



21.01.2026

Lupa- ja valvontavirasto

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

HEL 2022-011760 T 11 01 05

UUDELY/322/2022.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt lausuntoa Lentorata Oy:n täydennetystä ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Täydennyksessä tarkastellaan Lentoradan (vaihtoehto L) muuttunutta linjausta Tuusulan kuntarajalta Keravan asemalle, jossa Lentorata liittyy päärataan jo Keravan aseman eteläpuolella. Uusi linjaus sijoittuu Tuusulaan, Vantaalle ja Keravalle. Helsingin alueella linjaus ei muutu aiemmasta. Nyt nähtävillä oleva YVA-selostuksen täydennys korvaa alkuperäisen arviointiselostuksen siltä osin kuin arvioinnissa käsitellään Lentoradan vaikutuksia Tuusulassa, Pohjois-Vantaalla ja Keravalla. Yhteysviranomaisen huomioi perustellussa päätelmässä myös aikaisemman kuulutuksen aikana tulleet mielipiteet ja lausunnot siltä osin kuin ne koskevat muuttumatonta ratalinjausta. Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo on lausunut Suomi-rata Oy:n Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta 21.12.2023. Koska Helsingin alueella linjaus ei muutu aiemmasta, lausuu museo täydennetyssä arviointiselostuksessa kulttuuriympäristöjen vaalimisen näkökulmasta vain Keravan ja Tuusulan osalta.

Lentorata on uusi, suunnitteilla oleva ratayhteys, joka kulkee tunnelissa Helsingin Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle. Noin 25 kilometriä pitkästä Lentoradasta noin kilometri on kaksiraiteista avorataa ja 24 kilometriä on kahdessa erillisessä ratatunnelissa. Radalla on tunneliasema Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Hanketta koskeva arviointiselostus on kuulutettu ensimmäisen kerran 1.11.–29.12.2023. Lentoradasta laadittiin vuosina 2022–2023 esiselvitys sekä ympäristövaikutusten arviointi (YVA), jossa tarkasteltiin kahta hankevaihtoehtoa: vaihtoehtoa L: Lentorata ja vaihtoehtoa P: Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide).



21.01.2026

Lentoradan rautatietunneli koostuu kahdesta erillisestä ratatunnelista eli molemmat raiteet kulkevat omissa rinnakkain olevissa ratatunneleissa. Rata-tunneleita yhdistää määräväleihin rakennettavat yhdyskäytävät, joiden avulla voidaan evakuointitilanteessa siirtyä toiseen ratatunneliin ja joihin sijoitetaan tunneliin liittyvää tekniikkaa. Lentoradan rautatie-tunneli on runkorakenteeltaan pääasiassa kalliotunneli eli sen kantava rakenne on tunnelia ympäröivä lujitettu kallio. Suuaukon alueella rautatietunneli on runkorakenteeltaan betonitunneli, jossa sen kantavana rakenteena on teräsbetoninen tunnelirakenne, joka on sijoitettu maatyö-töihin. Betonitunneli tarvitaan sille osuudelle, jossa tunnelin syvyys suhteessa kalliopinnan korkeusasemaan ei vielä mahdollista kalliotunnelin toteuttamista

Rautatietunneliin tarvitaan suuaukkojen lisäksi yhteyksiä maan pinnalle paineen tasauksen, savunpoiston, tekniikan ja huollon, hätäpoistumisen sekä rakentamisen tarpeisiin. Yhteydet on suunniteltu toteutettavaksi pystykuiluina ja ajotunneleina. Aiempiin hankkeisiin ja laskelmiin pohjautuen Lentoradan uudelta linjaukselta pyrittiin löytämään kuilupaikat noin 1,5 km etäisyydellä toisistaan ja mieluiten alle 200 metrin etäisyydellä ratalinjasta. 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. Kuilurakennukset pyritään sovittamaan ympäröivään maisema- ja kaupunkikuvaan, asemakaavojen vaatimukset huomioiden. Kuilurakennuksia ympäröi aidattu piha-alue, jonne kuljetaan huoltotietä pitkin. Tilatarpeet ja kuilurakennusta ympäröivien alueiden yhteiskäytön mahdollisuudet tarkentuvat jatkosuunnittelun yhteydessä.

Ajotunneleita käytetään työnaikaisina rakentamisen reitteinä. Lisäksi niitä voidaan hyödyntää radan käytön aikana huoltoreitteinä sekä pelastuslaitoksen hyökkäysreitteinä ratatunnelitasolle. Rakentamisen aikana tunneleiden kautta kuljetetaan merkittäviä määriä louhetta ja niiden kautta kuljetetaan myös muuta rakentamiseen tarvittavaa materiaalia. Ajotunneleita on suunniteltu ratalinjan varrelle tasaisesti noin kolmen kilometrin välein, sillä ratatunnelin louhiminen samanaikaisesti monen eri ajotunnelin kautta nopeuttaa hankkeen rakentamista. Ajotunnelin suuaukkojen ei tarvitse sijaita kiinni ratalinjassa, sillä ajotunnelin enimmäiskaltevuus ja maanpinnan sekä ratatunnelitason välinen korkoero edellyttävät ajotunnelilta tiettyä pituutta. Ajotunnelin edellyttämä rakenne maanpinnalla on riippuvainen maaston topografiasta; jos ajotunneli päästään rakentamaan esim. kallioseinaa vasten, on suuaukkorakenne varsin huomaamaton. Tasamaalta rakennettaessa jää näkyviin joko avoin kaukalo tai sen kattava rakennus.

Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön



21.01.2026

Lentoradan uusi linjaus ei arviointiselostuksen (2025/3) mukaan muuta merkittävästi alkuperäisen YVA-selostuksen johtopäätöksiä liikenteeseen, maankäyttöön ja aluekehitykseen kohdistuvista laajoista vaikutuksista. Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo on esittänyt huomionsa Helsingin osalta jo aiemmassa lausunnossaan ja kommentoi tässä lausunnossa selvitystä ainoastaan uuden linjauksen osalta.

Täydennysraportissa tarkastellaan Lentoradan linjausta Tuusulan kuntarajalta Keravan asemalle. Ratalinjaus kulkee valtaosan tarkasteluvälistä syvällä kalliotunnelissa. Lentorata liittyy päärataan Keravalla, Savion aseman pohjoispuolella. Rata nousee tunnelista 300 metriä pitkään betonikaukaloon Saviontien ja Kannistonkadun kiertoliittymän kohdalla. Lentoradan raiteet liittyvät päärataan raiteiden välissä: nykyinen pääradan läntinen raide siirretään Savion ja Keravan välillä Lentoradan raiteiden länsipuolelle. Suunnitelmaratkaisu mahdollistaa Lentoradan junien pysähtymisen Keravan asemalla. Uusi linjaus perustuu Lentoradan yleissuunnitelmaan, joka antaa lähtökohdat ympäristövaikutusten arvioinnille radan sijainnin, betoni- ja kalliotunneliosuuksien sekä kuilurakennusten (5 kpl) ja ajotunneleiden (3 kpl) sijainnin osalta.

Täydennetyt arviointiselostuksen mukaan maiseman ja kaupunkikuvan herkkyyks tarkastelualueella on kokonaisuudessaan pääasiassa vähäinen. Maisemakuvaltaan pienipiirteisemmällä asuinalueilla sekä puisto- ja vihervyöhykkeillä maiseman herkkyyks on paikoin kuitenkin kohtalainen. Selostuksen mukaan tunnelissa oleva ratalinjaus ei aiheuta merkittäviä muutoksia maisemakuvassa. Lentoradan tunneliosuudesta aiheutuu kuitenkin vaikutuksia maisema- ja kaupunkikuvaan ajotunneleiden suuaukkojen sekä kuilurakennusten ympäristössä. Maanpäällisellä ratalinjaosuudella maisema- ja kaupunkikuvaan kohdistuvissa vaikutuksissa korostuvat ratalinjan tunneliosuuteen liittyvä tunnelin suuaukko ja betonikaukalo sekä ratakäytävän ja siltarakenteiden levennykset.

Lentoradan tunnelissa olevan ratalinjausosuuden päällä on Tuusulassa pääasiassa suurempien väylien ja pääteiden varteen sijoittuvia teollisuus- ja varastoalueita. Teollisuusalueiden reunoilla on joitakin pieniä, melko hajanaisia asuinalueita. Rakennettujen alueiden ympärillä on metsäinen vihervyöhyke. Maisemakuva on pääasiassa melko suuripiirteisistä ja epäyhtenäistä. Maisemassa on paljon maisemahäiriöiksi luokiteltavia elementtejä, joita toisaalta ympäröi virkistykseenkin soveltuvat metsäalueet.

Keravalla Lentoradan tarkastelualueella on tiivistirakennettuja, pienipiirteisempiä asuinalueita, mittakaavaltaan ja kaupunkikuvaltaan hieman suuripiirteisempi keskusta-alue kaupan suuryksikköineen sekä yhtenäisen, laajahko teollisuus- ja varastoalue. Alueita jakaa ja erottelee suuremmat päätiet sekä nykyinen päärata. Viher- ja puistoalueet ovat pie-



21.01.2026

nialaisia ja melko epäyhtenäisiä rakennetun ympäristön lomassa. Maisema- ja kaupunkikuva on vaihtelevaa, mutta suurelta osin melko tavanomaista kaupunkitaajamaa. Lentorata sijoittuu Keravan tarkastelualueen eteläosassa vielä tunneliin, mutta ratalinjaus nousee Keravan keskustan eteläpuolella maanpäälle Kanniston asuinalueen ja Jäspilän liike- ja teollisuusalueen kohdalla.

Lentoradan tunnelin suuaukko sijoittuu nykyiselle rautatiealueelle noin Saviontien ja Tuomikadun risteuksen kohdalla. Tunnelin suuaukko ei nouse maisemakuvassa huomattavasti esille, vaan sijoittuu lähelle nykyistä radan pintaa. Suuaukon jälkeen lentorata alkaa loivasti nousta avoimessa betonikaukalossa kohti maanpintaa. Betonirakenteet eivät kuitenkaan nouse merkittävästi nykyisen radan pintaa korkeammalle eivätkä muodosta maisemakuvaan muurimaista vaikutelmaa. Nykyisen rata-alueen yhteydessä Lentoradan tunnelin suuaukko ja betonikaukalo korostuvat näkymässä pääosin vain rautatiealueen välittömässä läheisyydessä. Rakenteet eivät peitä tai katkaise näkymiä, tai muuta maiseman mittakaavaa radan lännen puoleisilta asuinalueilta tai Saviontien varrella olevista pihapiireistä katsottuna. Rautatiealueen itäpuolella olevalle, suurista hallimaisista rakennuksista koostuvalle Jäspilän liike- ja teollisuusalueelle ei aiheudu maisemallisia tai kaupunkikuvallisia muutoksia Lentoradan maanpäällisistä rakenteista. Savion ja Kanniston asuinalueilla vaikutuksia maisema- ja kaupunkikuvaan aiheutuu lähinnä Lentoradan rakenteiden takia siirrettävästä raiteesta. Nykyinen läntinen raide joudutaan siirtämään lännemmäksi Savion ja Keravan rautatieaseman välisellä osuudella. Rautatiealue on jatkossakin yhtenäinen kokonaisuus eli läntinen raide sijoittuu siirronkin jälkeen muiden raiteiden yhteyteen. Saviontien katulinjausta ei tarvitse muuttaa, mutta radan siirto lähemmäksi Saviontietä kaventaa kuitenkin radan ja tien välissä olevaa nykyistä suojaviherkaistaa. Rata-alueen näkyvyys voi paikallisesti korostua niissä kohdin, jossa viherkaistalta joudutaan poistamaan kokonaan nykyinen puusto. Tällaisia alueita voi olla erityisesti Savion aseman pohjoispuolella sekä Saviontien ja Kannistonkadun risteysalueen ympäristössä. Saviontien länsireunalla säilyvät nykyiset viher- ja metsäkaistat sekä rataa lähimpänä olevien pihapiirien kasvillisuus peittävät ja rajaavat kuitenkin pääosin rata-aluetta kohdin avautuvia näkymiä.

Lentoradan vaikutusalueella on yksi pienialainen, maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristön kohde, Savion teollisuusympäristö. Savion teollisuusympäristö on altistunut melko paljon aikaisemmille muutoksille, mutta kohteessa on edelleen rakennushistoriallisia arvoja. Lentoradan ratalinjaus sijoittuu tunneliin maan alle kohteen kohdalla. Maisemakuva on paikallisesti pienipiirteisempää ja pienelle mäelle sijoittuvalta asuinalueelta avautuu osittain näkymiä kohti kuilua. Tunneliin liittyvä kuilu K16 sijoittuu Savion teollisuusympäristön eteläreunaan. Kui-



21.01.2026

lun rakentaminen ei selostuksen mukaan juurikaan heikennä kulttuuriympäristön kannalta tärkeiden ominaispiirteiden säilymisen mahdollisuuksia ja kielteiset vaikutukset kohteeseen jäävät kokonaisuudessaan vähäisiksi. Kielteiset vaikutukset kohdistuvat erityisesti läheisiin asuinrakennuksiin ja pihapiireihin. Kulttuuriympäristön arvoihin vaikutukset ovat jo ennestään muuttuneessa ympäristössä vähäisemmät. Kuilun ulkonäöllä, sijoituksella ja rakennuskorkeudella voidaan vaikuttaa muutoksen suuruuteen. Lentoradan tarkastelualueella ei ole muita maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita tai kulttuuriympäristöjä.

Kokonaisuudessaan vaikutukset Lentoradan maanpäällisellä rataosuudella ovat pääasiassa vähäiset. Alueilla, joissa läntinen raide siirtyy selvästi lähemmäksi Saviontietä, kuten Savion aseman pohjoispuolella, vaikutukset voivat olla paikallisesti kohtalaisia erityisesti läheisille asuinrakennuksille. Lentoradan maanpäällisen rataosuuden välittämässä lähiympäristössä on 11.8.2005 lainvoiman saaneessa asema-kaavassa sr-merkinnällä suojeltu rakennus Saviontien ja nykyisen pääradan välissä, Kanniston asuinalueen itäpuolella. Kaksikerroksinen kumitehtaan virkailijaintalo valmistui vuonna 1945. Vuoden 2003 inventoinnissa (Keravan kaupunki 2023) rakennuksen on arvioitu säilyttäneen alkuperäinen asunsa hyvin. Rakennus sijaitsee yksinäisellä paikalla, puuston verhoamalla kapealla tontilla. Lentoradan ratajärjestelyjen takia siirrettävä läntisin raide sijoittuu nykyistä rautatiealuetta huomattavasti lähemmäksi rakennuksen edustalle. Rakennusta ei pureta Lentoradan rakentamisen takia. Ratahanke ei myöskään fyysisesti muuta rakennuksen arkkitehtonisia tai rakennushistoriallisia arvoja. Raiteen siirtäminen lähemmäs rakennusta sekä meluntorjuntarakenteiden rakentaminen pienentää kuitenkin kiinteistön piha-aluetta, muuttaa ajoyhteyttä kiinteistölle sekä näkymiä kiinteistöltä radan suuntaan. Nämä radan rakentamisen aiheuttamat muutokset rakennuksen pihapiirissä sekä muun muassa äänimaiseman muutokset voivat vaikuttaa kielteisesti rakennuksen historialliseen käyttöön asumistarkoituksessa.

Kokonaisuudessaan kulttuuriympäristön arvoihin ei selvityksen mukaan kohdistu vaikutuksia tai vaikutukset ovat hyvin vähäisiä, lukuun ottamatta Saviontien yksittäisen, paikallisesti arvokasta rakennuskohdetta, jonka osalta vaikutukset ovat kohtalaisen kielteisiä.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Selostuksen mukaan tunnetut kiinteät muinaisjäännökset on tarkistettu Lentoradan ratalinjan sekä kuilujen ja tunneleiden kohdalta tai niiden välittömästä läheisyydestä (etäisyys alle 200 metriä) Museoviraston ylläpitämästä muinaisjäännösrekisteristä syyskuussa 2025. Tunnelisuuden kohdalla on seitsemän kiinteää muinaisjäännöstä sekä niihin liittyviä laajempia muinaisjäännösalueita. Museo katsoo, että kiinteät



21.01.2026

muinaijännökset on merkitty liitekarttaan ajantasaisin tiedoin ja myös suojelualueiden rajaukset on huomioitu oikein.

Selostuksen mukaan arkeologisille arvokohteille ei aiheudu vaikutuksia niiltä osin, kun ratalinjausvaihtoehto sijoittuu tunneliin arvokohteen tarkastelualueella. Lentoradan maanpäällisen ratalinjausosuuden välittämässä läheisyydessä ei ole tunnettuja kiinteitä muinaijännöksiä. Selostuksen mukaan myöskään tunneliosuuteen liittyvien kuilujen ja ajotunneleiden rakennuspaikoilla ei sijaitse tunnettuja kiinteitä muinaijännöksiä. Lähes kaikki suunnitellut kuilujen ja tunneleiden sijainnit ovat vähintään 200 metrin etäisyydellä tunnetuista muinaijännöskohdeista, jolloin radan rakentaminen ei aiheuta muutoksia näissä arvokohteissa.

Kaksi kiinteää muinaijännöstä, Maantiekylä (Clemetskog) Jussila sekä Grankulla 1 sijaitsevat noin 90–100 metrin etäisyydellä suunnitelluista kuiluista ja ajotunneleista. Maantiekylä (Clemetskog) Jussila - muinaijännöskohde sijaitsee kuilun K12 läheisyydessä Kulomäentien toisella puolella. Kuilun rakennusalue ei ulotu tien yli, jolloin muinaijännöskohdeeseen ei aiheudu vaikutuksia. Grankullan muinaijännöskohde sijaitsee kuilun K13 ja ajotunnelin A9 takana olevalla metsäalueella. Kulku kuilun ja ajotunnelin rakennusalueelle ei ole metsän puolelta, mikä vähentää huomattavasti riskiä muinaijännöskohdeeseen vahingoittumiselle.

Selostuksessa todetaan, että hankealueella olevat kohteet huomioidaan jatkosuunnittelussa ja merkitään maastoon ennen rakennustöiden aloitusta, muinaijännöskohdeille ei aiheudu kielteisiä vaikutuksia tai ne jäävät hyvin vähäisiksi.

Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon kanta Tuusulan ja Keravan täydennettyä linjan osalta

Museo toteaa, että tunneliin sijoittuvalla radalla on hyvin vähän vaikutuksia Tuusulan ja Keravan muinaijännöskohdeisiin. Selostuksen mukaan hankealueella sijaitsevat kohteet tullaan huomioidaan jatkosuunnittelussa ja ne tullaan rakentamisen aikana merkitsemään maastoon. Jos suunnitelmaan tulee muutoksia tai, jos kiinteän muinaijännöskohdeeseen rajauksen läheisyydessä tullaan tekemään töitä, joilla voi olla vaikutusta suojeltuun kiinteään muinaijännökseen, hankkeesta vastaavan on oltava yhteydessä Keski-uudenmaan alueelliseen vastuumuseoon.

Arviointiselostuksen mukaan ratahankkeen merkittävimmät kielteiset vaikutukset liittyvät radan rakenteiden näkyvyyteen osana maisema- ja kaupunkikuvaa. Vaikutukset kohdistuvat kuitenkin suhteellisen pienelle alueelle, radan ja sen rakenteiden lähiympäristöön. Kuilurakennukset



21.01.2026

pyritään sovittamaan ympäröivään maisema- ja kaupunkikuvaan, asemakaavojen vaatimukset huomioiden. Kuilurakennuksia ympäröi aidattu piha-alue, jonne kuljetaan huoltotietä pitkin. Tilatarpeet ja kuilurakennusta ympäröivien alueiden yhteiskäytön mahdollisuudet tarkentuvat selvityksen mukaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Museon näkökulmasta kuilurakennusten vaikutukset maisemaan ja rakennettuun ympäristöön tulee tuoda esiin selkeästi kartta-aineiston sekä havainnekuvien perusteella, jotta niitä on mahdollista arvioida tarkemmin.

Vastaavasti kuin alkuperäisessä arviointiselostuksessa, Lentoradan uudella linjauksella maan alle tunneliin sijoittuvan rataosuuden vaikutukset ovat päivitetyn selvityksen mukaan pääosin merkityksettömiä. Tunneliosuudella kielteiset vaikutukset kohdistuvat paikallisesti kuilujen ja ajotunneleiden ympäristöön ja linjauksen vaikutukset ovat näiden osalta jonkin verran kielteisemmät kuin aikaisemmassa arviointiselostuksessa. Uudella linjauksella kuiluja ja ajotunneleita sijoittuu enemmän pienipiirteisempien asuinalueiden yhteyteen, mikä lisää kielteisten vaikutusten suuruusluokkaa.

Uuden linjauksen maanpäällisen rataosuuden haitalliset vaikutukset maisemakuvaan ovat selvityksen mukaan vähäisemmät kuin alkuperäisessä arviointiselostuksessa. Linjaus sijoittuu tiiviimpien kaupunki- ja asuinalueiden yhteyteen nykyiselle rautatiealueelle. Lentoradan rakenteet eivät juurikaan poikkea maiseman nykyisestä mittakaavasta tai luonteesta, ja muutokset ovat havaittavissa pääasiassa vain rautatiealueen välittömässä läheisyydessä. Alkuperäisessä arviointiselostuksessa maanpäälliset ratalinjaukset sijoituivat avoimempaan viljelymaisemaan Kytömaan kohdalla. Sekä vanhan että uuden linjauksen maanpäällisillä osuuksilla maiseman rakennettu ilme voimistuu jonkin verran, mutta Kytömaalla maisemakuvan ja maiseman luonteen muutokset ovat havaittavissa laajemmalla alueella, mikä voimistaa kielteisiä vaikutuksia.

Selvityksen mukaan kulttuuriympäristöön kohdistuvat vaikutukset ovat Lentoradan uudella linjauksella vanhan linjauksen vaikutuksia vähäisemmät. Keravan aseman pohjoispuolella oleville kulttuuriympäristön arvokohteille ei aiheudu uudella linjauksella alkuperäisessä arviointiselostuksessa esitettyjä vaikutuksia. Selvityksen mukaan Lentoradan uusi linjaus on toteuttamiskelpoinen maiseman ja kulttuuriympäristön näkökulmasta. Kokonaisuudessaan kielteisten vaikutusten suuruusluokka on vastaava kuin alkuperäisessä arviointiselostuksessa. Lentoradan uudessa vaihtoehdossa kielteisiin vaikutuksiin voidaan kuitenkin varautua hieman paremmin tai niitä voidaan lieventää jatkosuunnittelussa muun muassa kuilujen ja ajotunneleiden tarkemman sijoitussuunnittelun ja ympäristöön sovittamisen osalta sekä maanpäällisen ratalinjao-



21.01.2026

suuden suojaviheralueilla. Tuusulan kunnan alueella museolla ei ole huomioitavaa rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman osalta.

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

9 (9)

21.01.2026

Sari Saresto
kulttuuriympäristöpäällikkö

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.