uudenmaan alueelliselta vastuumuseolta lausuntoa Suomi-rata Oy:n Lentorata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (2023/ 6). Museo lausuu asiasta kulttuuriympäristöjen vaalimisen näkökulmasta Helsingin, Keravan ja Tuusulan osalta.

Lentoradan YVA käsittää ympäristövaikutusten arvioinnin Lentoradasta ja sen vaihtoehdosta, lisäraiteen (5. raide) rakentamisesta pääradalle välille Käpylä–Kerava. Hankkeessa on tarkasteltu kahta perusratkaisua pääradan kapasiteetin ja toimintavarmuuden lisäämiseksi Pasilan ja Keravan välisellä rataosalla. Nämä ovat joko Helsinki–Vantaan lentoaseman kautta kulkeva uusi ratayhteys (Lentorata, hankevaihtoehto VE L) tai pääradan varteen sijoittuva lisäraide (pääradan 5. raide, hankevaihtoehto VE P).

Lentoradan (VE L) suunnittelualue alkaa Pasilan aseman pohjoispuolelta, Pasilan ja Ilmalan ratapihalta ja päättyy Keravan aseman pohjoispuolelle, erikseen pääradan ja Lahden oikoradan suunnille. Kokonaisuudessaan noin 30 kilometriä pitkistä Lentoradasta noin kaksi kilometriä on avorataa ja 28 kilometriä on kahdessa erillisessä ratatunnelissa. Radalla on tunneliasema Helsinki–Vantaan lentoasemalla. Lentorata päättyy Keravan aseman pohjoispuolelle, Kytömaalle, josta on yhteys sekä pääradan suuntaan pohjoiseen että Lahden oikoradalle. Tunnelin suuaukkoja on yhteensä kolme. VE L vastaa YVA-ohjelman vaihtoehtoa VE 1.

Rautatietunneli on runkorakenteeltaan pääosin kalliotunneli, jossa kantava rakenne on tunnelia ympäröivä lujitettu kallio. Suuaukoilla avokaukalo-osuuksien jälkeen tunneli on kaivantoon rakennettu betonitunneli,



21.12.2023

jossa kantava rakenne on teräsbetonia. Betonitunneleita tarvitaan sille osuudelle, jossa tunnelin syvyys suhteessa paikalliseen kalliopinnan korkeusasemaan ei vielä mahdollista kalliotunnelin toteuttamista. Kalliotunneli pyritään suunnittelemaan niin syväälle, että kalliokatto ei edellytä erikoisrakenteita, vaan se voidaan pääosin lujittaa normaalein kalliorakennustoimenpitein. Tunnelin suuaukkojen betonitunneliosuuksia lukuun ottamatta Lentorata kulkisi kymmeniä metrejä maanpinnan alapuolella.

Rautatietunneliin tarvitaan suuaukkojen lisäksi yhteyksiä maan pinnalle paineen tasauksen, savunpoiston, tekniikan ja huollon sekä hätäpoistumisen tarpeisiin. Yhteydet on suunniteltu toteutettavaksi pystykuiluina ja ajotunneleina. Pystykuilun maanpäällisen rakennuksen koko riippuu valitusta ratkaisusta tekniikan sijoittamisen suhteen: savunpoisto- ja varavoimakoneisto voidaan sijoittaa joko maanpäälliseen rakennukseen tai pystykuilun alapään välittömään läheisyyteen louhittavaan kalliotiilaan.

Päätätavaihtoehdon VE P suunnittelualue alkaa Käpylän pohjoispuolelta ja päättyy Keravalle. Uuden rataosuuden pituus on 22,5 kilometriä. Lisäraide sijoittuu nykyisten raiteiden länsipuolelle lukuun ottamatta Tikkurilan aseman kohtaa, jossa uusi raide sijoittuu nykyisten raiteiden itäpuolelle. Vaihtoehto ei sisällä suoraa rautatieyhteyttä Helsinki–Vantaan lentoasemalle. Vaihtoehto VE P vastaa YVA-ohjelman vaihtoehtoa VE 3.

Pääradan viides raide laajentaisi nykyistä rautatiealueeksi kaavoitettua aluetta yhteensä noin 10 kilometrin matkalla. Lisäraiteen vaatiman tilantarpeen arvioidaan olevan noin 10 metriä. Tämän lisäksi myös ratapenkereelle, ojille sekä mahdollisesti huoltoteille tarvittaisiin tilaa. Radan varren kiinteistöihin liittyvät toimenpiteet tarkennetaan alustavasti mahdollisessa yleissuunnitelmassa ja vahvistetaan mahdollisen rata-suunnitelman yhteydessä. Rakentamisen valmisteluun liittyisi rakenteiden ja rakennusten purkua.

Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön

Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksen mukaan levenevä ratakäytävä vaikuttaisi katualueiden liikenne- ja tilajärjestelyihin, radanvarren liityntäpysäköintialueisiin ja asemien kulkuyhteyksiin sekä aiheuttaisi kävelyn ja pyöräilyn reittien siirtotarpeita. Ratakäytävän leveneminen edellyttää kaavamuuksia, maa-alueiden lunastuksia, rata-siltojen leventämistarpeita ja muita merkittäviä infran muutoksia. Rakentamisen yhteydessä jouduttaisiin myös purkamaan tai siirtämään rakennuksia.



21.12.2023

Lentoradan rakentamisessa haitat maankäyttöön aiheutuvat pääasiassa kaksi kilometriä pitkästä maanpäällisestä rataosuudesta sekä myös tunneliosuuksista siltä osin kuin radan rakenteita kuten kuiluja ja ajotunneleiden suuaukkoja ulottuu maan pinnalle. Ajotunneleiden ja kuilujen osalta haitallisia vaikutuksia pyrittäisiin lieventämään ajotunneleiden betonirakenteiden ja avoluiskien toteuttamisella mahdollisimman lyhyinä ja huomaamattomina sekä maisemoimalla ja sovittamalla rakenteita muuhun rakennettuun ympäristöön. Kuilurakennusten ja rakenteiden sovittamista mahdollisuuksien mukaan olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön ja maisemaan/ kaupunkikuvaan on myös esitetty.

Arviointiselostuksessa maisemaa ja kulttuuriympäristöä on tarkasteltu luvussa 14. Eri ratavaihtoehtojen maisemallisia vaikutuksia on esitetty selvityksessä esimerkiksi maiseman nykytilaa ja herkkyyttä käsittelevän taulukon avulla. Maiseman ja kulttuuriympäristön vaikutusten arviointi on ulotettu koko sille alueelle, jolle ratahanke näkyy. Maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten arvioinnin lähtöaineistona on käytetty hankealuetta koskevia valtakunnallisia ja maakunnallisia inventointiaineistoja, Museoviraston, Uudenmaan liiton sekä ympäristöhallinnon paikkatietoaineistoja, Maanmittauslaitoksen kartta- ja ortokuva-aineistoja sekä muita alueelle laadittuja selvityksiä. Arviointityön pohjaksi on analysoitu maiseman perusrakennetta painottaen erityisesti kaupunkirakennetta, avointen ja sulkeutuneiden maisemien vaihtelua, alueen maisema- ja kaupunkikuvaa sekä tärkeimpiä maisemallisia tai kaupunkikuvallisia kokonaisuuksia ja näkymälinjoja. Analyysissä on korostettu lisäksi tarkastelualueen merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt ja maisemallisesti arvokkaat alueet.

Selvityksessä on huomioitu hankealueelle, sen lähiympäristöön tai mahdolliseen näköyhteyteen sijoittuvat valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja rakennetut kulttuuriympäristöt, valtakunnalliset tai maakunnalliset rakennusperintökohteet sekä kiinteät muinaisjäännökset. Maisema-alueiden ja rakennettujen kulttuuriympäristöjen osalta on arvioitu kaikki suunnitellusta lentoradasta noin yhden kilometrin etäisyydelle sekä pääradasta noin 500 metrin etäisyydelle sijoittuvat kohteet. Yksittäiset, pistemäiset kulttuuriympäristön kohteet, kuten suojellut rakennukset ja kiinteät muinaisjäännökset, on todettu suunniteltujen ratalinjojen lähialueilta noin 200 metrin etäisyydeltä. Paikallisen tason kohteita ei ole tarkasteltu, elleivät ne ole osa valtakunnallista tai maakunnallista aluemaista kohdetta.

Hankkeen tarkastelualueella on useampi valtakunnallisesti merkittäväksi luokiteltu rakennetun kulttuuriympäristön kohde. Lentorata-vaihtoehdon linjauksen kohdalle tai läheisyyteen sijoittuu neljä kohdetta ja Päärata-vaihtoehdon kohdalle tai läheisyyteen sijoittuu seitsemän kohdetta.



21.12.2023

Maisemarakenteeseen kohdistuvat muutokset rajoittuvat arviointiselostuksen mukaan pääosin rautatiealueelle ja sen välittömään ympäristöön maanpäällisellä rataosuuksilla. Radan rakennuspaikalta joudutaan mm. poistamaan kasvillisuutta, pintamateriaaleja ja rakenteita sekä muokkaamaan maata radan pohjarakenteita varten. Tunneliin rakennettava rata vaatii louhintaa maan alla. Lisäksi rakennettavat työ- ja ajotunnelit sekä pystykuilut muuttavat maisemarakennetta rakennuspaikoilla. Tyypillisesti vaikutukset maisemarakenteeseen ovat selostuksen mukaan laajuudeltaan paikallisia ja osin palautuvia. Esimerkiksi rakennuspaikkojen ympäristöön voidaan palauttaa kasvillisuus ja muut pintarakenteet rakennustöiden päätyttyä.

Rata tai siihen liittyvät rakenteet muodostavat näkyvän elementin maisemakuvassa. Erityisesti ennestään rakennetuilla alueilla maisemavaihtukset aiheutuvat pääasiallisesti visuaalisen maisema- ja kaupunkikuvan muutoksesta. Maanpäällisen radan rakenteet ovat pääosin melko matalia, jolloin visuaaliset vaikutukset rajautuvat radan lähiympäristöön. Maan alle rakennettavan radan ajo- ja ratatunneleiden suuaukot sekä pystykuilut voivat korkeampina rakenteina kuitenkin näkyä kauemmas. Vaikutusalueen laajuus riippuu selvityksen mukaan alueen maastonmuodoista, kasvillisuudesta sekä kaupunkitilan massoittelemasta ja rakenteista, jotka voivat osittain peittää tai rajata näkymiä rautatiealueelle. Radan, tunneleiden suuaukkojen ja pystykuilujen näkyvyyden todetaan korostuvan erityisesti avoimilla alueilla, kuten yhtenäisillä, viljely- ja viheralueilla tai vesistöjen rannoilla. Näkymiä ja niissä tapahtuvia muutoksia tarkasteltaessa on selvityksen mukaan merkitystä myös vuoden- ja vuorokaudenajalla, säätilalla, katselupisteen korkeudella sekä mahdollisilla näkymiä katkaisevilla elementeillä.

Arviointiselostuksen mukaan ratahankkeen vaikutuksia kulttuuriympäristöön saattavat olla esimerkiksi rakennetun kulttuuriympäristön arvon aleneminen ratarakenteiden visuaalisten vaikutusten seurauksena tai kulttuurimaiseman ominaispiirteiden häviäminen tai luonteen muuttaminen radan rakentamisen myötä. Radan rakentamisesta voi aiheutua fyysisiä muutoksia rakennus- ja kulttuuriperintöön alueella, jossa on kiinteitä muinaisjäännöksiä tai arvoraakennuksia rautatiealueen välittömässä läheisyydessä. Muita ratahankkeen vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön voivat olla lisäksi lisääntynyt liikenne ja siitä johtuva maisemakuvan ja maisemamielikuvien muutos.

Helsinki

Helsingin alueella nykyisen pääradan varrella on lähes yhtenäinen asuin-, toimisto-, työpaikka- ja palvelurakennuksista muodostuva rakennuskanta. Asemien ja seisakkeiden kohdilla on kaupallisia palvelui-



21.12.2023

ta. Paikoin rata-alueeseen rajautuu myös puisto-, viher- ja virkistysalueita. Myös yksi siirtolapuutarha sijaitsee aivan radan tuntumassa.

Lentorata-vaihtoehto (VE L)

Lentorata-vaihtoehtoon (VE L) tarkastelualueella sijaitsee yksi valtakunnallisesti arvokas maisema-alue (VAMA 2021), Vantaanjokilaakson viljelymaisema. Lentoradan linjaus kulkee tunnelissa Vantaan jokilaakson maisema-alueen alitse pohjoiseteläsuunnassa. Lentoradan yhteyteen on suunniteltu ajotunnelin ja kuilun paikka maisema-alueen sekä pohjois- että eteläpuolelle. Ajotunneli A4 ja kuilu K4 sijoittuvat Paloheinän golfkentän etelälaidalle alle 500 metriä Vantaan jokilaakson maisema-alueesta etelään. Ajotunneli A5 ja kuilu K5 sijoittuvat Pakkalan alueelle Väinö Tannerin tien varteen noin 350 metriä Backas – Elannon suurtilasta pohjoiseen. Tunneliin sijoittuva lentorata ei arviointiselostuksen mukaan muuta tai estä kohteen perinteistä maankäyttöä. Lentorata ei myöskään näy maisemakuvassa eikä siten muuta kohteen luonnetta tai ominaispiirteitä. Ajotunnelit ja kuilut sijoittuvat jo ennestään rakennetuille kaupunkialueille. Arviointiselostuksen mukaan eteläisempi kuilurakennus voi näkyessään hyvin vähäisesti voimistaa ympäristön rakennettua ilmettä maisema-alueelta tarkasteltaessa.

Paloheinässä maisematilan ollessa pääasiassa avointa ja olemassa olevien rakennusten ollessa matalia muuttaisivat uudet rakenteet nykyistä maisemaa. Arviointiselostuksen mukaan kuilun tyyppillä voitaisiin kuitenkin vaikuttaa muutoksen suuruuteen.

Lentorata-vaihtoehtoon (VE L) linjauksen kohdalle tai läheisyyteen sijoituu neljä valtakunnallisesti merkittäväksi luokiteltua rakennetun kulttuuriympäristön kohdetta (RKY 2009). Lentorata-vaihtoehtoon kohdalla tai läheisyydessä sijaitsee yksi maakunnallisesti arvokas maisema-alue ja kulttuuriperintökohde.

RKY-alue Pirkkolan omakotitaloalue ja rintamamiestalot on edustava esimerkki jälleenrakennuskaudella tyyppitalosuunnittelun ja standardisoinnin ansiosta lyhyessä ajassa sekä pienillä resursseilla rakennetuista asuinalueista ja ns. rintamamiestalojen asuntotuotannosta. Pienipiirteinen ja yhtenäinen aluekokonaisuus on säilynyt alkuperäisessä käytössään. Arviointiselostuksen mukaan tunneliin sijoittuva Lentorata ei näkyisi maisemakuvassa eikä siten muuttaisi kohteen luonnetta tai ominaispiirteitä. Ajotunneli ja kuilu sijoittuisivat Maunulan terveyskeskuksen ja kallioalueen taakse, eivätkä olisi havaittavissa omakotitaloalueelta tarkasteltaessa.

RKY-alue Maunulan asuntoalue on jälleenrakennuskauden asuntopulan lievittämiseksi suunniteltu ja rakennettu asumislähiö. Helsingin asuntotuotantokomitean toimeksiannosta suunniteltu 1950-luvulla ra-



21.12.2023

kennettu alue on luonteeltaan yhtenäinen. Arviointiselostuksen muutoksella olisi pieni kielteinen alueen kulttuuriympäristöön. Tunneliin sijoittuva Lentorata ei näkyisi maisemakuvassa eikä siten muuttaisi kohteen luonnetta tai ominaispiirteitä. Ajotunneli A2 ja kuilu K2 sijoittuisivat Suursuon kerrostaloalueen taakse, eivätkä olisi havaittavissa Maunulan asuntoalueelta tarkasteltaessa. Nykyiseen tunneliin sijoittuva ajotunneli A1 ei myöskään muodostaisi uutta maisemamallista elementtiä asuntoalueen keskelle. Tunnelin väliaikainen käyttöönotto louhintatyöhön muuttaisi kuitenkin paikallisesti alueen luonnetta selvästi rakennetumaksi. Muutoksen on arvoitu olevan asuntoalueella paikallinen ja väliaikainen.

RKY-alue Käpylän puutaloalueet ja Käärmetalo (Puu-Käpylä, Läntinen Käpylä ja Käärmetalo) ovat keskeisiä kohteita suomalaisen sosiaalisen asuntotuotannon, asuinalueiden asemakaavoituksen sekä asunosuunnittelun ja -rakentamisen historiassa. Arviointiselostuksen Lentoradan rakentaminen ei vaikuttaisi Käpylän puutaloalueen ominaispiirteiden säilymisen mahdollisuuksiin. Alueen maisemakuva, käyttö tai luonne ei muuttuisi rakentamisen myötä. Lentoradan uudet betonikalorakenteet sijaitsisivat nykyisen rata-alueen keskellä, eivätkä olisi havaittavissa asuinalueen läntisiltä reuna-alueilta metsäisen kallioalueen takaa.

Helsingin keskuspuisto on merkittävä osa Helsingin kaupunkikuvaa ja historiaa. Suunniteltu lentoradan linjaus sijoittuisi tunneliin Helsingin keskuspuiston alueella tai sen lähiympäristössä. Suunniteltu kuilu K1 sijoittuisi Metsälän alueelle, Asesepäntien ja Niittyläntien risteykseen. Helsingin keskuspuiston alue alkaa tien toiselta puolelta, viistosti suunniteltua kuilun sijaintia vastapäätä. Arviointiselostuksen mukaan tunneliin sijoittuva Lentorata ei muuttaisi tai estäisi kohteen virkistyskäyttöä tai pirstoisi yhtenäisiä puisto- ja metsäalueita. Lentorata ei myöskään näkyisi maisemakuvassa eikä siten muuttaisi kohteen luonnetta tai ominaispiirteitä. Suunniteltu kuilurakennus sijoittuisi keskuspuistoalueen ulkopuolelle ennestään rakennetulle alueelle. Kuilun rakentaminen ei selostuksen mukaan muuttaisi keskuspuiston luonnetta tai kokemusta alueesta.

Päärata-vaihtoehdo (VE P)

Päärata-vaihtoehdo (VE P) lisäraide toteutettaisiin pääosin nykyisten raiteiden länsipuolelle, niiden välittömään yhteyteen. Lisäraiteen myötä nykyinen rata-alue levenisi. Päärata-vaihtoehdon kohdalle tai läheisyyteen sijoittuu seitsemän valtakunnallisesti merkittäväksi luokiteltua rakennetun kulttuuriympäristön kohdetta. Päärata-vaihtoehdon kohdalla tai läheisyydessä sijaitsee seitsemän maakunnallisesti arvokasta maisema-alueita ja kulttuuriperintökohdetta.



21.12.2023

RKY-alue Malmin rautatieasema on aikansa muihin asemarakennuksiin verrattuna poikkeuksellinen, koska rata kulkee asemarakennuksen alitse. Aseman on suunnitellut arkkitehti Thure Hellström. Suunniteltu lisäraide VE P sijoittuisi nykyisen rautatiealueen sekä Malmin rautatieaseman länsilaidalle, sen välittömään läheisyyteen. Pääradan lisäraiteen rakentaminen ja siitä johtuvat muut ratamuutokset eivät vaikuttaisi arviointiselostuksen mukaan kohteen ominaispiirteiden tai rakennushistoriallisten arvojen säilymiseen. Rakennus säilyisi edelleen ratalinjojen yläpuolella ja yksi uusi ratalinja kulkisi rakennuksen alitse.

RKY-alue Pihlajamäen lähiö on maan ensimmäisiä aluerakennuskohteita, joka on kaavoitettu 1960-luvun alussa jylhään metsämaisemaan 10 kilometrin päähän Helsingin keskustasta. Pihlajamäki on valittu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään suomalaisen modernismin merkkiteosvalikoimaan. Arviointiselostuksen mukaan Pääradan lisäraiteen rakentaminen ei vaikuttaisi Pihlajamäen ominaispiirteiden säilymiseen. Alueen käyttö tai luonne ei muuttuisi lisäraiteiden rakentamisen myötä, sillä lisäraide ei olisi havaittavissa kohteesta.

Tapaninkylän asuntoalue sai alkunsa Mosabackan rautatieseisakkeen avaamisesta liikenteelle 1907. Vuosien 1910–1935 välillä alueella lohkottiin ja rakennettiin noin 2500 asuntotonttia. Alueesta muodostui Helsingin seudun väkirikkain esikaupunkimainen radanvarsitaajama, jonka asukkaat olivat pääasiallisesti työväestöä. Nykyinen päärata ja suunniteltu lisäraide VE P sijoittuvat Tapaninkylän asuntoalueen itälaidalle. Suunniteltu lisäraide VE P sijoittuisi nykyisen rautatiealueen länsilaidalle. Pääradan lisäraiteen rakentaminen sekä siitä johtuvat rata-alueen muutokset lisäisivät alueen ympäristön rakennettua ilmettä radan välittömässä lähiympäristössä. Muutos voi olla paikallisesti hyvinkin suuri, jos yksittäisiltä tonteilta joudutaan purkamaan rakennuksia lisäraiteen tieltä. Lisäraiteen rakentaminen ei arviointiselvityksen mukaan kuitenkaan vaikuttaisi laajemmin heikentävästi asuntoalueen luonteeseen tai tärkeiden ominaispiirteiden säilymisen mahdollisuuksiin.

Arviointiselostuksen maiseman nykytilaa ja herkkyyttä käsittelevän taulukon mukaan hankkeen vaikutukset olisivat Tapanilan alueen osalta suuret. Tapanilan asuinaluekokonaisuuden sekä erityisesti radan itäpuoleisten alueiden näkökulmasta lisäraiteen rakentamisen vaikutuksen ovat vähäisiä, mutta pääradan vieressä länsipuolella oleville tonteille maiseman muutos ja sitä kautta vaikutukset voivat olla kuitenkin paikoin hyvinkin suuria. Muutoksen suuruus on myös arvioitu kohtuullisen kielteiseksi. Muutos voi olla paikallisesti hyvinkin suuri, jos yksittäisiltä tonteilta joudutaan purkamaan rakennuksia lisäraiteen tieltä ja tonttien piha-alueet kaventuvat.



21.12.2023

Vantaanjokilaakson maisema-alue on sekä valtakunnallisesti että maakunnallisesti arvokas maisemakokonaisuus. Valtakunnallisesti arvokkaan alueen raja-alue käsittää kokonaisuudessaan Vantaan puoleiset osat maisema-alueesta. Helsingissä maisema-alue alkaa Haltialan peltoista ja päättyy Vanhankaupunginlahteen. Valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajaukseen kuuluvat Haltialan tila laajoine peltomaisemineen, Tuomarinkylän kartanon alue sekä Itä-Pakilan siirtolapuutarha-alue. Pääradan lisäraide sijoittuisi nykyiselle rautatiealueelle, jolloin se ei muodostaisi maisemakuvassa uutta elementtiä. Vantaanjoen ylittävää ratasiltaa jouduttaisiin kuitenkin leventämään sillan länsilaidalta, mikä lisäisi paikallisesti ympäristön rakennettua ilmettä. Lisäraide ei selvityksen mukaan estäisi rataa ympäröivien puistoalueiden ja kevyen liikenteen sillan käyttöä. Lisäraide ei olisi havaittavissa läheisistä asuinrakennuksista tai Oulunkylän siirtolapuutarhasta tarkasteltuna. Lisäraiteen rakentaminen ei myöskään muuttaisi keskeisimmiltä osin laajan maisema-alueen luonnetta tai ominaispiirteitä.

Käpylä–Koskela-asuntoalueella sijaitsee edustavia ja yhtenäisiä 1900-luvun alkuvuosikymmenien aikana rakennettuja asuntoalueita. Käpylän asuntoalueet sekä niiden yhteydessä sijaitsevat vuoden 1940 ja 1952 Olympialaisia varten rakennetut kisakylät on määritelty valtakunnallisesti merkittäviksi rakennetuiksi kulttuuriympäristöiksi. Pääradan lisäraiteen rakentaminen ei vaikuttaisi arviointiselostuksen mukaan Käpylän ja Koskelan asuntoalueiden ominaispiirteiden säilymisen mahdollisuuksiin. Alueen maisemakuva, käyttö tai luonne ei muuttuisi rakentamisen myötä. Lisäraide sijoittuisi nykyiselle rata-alueelle, jolloin se ei muodostaisi maisemakuvassa uutta elementtiä. Rata-alueen länsilaidalle sijoittuva lisäraide ei myöskään selvityksen mukaan heikentäisi radan varressa olevan puistoalueen säilymisen mahdollisuuksia.

Kerava ja Tuusula

Keravan kaupungin osalta tiivis kaupunkirakenne ulottuu aivan nykyisen ratalinjan tuntumaan Keravan aseman seudun ja keskustan lisäksi myös eteläisemmässä osassa kaupunkia. Tällaisia lähelle rataa sijoitettavia rakennettuja alueita sijaitsee erityisesti Savion asemanseudulla, radan molemmin puolin. Keravan rakennuskulttuurin inventointi ja hoitosuunnitelmassa (Arkkitehtitoimisto Lehto – Peltonen – Valkama ja Keravan kaupunki 2003) sekä Savion aseman itäpuolelle sijoittuva Savion teollisuusympäristö että aseman länsipuolelle sijoittuva Savion vanha keskusta on arvioitu kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi ympäristöiksi, joiden vanha rakennuskanta tulisi säilyttää. Lisäksi hieman pohjoisempana radan länsipuolella sijaitsee kulttuurihistoriallisesti arvokas Tuomikadun pientaloalue, jossa hoitosuosituksen mukaan tulisi varmistaa vanhojen rakennusten ja ympäristön luonteen säilymisen eikä vanhoja rakennuksia tule purkaa. Lisäratavaihtoehtojen todelliset vaikutuk-



21.12.2023

set ja mahdollisesti purettavaksi esitettävät rakennukset tulee siten selvittää erityisesti näiden alueiden samoin kuin Keravan asemanseudun valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön osalta. Keravan rakennuskulttuurin inventointi ja hoitosuunnitelma ei kattanut kaikkea rakennuskantaa ja on laadittu lähes 20 vuotta sitten, joten inventoinnin päivittäminen erityisesti nuoremman rakennusperinnön osalta on välttämätöntä.

RKY-alue Keravan rautatieasema on yksi 1862 liikenteelle avatun Helsinki–Hämeenlinna-radon asemista. Keravan rakennuskannaltaan monipuolisen asema-alueen historiallinen ydin muodostuu asemarakennuksesta, sen vieressä olevasta entisestä postitalosta, kahdesta asuinrakennuksesta sekä Alikravantien varrella sijaitsevasta asuinkasarmista. Arviointiselostuksen mukaan tunneliin sijoittuva Lentorata tai pääradan 5. raide ei vaikuttaisi kohteen ominaispiirteiden tai rakennushistoriallisten rakennusten säilymiseen. Alueen käyttötarkoitus tai luonne ei muuttuisi ratayhteyden rakentamisen myötä.

Savion teollisuusympäristö rakentui rautatien varteen Keravan eteläosaan 1860-luvun lopulla. Suomen ensimmäinen sementtitehdas lopetti toimintansa jo 1890-luvulla vähäisen kysynnän vuoksi. Sittemmin alueelle perustettiin tiili- ja nahkatehtaat, joista jälkimmäisen rakennus muutettiin 1920-luvulla kumitehtaaksi. Tehdas toimi ja laajentui 1980-luvulle saakka, jonka jälkeen rakennukset ovat olleet uusioikätyössä. Arviointiselostuksen mukaan Pääradan lisäraiteen rakentaminen ja siitä johtuvat muut ratamuutokset eivät vaikuttaisi kohteen ominaispiirteiden tai rakennushistoriallisten arvojen säilymiseen. Ympäristön luonne ei muuttuisi lisäraiteen rakentamisen myötä. Kohteen nykyinen käyttö ei myöskään estyisi lisäraiteen rakentamisen myötä

Tuusulan kunnan osalta esitetyistä vaihtoehtoista VE L sijoittuu Tuusulan kunnan alueelle. Tuusulan kunnan alueella hankkeella ei ole sellaisia vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön ja maisemaan, että Keski-Uudenmaan alueellisella vastuumuseolla olisi huomautettavaa Suomi-rata Oy:n Lentorataa välillä Pasila-Kerava koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Helsinki

Helsingin alueella kummatkin ratavaihtoehdot vaikuttavat muinaismuistolain suojaamiin kiinteisiin muinaisjäänneksiin. Hankkeen läheisyydessä sijaitsevat muinaisjäänneksien ovat historiallisen ajan asuinpaikkoja sekä ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoitteita tai niihin liittyvää tiestöä. Historialliset asuinpaikat on inventoitu Helsingissä 2011 ja inventoinnin voidaan katsoa olevan ajan tasalla. Sen sijaan ensimmäisen



21.12.2023

maailmansodan aikaiset linnoitteet on inventoitu maastossa viimeksi 1996 eikä inventointi ole enää ajan tasalla. Tämän takia Suomi-radnan vaikutusalueilla olevat linnoitteet ja niihin liittyvä tiestö on inventoitava maastossa, kun suunnitelmat tarkentuvat. Lähtökohtaisesti kiinteän muinaisjäännöksen olemassaolo ei saa vaarantua. Mikäli ratahankkeen toteuttaminen tulee koskemaan muinaisjäännöksiä pitää muinaismuistolaain (295/1963) 13. §:n mukaan asiasta järjestää neuvottelu, jossa määritellään yhdessä hankkeen toteuttajan, maanomistajan, Museoviraston ja alueellisen vastuumuseon edustajien kanssa tarvittavat tutkimukset. Museovirasto harkitsee vasta riittävien tutkimusten perusteella, voidaanko muinaisjäännös poistaa.

YVA-ohjelmassa on esitetty Helsingin osalta jo eräitä tarkempia suunnitelmia, joiden vaikutusalueella sijaitsee kiinteitä muinaisjäännöksiä. Lentoradan vaihtoehto VR L on suunniteltu Helsingin alueella sijoitettavaksi tunneliin Pasilasta pohjoiseen. Suursuon ajotunneli ja kuilu A2 ja K2 on suunniteltu ensimmäisen maailmansodan aikaisen puolustusvarustuksen Tukikohta XXII:3 Maunula (muinaisjäännösrekisterin tunnus 1000013775) välittömään läheisyyteen. Suunnitelmissa ja erityisesti toteutusvaiheessa tulee varmistaa, etteivät rakennustyöt ulotu muinaisjäännösalueelle eivätkä vaurioita linnoitteita.

Lentoradan vaihtoehtoon Länsi-Pakilan ajotunneli ja kuilu A3 ja K3 on suunniteltu sijoittaa nykyiselle huoltoaseman alueelle. Sen läheisyydessä, Pakilantien ja Muurimerstarintien risteyksen ympäristössä sijaitseva ensimmäisen maailmansodan aikainen puolustusvarustus muodostaa kolmeen osaan jaetun kiinteän muinaisjäännöksen nimeltään Tukikohta XXII:4 Länsi-Pakila (1000013777). Huoltoaseman alueen kohdalla on ollut myös linnoitteita, joiden on arveltu tuhoutuneen huoltoaseman rakentamisen yhteydessä. Maankaivua toteutettaessa saatetaan alueelta kuitenkin löytyä jäänteitä linnoitteista, jolloin tulee ottaa välittömästi yhteyttä Helsingin kaupunginmuseoon.

Mikäli lentoradan tunnelin yläpuolella sijaitsevien kiinteiden muinaisjäännösten kohdilla tehdään maahan kajoavia tutkimuksia, esimerkiksi maaperän kairauksia, on niistä oltava hyvissä ajoin yhteydessä Helsingin kaupunginmuseoon ennen niiden toteuttamista.

Pääradan vaihtoehtoon VP E varrella sijaitsee myös kiinteitä muinaisjäännöksiä. Käpylän aseman pohjoispuolella, radnan länsireunalla sijaitseva jalankulku- ja pyöräilyväylä on alun perin ensimmäisen maailmansodan aikainen yhdystie, joka on kulkenut radnan länsipuolella Pasilaan asemalta Oulunkylän asemalle. Tie on kiinteä muinaisjäännös Tukikohta XXI: tykkitie (1000019471). Ratahankkeessa väylän siirtoa on suunniteltu Käpylän kohdalla katuverkkoon. Vanhan yhdystien säilyneisyys ja laajuus tulee selvittää ja siihen kajoavasta arkeologisesta tutkimuk-



21.12.2023

sesta on sovittava edellä mainitun muinaismuistolain 13. §:n mukaisessa neuvottelussa.

Tuusula ja Kerava

YVA-ohjelmassa on esitelty Tuusulan alueella sijaitsevat, Museoviraston ylläpitämässä muinaisjäännösrekisterissä olevat muinaismuistolain (295/1963) suojaamat kiinteät muinaisjäännökset. Rekisteritiedot perustuvat inventointeihin, joita on tehty vuosina 2006, 2009 ja 2011. Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo on edellisessä lausunnossaan todennut, että arkeologisten kohteiden inventoinnit ovat vanhentuneita ja kohdetiedoissa on selvitystarpeita. Tuusulassa Lentorata-vaihtoehto (VE L) suunnittelualueella tulee suorittaa arkeologinen inventointi. Inventoinnissa tulee huomioida eri-ikäiset ja -tyyppiset arkeologiset kohteet ja määrittää niiden sijainti ja aluerajaus. Myös alueella sijaitsevat ja jo ennestään tunnetut arkeologiset kohteet tulee sisällyttää inventointiin ja tarkistaa niiden säilyneisyys, kunto sekä aluerajaukset.

Keravan alueella ratavaihtoehdot kulkevat hyvin läheltä muinaismuistolain (295/1963) suojaamaa kiinteää muinaisjäännöstä, Sikokorven juoksuhauta (tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000010014). Inventointikertomuksen mukaan juoksuhauta kuuluu I maailmansodan puolustusvarustukseen, jonka laajuutta tai säilyneisyyttä ei täysin tunneta. Näin ollen alueella on suoritettava tarkkuusinventointi, jossa selvitetään kohteen säilyneisyys sekä sen aluerajaus.

Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo ottaa kantaa hankkeen vaikutuksista arkeologiseen kulttuuriperintöön ja mahdollisiin jatkotutkimustarpeisiin sen jälkeen, kun inventointien tulokset ovat käytettävissä. Museo katsoo, että alueelta jo tunnettujen kiinteiden muinaisjäännösten ja mahdollisesti inventoinnissa esiin tulevien uusien muinaisjäännösten päälle tai välittömään läheisyyteen ei tule osoittaa sellaista maankäyttöä, jonka yhteydessä muinaisjäännöksen säilyminen vaarantuisi.

Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon kanta

Arviointiselostuksen mukaan ratahankkeen merkittävimmät kielteiset vaikutukset liittyvät sekä Lentorata- että Päärata-vaihtoehdossa radan rakenteiden näkyvyyteen osana maisema- ja kaupunkikuvaa. Vaikutukset kohdistuvat molemmissa vaihtoehdossa suhteellisen pienelle alueelle, radan ja sen rakenteiden lähiympäristöön. Vaihtoehdossa VE L vaikutukset ovat selvityksen mukaan pääosin merkityksettömiä tai vähäisiä (kielteisiä) ja ne kohdistuvat paikallisesti pystykuilujen ja ajotunneleiden ympäristöön radan sijoituessa maan alle. Kohtalaisia vaikutuksia syntyy erityisesti hankealueen pohjoispäässä kohdissa, joissa



21.12.2023

Lentorata nousee maanpinnalle avoimessa viljelymaisemassa. Vaihtoehdossa VE P vaikutukset ovat pääosin vähäisiä tai kohtalaisia (kielteisiä). Vaikutuksia aiheutuu koko hankealueella, mutta vaikutusten merkittävyys vaihtelee rataosuuskohtaisesti. Kohtalaisia tai suuria kielteisiä vaikutuksia syntyy erityisesti pienipiirteisemmillä asuinalueilla, joilla lisäraiteen rakentaminen voimistaa selvästi ympäristön rakennettua ilmettä. Myös alueilla, joilla on luonto- tai virkistysarvoja, kuten yhtenäiset viheralueet ja vesistöylitykset, vaikutusten kielteisyys korostuu. Selvityksen mukaan vaikutukset kulttuuriympäristöön jäävät kummasakin vaihtoehdossa pääasiassa merkityksettömiksi tai vähäisiksi. Vaihtoehdon VE P varrella on kuitenkin yksittäisiä kulttuuriympäristön kohteita, joille voi kohdistua kohtalaisia tai suuria vaikutuksia. Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo katsoo, ettei eri vaihtoehtojen vaikutuksia ole vielä tarkasteltu paikallisten kulttuuriympäristöjen ja kulttuuriperintökohteiden osalta riittävän kattavasti.

Arviointiohjelman mukaan Lentorata-vaihtoehto VE L sijoittuisi pääosin tunneliin, jolloin vaihtoehdon vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuisivat rakennetun kulttuuriperinnön osalta lähinnä työ- ja ilmanvaihtotunneleiden läheisyyteen. Rautatietunnelit olisivat runkorakenteeltaan joko kalliotunneleita tai betonitunneleita tai näiden yhdistelmiä. Rautatietunneli koostuisi kahdesta rinnakkaisesta erillisestä ratatunnelista. Selvityksen mukaan kalliotunneli pyritään suunnittelemaan niin syväälle, ettei kalliokatto edellytä erikoisrakenteita. Kuitenkin kallio-katon ollessa hyvin ohut tarkastellaan tunnelin rakentamista myös betonitunnelina tai radan sijoittamista kallioavoleikkaukseen. Museo katsoo, että vaihtoehdolla voi työ- ja ilmanvaihtotunneleiden sekä mahdollisten avotunnelien takia olla kielteisiä vaikutuksia rata-alueen kulttuuriympäristöihin.

Museo katsoo, että myös päärata-vaihtoehdolla VE P olisi kielteisiä vaikutuksia pääradan varrelle sijoittuviin asemanseutuihin ja asuinalueisiin Helsingissä ja Keravalla. Selvityksen mukaan vaihtoehtoon liittyisi esimerkiksi rakennusten purkua sekä matkustajalaitureiden muutoksia. Museo katsoo, että ennen, kuin pääratavaihtoehtoa voidaan tarkastella tulee hankealueille sijoittuvien alueiden kaupunginosittain tehtyjen inventointien ajantasaisuus selvittää. Erityisesti purettavien rakennusten osalta tulee selvittää, onko inventointien päivitykselle tarvetta. Museo myös katsoo, että hankkeen vaikutusten arvioinnin tueksi tulisi laatia havainnekuvia, joiden avulla voi tarkastella miten vaikutukset sijoittuvat jo olemassa olevaan kaupunkikuvaan.

Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo on lausunut Suomi-rata Oy:n Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta 8.11.2022. Museo totesi lausunnossaan, että hankkeesta syntyisi laajoja kulttuuriympäristön kannalta kielteisiä vaikutuksia. Kulttuuriympäristön vaali-



21.12.2023

misen asiantuntijana Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo katsoo edelleen, että hankkeella olisi kielteisiä vaikutuksia ratojen vaikutusalueelle sijoittuville kulttuuriympäristöille.

Lisätiedot

Katariina Ruuska-Jauhijärvi, tutkija, puhelin: 09 310 36473
katariina.ruuska-jauhijarvi(a)hel.fi

Kulttuuriympäristöpäällikkö



Helsingin kaupunki
Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
Kulttuuripalvelukokonaisuus
Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö
Kulttuuriympäristöpäällikkö

Lausunto

14 (14)

21.12.2023

Sari Saresto
kulttuuriympäristöpäällikkö

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.