



12.03.2026

Lupa- ja valvontavirasto (Helsinki)  
PL 20  
13035 LVV

## **Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon lausunto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta Tuusulan ja Keravan alueilla**

HEL 2026-000455 T 00 01 06

Lupa- ja valvontavirasto on pyytänyt Keski-Uudenmaan alueelliselta vastuumuseolta lausuntoa Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Ratahankkeen suunnittelusta vastaa Itärata Oy. Museo tarkastelee hanketta perustehtävänsä mukaisesti kulttuuriympäristöjen vaalimisen näkökulmasta ja lausuu ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta Keravan ja Tuusulan osalta.

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata, joka erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa Tuusulan tai Vantaan alueilla ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Itäradan tavoitteena on myös yhdistää Porvoon seutu kestävän raideliikenteen piiriin sekä mahdollistaa kansainvälinen tavaraliikenne satamiin ja yhteys mahdolliseen Tallinnan tunneliin. Lisäksi tavarajunaliiikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Itäradan ratayhteys vaatii toteutuakseen Pasila– Kerava-välille suunnitellun Lentoradan. Itärataa käyttävät henkilöjunat kulkisivat Lentoradan kautta Pasilaan ja Helsingin päärautatieasemalle. Itärata erkaantuu Lentoradasta tunnelissa. Lentoradan ja Porvoossa sijaitsevan Backaksen välillä on tarkasteltu viittä vaihtoehtoista linjausta: Anttilan kylän vaihtoehto (AK), Sähköaseman pohjoinen vaihtoehto (SP), Sähköaseman eteläinen vaihtoehto (SE), Nikkilän vaihtoehto (N) sekä Nikkilän eteläpuolinen vaihtoehto (NE).

Anttilan kylän vaihtoehto (AK), Sähköasema pohjoinen vaihtoehto (SP), Sähköasema eteläinen vaihtoehto (SE) ja Nikkilän vaihtoehto (N) er-



12.03.2026

kaantuvat Lentoradasta kahdessa erillisessä tunnelissa Tuusulassa. Linjauksen alkuosassa Itäradan itäinen raide alittaa Lentoradan ja siirtyy sen länsipuolelle. Erilliset ratatunnelit yhtyvät samaan ratakäytävään ennen Keravan tunneliasemaa ja noudattavat aseman jälkeen samaa vaakageometriaa valtatie 4 kohdalle asti. Ratalinjaus mahdollistaa lähiliikenteen tunneliaseman rakentamisen 40–50 metriä nykyisen Keravan maanpäällisen aseman alapuolelle.

Nikkilän eteläpuolinen vaihtoehto (NE) erkaantuu Lentoradasta kahdessa erillisessä tunnelissa Tuusulassa ja Vantaalla. Linjauksen alkuosassa Itäradan pohjoinen raide alittaa Lentoradan ja siirtyy sen eteläpuolelle. Erilliset ratatunnelit yhtyvät samaan ratakäytävään Keravan ja Sipoon rajan tuntumassa.

Itäradan rautatietunnelit koostuvat kahdesta erillisestä ratatunnelista eli molemmat raiteet kulkevat omissa rinnakkain olevissa ratatunneleissa. Osuuksilla, joilla erilliset ratatunnelit ovat kaukana toisistaan, tehdään viereen erillinen pelastustunneli. Se voi olla dimensioiltaan pienempi kuin ratatunneli. Rautatietunneli on runkorakenteeltaan pääosin kalliotunneli, jossa kantava rakenne on tunnelia ympäröivä lujitettu kallio. Suuaukoilla avokaukalo-osuuksien jälkeen tunneli saattaa olla kaivantoon rakennettu betonitunneli, jossa kantava rakenne on teräsbetonia.

Rautatietunneliin tarvitaan suuaukkojen lisäksi yhteyksiä maan pinnalle paineen tasauksen, savunpoiston, tekniikan ja huollon sekä hätäpoistumisen tarpeisiin. Yhteydet on suunniteltu toteutettavaksi pystykuiluina ja ajotunneleina. Pystykuilujen tarvetta on tarkasteltu pituudeltaan yli 2 kilometrin tunneleihin. Lentoradasta erkanevaan tunneliin on suunniteltu 10–12 pystykuilua riippuen ratalinjauksesta. Pohjautuen aiempiin hankkeisiin ja laskelmiin pyrittiin suunnittelussa löytämään kuilupaikat noin 1,5 kilometrin etäisyydellä toisistaan ja mieluiten alle 200 metrin etäisyydellä ratalinjasta, mutta paikoin on maankäytön takia jouduttu valitsemaan pidempi kuiluväli.

Pystykuilun maanpäällisen rakennuksen koko riippuu valitusta ratkaisusta tekniikan sijoittamisen suhteen: savunpoisto- ja varavoimakoneisto voidaan sijoittaa joko maanpäälliseen rakennukseen tai pystykuilun alapään välittömään läheisyyteen louhittavaan kalliotilaan.

Vaikutusten arviointi maisemaan ja kulttuuriympäristöön Keravalla

Itäradan ympäristövaikutuksen arviointiselostuksen mukaan maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten arviointityössä on huomioitu ratahankkeen rakentamisen ja liikennöinnin aikaiset välittömät ja välilliset vaikutukset. Arvioinnissa on tarkasteltu hankkeesta aiheutuvat pysyvät ja lyhytaikaiset muutokset maiseman ja kulttuuriympäristön rakenteeseen, luonteeseen ja laatuun nykytilaan verrattuna.



12.03.2026

Arviointiselostuksen mukaan työssä on huomioitu ratalinjauksen kohdalle, sen välittömään läheisyyteen tai mahdolliseen näköyhteyteen sijoittuvat valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja rakennetut kulttuuriympäristöt, valtakunnalliset tai maakunnalliset rakennusperintökohteet sekä arkeologiset kohteet. Paikallisia kulttuuriympäristön arvoja on tarkastelu yleispiirteisesti ratalinjausten välittömässä lähiympäristössä. Arvioinnissa on kiinnitetty lisäksi huomiota keinoihin, jolla haitallisia maisemavaikutuksia voidaan vähentää tai lieventää.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa Itäradan linjausvaihtoehdoista Keravaa koskee väli Lentorata-Backas. Lentoradan ja Porvoossa sijaitsevan Backaksen välillä on tarkasteltu viittä vaihtoehtoista linjausta: • Anttilan kylän vaihtoehto (AK) • Sähköaseman pohjoinen vaihtoehto (SP) • Sähköaseman eteläinen vaihtoehto (SE) • Nikkilän vaihtoehto (N) • Nikkilän eteläpuolinen vaihtoehto (NE). Näistä neljä ensimmäistä linjausta erkanee suunnitellusta Lentoradan linjauksesta, kulkee Vantaan, Tuusulan ja Keravan puolella tunnelissa ja nousee maan pinnalle Etelä-Paippisten tuntumassa Sipoossa. Ratalinjausvaihtoehdot risteävät Keravalla tunnelissa valtatie 4, pääradan ja Keravalta itään suuntaavan radan kanssa. Kulkiessaan Keravan kaupunkitaajama-alueen ali vaihtoehdot mahdollistavat lähiliikenneaseman Keravan keskustaan nykyisen rautatieaseman tuntumaan, 40–50 metriä nykyisen Keravan maanpäällisen aseman alapuolelle. Aseman ympäristö on nykyisin pitkälti rakennettua ja aseman välittömässä läheisyydessä pääradan molemmin puolin on laajat liityntäpysäköintialueet. Nikkilän eteläpuolinen vaihtoehto (NE) erkanee Lentoradasta ja kulkee Tuusulan, Vantaan, Keravan ja myös lähes koko matkan Sipoon alueella tunnelissa. Myös tämä linjaus risteää Keravalla tunnelissa valtatie 4 ja pääradan kanssa, mutta kulkee Keravan keskustaa etelämpänä Koivikon ja Myllynummen eteläosien ja Jokivarren ali.

Ratahankkeen maisemavaikutukset muodostuvat muutoksista maiseman fyysisessä rakenteessa, visuaalisessa ilmeessä sekä maiseman luonteessa ja laadussa. Vaikutukset maisemaan ovat sidoksissa uusien elementtien, kuten ratapenkereiden, vesistö- ja maasiltojen, maaston leikkausten sekä tunnelien suuaukkojen ja pystykuilujen ulkonäköön, kokoon ja sijaintiin ympäröivässä maisemassa. Rataelementit voidaan kokea maisemassa vieraina muualla kuin valmiiksi voimakkaammin rakennetuilla alueilla, kuten kaupungeissa ja taajamissa. Maisemarakenteen ja maisemakuvan muutos on suurempi silloin, kun ratalinjaus sijoittuu kokonaan uuteen maastokäytävään, ja vähäisempi radan sijoituessa tunneliin maan alle tai esimerkiksi olemassa olevan radan, maantien tai voimajohdon rinnalle. Keravan osalla ratalinjausvaihtoehdot sijoittuvat tunneliin maan alle, eikä tunneliosuuksilla näin ollen ole merkittävää vaikutusta lähialueen maankäyttöön. Radan maanpinnan



12.03.2026

alapuolella kulkevien tunneli osuuksien rakentamistapa poikkeaa maanpäällä tapahtuvasta rakentamisesta. Tunneleiden rakentaminen näkyy maanpäällä vain ratalinjan tunnelilouheiden poiskuljettamista varten tarvittavien ajotunneleiden suuaukoilla, paineen tasauksen, savun poiston, tekniikan ja huollon sekä hätäpoistumisen pystykuilujen kohdilla ja tieyhteyksinä ajotunneleiden suuaukoille. Nämä tunneliin liittyvät maanpäälliset rakenteet voivat aiheuttaa paikallista haittaa.

Keravan kohdalla kaikki vaihtoehdot eteläisintä (NE) vaihtoehtoa lukuun ottamatta kulkevat alittaen Keravan rautatieaseman, joka on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009). Keravan rautatieasema on yksi Suomen ensimmäisen, Helsinki–Hämeenlinna-radon asemista. Keravan rakennuskannaltaan monipuolisen asema-alueen historiallinen ydin muodostuu asemarakennuksesta, sen vieressä olevasta entisestä postitalosta, kahdesta asuinrakennuksesta sekä Alikeravantien varrella sijaitsevasta asuinkasarmista. Keravan puisen, vuosina 1876–1878 rakennetun aseman uusrenessanssiulkoasu on pääpiirteissään säilynyt. Postitalo on vuodelta 1913. Radan vastapuolella sijaitseva asuinkasarmi on ulkomuotonsa ja sijaintinsa vuoksi kaupunkikuvallisesti merkittävä. Keravan rautatieaseman RKY-alueella asemakaavalla suojeltuja rakennuksia ovat asemarakennus, postitalo ja kaksi kasarmirakennusta. Kaikki linjausvaihtoehdot kulkevat myös Keravan yleiskaavassa maisemallisesti arvokkaaksi merkityn Keravan jokilaakson maisemakokonaisuuden alitse. Selostuksen mukaan kulttuuriympäristön arvokohteille ei aiheudu vaikutuksia niiltä osin, kun ratalinjausvaihtoehto sijoittuu tunneliin arvokohteen tarkastelualueella. Keravan rakennusinventointia ollaan edelleen päivittämässä, minkä seurauksena saadaan päivitettyä tietoa Keravan rakennuskannasta ja siihen liittyvistä uusista, etenkin paikallishistoriallisesti merkittävistä kokonaisuuksista ja kohteista.

Arviointiselostuksen ja liitekartan 10 mukaan ratatunneliosuuksiin liittyviä ajotunneleita tai kuiluja ei siis ole esitetty sijoitettavaksi kulttuuriympäristön arvoalueille tai arvoalueilta avautuviin keskeisiin näkymäakselihin. Ratatunneliosuuksiin liittyvät ajotunneleiden suuaukot ja pystykuilut on pyritty lähtökohtaisesti sijoittamaan alueille, joissa maiseman tai kaupunkitilan muutoksensietokyky on hyvä. Keravan kaupunkialueella ajotunnelit ja kuilut ovat suurelta osin sijoitettuna teollisuusalueille, kaupan ja palveluiden alueilla sekä suurten liikenneväylien yhteydessä. Nämä alueet ovat jo nykyisinkin voimakkaasti rakennettuja ja alueilla on suurehkoja rakennuksia, jotka ovat jo aiemmin muuttaneet maisemaa. Keravan keskustan ajotunnelin läheisyyteen sijoittuvat kuitenkin Aurinkomäen puisto, useita palveluyrityksiä, kirjasto, Kerava-Sali ja Keravan lukio. Ajotunnelien ympäristö ennallistetaan ja siistitään rakentamisen jälkeen. Kuilujen arkkitehtuuri ja maisemasuunnittelu sovitetaan rakennuspaikkakohtaisesti huomioiden ympäröivä maisemakuva sekä



12.03.2026

rakennetun ympäristön mittakaava. Kuitenkin näiden pysyvien kuilurakenteiden sijoittamista puistoihin ja viheralueille tulee välttää erityisesti tiiviimmässä kaupunkiympäristössä, kuten Keravan Aurinkomäellä. Selostuksessa esimerkkinä olevan maanpäällisen kuilurakennuksen pituus on noin 33 metriä, leveys noin 8 metriä ja korkeus noin 18 metriä. Myös haja-asutusalueilla kuilurakennusten tulee jäädä korkeudeltaan ympäröivää puustoa matalammaksi, jotta kuilurakennus ei nouse näkyvässä puuston latvusten yläpuolelle. Keravalla tämä tavoite liittyy erityisesti eteläisen linjausvaihtoehdon (NE) kuilurakenteisiin, jotka sijoittuvat virkistysalueille ja maa- ja metsätalousalueisiin, joilla on retkeilyyn ja ulkoiluun liittyviä virkistysarvoja. Selostuksen mukaan kaupunkikuvan tai maiseman ominaispiirteisiin ei juurikaan näin ollen kohdistu muutoksia, eikä alueen käyttö tai kokemus alueesta muutu uusien ajotunneli- tai kuilurakenteiden myötä. Alueellisen vastuumuseon näkemyksen mukaan edellä mainitun kokoiset kuilurakenteet voivat kuitenkin olla merkittävä uusi elementti lähiympäristössään, mikä tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa kuilujen ja ajotunneleiden sijaintien tarkentuessa. Kunkin kohteen erityispiirteet tulee suunnittelussa ottaa huomioon.

Arviointiselostuksen mukaan ympäristövaikutusten merkittävyys muodostuu vaikutuskohteen herkkyydestä ja muutoksen suuruudesta. Maiseman ja kulttuuriympäristön luonteeseen ja laatuun kohdistuvien muutosten herkkyyteen vaikuttaa muun muassa luokittelu ja arvoluokka (valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokas), maisematilojen eheys, vaihtelevuus ja pienipiirteisyys, avautuvat näkymälinjat sekä sijainti suhteessa uusiin rakenteisiin. Maiseman muutoksen suuruusluokka on riippuvainen vaikutusten voimakkuudesta, laajuudesta ja siitä, kuinka kauan vaikutus on havaittavissa. Ympäristövaikutusten arvioinnissa selvitetään myös mahdollisia vaikutusten lieventämiskeinoja. Yleisinä johtopäätöksinä Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa todetaan, että tunneliosuuksilla junaliikenteestä ei arvioida aiheutuvan liikennöinnin aikana haitallisia vaikutuksia ihmisten elinoloihin tai viihtyvyyteen. Runkomelulle altistuvat rakennukset saadaan suojattua vaimennustoimenpitein niin, että ohjearvot eivät ylitä. Myös vaikutukset luonnonympäristöön ovat tunneliosuuksilla huomattavasti maan pinnalla kulkevia vaihtoehtoja pienempiä. Tunnelin rakentamisen päästövaikutukset ovat kuitenkin huomattavia. Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon näkemyksen mukaan maiseman ja kulttuuriympäristön luonteeseen ja laatuun kohdistuvia muutoksia ja muutoksen suuruutta tulee Keravalla jatkosuunnittelussa edelleen arvioida paitsi edellä mainitun Keravan valtakunnallisesti arvokkaan rautatieaseman ympäristössä, myös erityisesti asemakaavassa suojeltujen sekä mahdollisesti paikallisesti arvotettujen kulttuuriympäristöjen alueilla, jotka ovat erityisen herkkiä muutokselle.



12.03.2026

Vaikutusten arviointi arkeologiseen kulttuuriperintöön Keravalla ja Tuusulassa

Ratalinjauksen alueella on suoritettu arkeologinen esiselvitys ja maastoinventointi vuonna 2024. Lisäksi hankealueelle tehtiin arkeologinen täydennysinventointi keväällä 2025 muuttuneiden ratalinjavaihtoehtojen vuoksi. Selvityksestä ja arkeologisista inventoinneista vastasi Museoviraston arkeologiset kenttäpalvelut. Vaikutukset muinaisjäänöksiin on arvioitu rekisteritietojen sekä maastoinventoinnin tulosten pohjalta. Arkeologisessa esiselvityksessä kartoitettiin ratalinjan alueen arkeologista potentiaalia ja analysoitiin mm. aiempia arkeologisia kohteita, ympäristöhistoriaa, maaperää ja arkistoaineistoja, sekä ilmalaserkeilausaineistoja, joilla pyrittiin mallintamaan arkeologisesti kiinnostavia alueita. (Arkeologiset kenttäpalvelut/ Laulumaa, Seppä, Laitinen, Stenberg 2024.)

Esiselvityksen pohjalta Itäradan alueella tehtiin arkeologinen inventointi vuonna 2024 ja täydennysinventointi vuonna 2025 (Arkeologiset kenttäpalvelut/ Laulumaa ja Seppä). Tutkimus kohdistui ratalinjavaihtoehtoihin, noin 400 metriä leveänä vyöhykkeenä. Inventoinnin aikana on tarkastettu myös alueella sijaitsevat, ennestään tunnetut kohteet, joiden paikkatiedot sekä kuntoon ja säilyneisyyteen liittyvä tiedot päivitettiin. Maastoinventointi käsitti sekä maanpäälliset rataosuudet että tunneliosuudet. Inventoinnin tulokset on alueellisen vastuumuseon toimesta kirjattu Museoviraston ylläpitämään muinaisjäänösrekisteriin.

Tuusulan ja Keravan alueilla, Itäradan ratalinjavaihtoehtojen kohdilla sijaitsee 3 muinaismuistolain (295/1963) suojaamaa kiinteää muinaisjäänöstä. Ratalinjavaihtoehdot kulkevat Tuusulan ja Keravan alueilla pääosin tunneleissa, joten radalla ei ole suoraa vaikutusta muinaisjäänösalueisiin.

Selvityksessä on huomioitu, että arkeologiseen kulttuuriperintöön voi aiheutua vaikutuksia radan rakentamisvaiheessa. Ratakäytävän leveys on noin 35 metriä raiteen keskilinjasta molemmin puolin. Alueilla, joilla ratalinjaukselle tehdään kuilurakennuksia sekä ajotunneleiden suuaukkoja, voi olla vaikutuksia tällä alueella sijaitseviin muinaisjäänöksiin. Lisäksi radan rakentaminen sekä siihen liittyvät oheistyöt kuten pohjanvahvistukset, pengertäytöt, huoltoteiden, siltojen ja muiden rakenteiden perustaminen sekä metsänraivaus aiheuttavat työskentelyalueilla riskin arkeologisten kohteiden vahingoittumisesta tai peittymisestä. Arkeologisiin kohteisiin voi aiheutua fyysisiä muutoksia erityisesti alueilla, joissa on suojeltuja kohteita ratalinjalla tai sen ympärillä olevilla suojavyöhykkeillä, eli ratakäytävällä.



12.03.2026

Selostuksen mukaan Tuusulan ja Keravan alueilla muinaisjäännöskohdeet on kuitenkin tarvittavilta osin huomioitavissa radan jatkosuunnittelussa. Museo pitää hyvänä suunnitelmaa, että lähellä ratalinjaa tai lähellä ratalinjan rakentamisaluetta sijaitsevat muinaisjäännökset merkitään maastoon ennen kuin rakentaminen aloitetaan alueella.

Lisätiedot

Tiina Mikkanen, tutkija, puhelin: 09 310 71552  
tiina.mikkanen(a)hel.fi

Kulttuuriympäristöpäällikkö



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

**Lausunto**

8 (8)

12.03.2026

Sari Saresto  
kulttuuriympäristöpäällikkö

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.