



08.11.2022

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-
keskus
Laine Leila
PL 36
00521 Helsinki

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

HEL 2022-011760 T 11 01 05

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on pyytänyt Helsingin kaupunginmuseolta/ Keski-Uudenmaan alueelliselta vastuumuseolta lausuntoa Suomirata Oy:n Lentorata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Museo lausuu asiasta kulttuuriympäristöjen vaalimisen näkökulmasta Helsingin, Keravan ja Tuusulan osalta.

Lentorata olisi uusi noin 30 kilometrin pituinen kaukoliikenteen rataosa, josta 28 kilometriä sijoittuisi tunneliin. Hankealue sijoittuisi välille Pasila (Helsinki) - Kytömaa (Kerava). Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja lentoasemalle, vähentää henkilöautolla ajettuja kilometrejä sekä tuoda kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä pääkaupunkiseudun liikennöinnissä. Hankkeeseen sovelletaan YVA-menettelyä. YVA-menettelyssä tarkasteltavia hankevaihtoehtoja on neljä: vaihtoehto 1 (VE1), jossa rata sijoittuu pääosin tunneliin, vaihtoehto 2 (VE2), jossa päärataa parannetaan kahdella lisäraiteella (5. ja 6. raide), vaihtoehto 3 (VE3), jossa päärataa parannetaan yhdellä lisäraiteella (5. raide) ja vertailuvaihtoehtona hankkeen toteuttamatta jättäminen. YVAN yhteydessä tehtävässä alustavassa linjaussuunnittelussa määritellään Lentoradan likimääräinen sijainti ja tilantarve, kuiluyhteydet maan pinnalle, suhde ympäröivään maankäyttöön sekä tekniset ja liikenteelliset perusratkaisut.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Ratahankealue sijoittuu maisemamaakuntajaossa eteläisen rantamaan eteläiseen viljelyseutuun, jolle on tyypillistä jokilaaksojen savikoille rai-
vatut kumpuilevat ja metsäsaarekkeiden rikkomat peltoalueet. Maaseu-



08.11.2022

tumaisemien lisäksi alueelle sijoittuu Suomen laajin ja tihein pääkaupunkiseudun kaupunkiasutus.

Suunnitellun tunnelissa kulkevan lentoratalinjauksen päälle sijoittuisi Helsingin alueella Pasilasta Paloheinään tiiviisti rakennettuja asuinalueita, joita jakaa ja rytmittää suuremmat kehä- ja päätiet tai kapeat, pääosin metsäiset, vihervyöhykkeet. Lentokentän ja Keravan taajama-alueen välillä lentoradan linjaus sivuaisi tiiviimmin rakennettuja pientalovaltaisia asuinalueita sekä yksittäisiä teollisuus- ja varastoalueita. Keravan taajama-alueella rakentaminen tiivistyy ja ympäristö muuttuu kaupunkimaiseksi.

Pääradan maisemakuva on lähes koko matkalta Pasilasta Keravalle tiiviisti rakennettua kaupunkiympäristöä. Maisemassa vaihtelevat pieni-piirteisemmät pientalovaltaiset asuinalueet sekä rakennetummat, usein asemien ympärille levittäytyneet kaupunkikeskukset. Hankealueella on pääradan kohdalla kaksi jokiyhtymää, Helsingin alueella Vantaanjoki ja Keravanjoki Vantaalla.

Eri vaihtoehtojen sijoittuminen hankealueelle on esitelty kartalla yleispiirteisesti. Hankkeen vaikutusalueella sijaitsevat valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt, mukaan lukien kiinteät muinaisjäännekohteet, on esitetty kartalla ja tekstissä lyhyesti luonnehtien.

Lentoradan (VE1) hankealueelle sijoittuisi Vantaanjokilaakson viljelymaisema, joka on luokiteltu valtakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi (VAMA 2021). Kaikkien kolmen hankevaihtoehdon (VE1, VE2, VE3) alueille sijoittuisi myös useita valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY 2009). Lisäksi hankealueille sijoittuisi useita maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita ja kulttuuriympäristöjä.

Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon kanta

Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön

Arviointiohjelmassa kulttuuriympäristöä on tarkasteltu luvussa 5.8. Arvioinnissa on keskitytty valtakunnallisiin ja maakunnallisiin arvokohteisiin eikä paikallisesti arvokkaita kohteita ole tarkasteltu, elleivät ne ole osa valtakunnallista tai maakunnallista aluemaista kohdetta.

Arviointiohjelmassa on esitelty suunnittelun vaikutuspiirissä olevat valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt (RKY 2009), mutta niiden merkitystä ei ole tarkemmin avattu tai tarkasteltu suhteessa suunnittelun alueeseen. Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskevan valtioneuvoston päätöksen kulttuuri- ja luonnonperintöä koskevien eri-



08.11.2022

tyistavoitteiden mukaan alueiden käytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Kulttuuriympäristöä ovat kulttuurimaisemat, rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaisjäännökset. Päätöksen tarkoittama säilyttämisvelvoite edellyttää, että viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon alueiden käytön suunnittelun lähtökohtina.

Helsinki

Helsingin alueella nykyisen pääradan varrella on lähes yhtenäinen asuin-, toimisto-, työpaikka- ja palvelurakennuksista muodostuva rakennuskanta. Asemien ja seisakkeiden kohdilla on kaupallisia palveluita. Paikoin rata-alueeseen rajautuu myös puisto-, viher- ja virkistysalueita ja jopa yksi siirtolapuutarha sijaitsee aivan radan tuntumassa. Pääradan varrelle, paikoin jopa välittömään läheisyyteen, sijoittuvat Malmin vanha funktionalistinen rautatieasema, Pihlajamäen lähiö sekä Käpylän puutaloalueet ja Käärmetalo ovat kaikki luokiteltu valtakunnallisesti merkittäviksi rakennetuiksi kulttuuriympäristöiksi (RKY 2009). Pihlajamäen lähiö on myös valittu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään suomalaisen modernismin merkkiteosvalikoimaan. Lisäksi pääradan varteen sijoittuu Käpylä-Koskelan asuntoalue, joka on luokiteltu maakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi.

Lisäraiteiden aluevaraus selvityksen mukaan hankkeella olisi vaikutuksia myös pääradan varteen sijoituville Oulunkylän, Pukinmäen, Tapanilan ja Puistolän alueille. Alueilta on olemassa hyvin vähän inventointitietoa tai muita selvityksiä, joita tarvitaan alueiden ja niiden rakennuskannan arvottamisen pohjaksi.

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 arvotettu 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-



08.11.2022

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.

Tuusulan kunnan osalta esitetyistä vaihtoehdoista vain VE1 sijoittuu Tuusulan kunnan alueelle. Hankkeella ei ole Tuusulan kunnan alueella sellaisia vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön ja maisemaan, että lisäselvitysten tekeminen olisi tarpeen.

Arviointiohjelman mukaan VE1 sijoittuisi pääosin tunneliin eikä uuteen maastokäytävään, 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. Arviointiohjelman mukaan kalliotunneli pyritään suunnittelemaan niin syväälle, ettei kalliokatto edellytä erikoisrakenteita. Kuitenkin kalliokaton ollessa hyvin ohut tarkastellaan tunnelin rakentamista myös betonitunnelina tai radan sijoittamista kallioavoleikkaukseen. Museo katsoo, että edellä mainituilla vaihtoehdoilla voi olla merkittäviä kielteisiä vaikutuksia rata-alueen kulttuuriympäristöön. Mahdollisten betonitunnelien ja kallioavoleikkausten sijainnit tulee selvittää ennen, kuin niiden vaikutuksia voi kulttuuriympäristön osalta arvioida tarkemmin. Lisäksi arviointiohjelman mukaan tunneleihin rakennetaan tarvittaessa kuiluja sekä poistumisteitä. Myös näiden sijoittuminen tulee selvittää tarkemmin ennen, kuin niiden mahdollisia vaikutuksia kulttuuriympäristön osalta voidaan arvioida.

Museo katsoo, että ehdotetuilla lisäratavaihtoehdoilla (VE2, VE3) olisi merkittäviä kielteisiä vaikutuksia pääradan varrelle sijoittuviin asemanseutuihin ja asuinalueisiin Helsingissä ja Keravalla. Arviointiohjelman mukaan vaihtoehtoihin VE2, VE3 liittyisi rakennusten purkua sekä matkustajalaitureiden muutoksia. Useilla asemilla jouduttaisiin lisäksi rakentamaan kokonaan uusi laiturit. Museo toteaa, että ennen, kuin vaikutuksia ympäristöön voidaan tarkemmin arvioida, tulee tarkastella eri vaihtoehtojen vaikutuksia paitsi valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen myös paikallisesti merkittävien rakennusten sekä rakennettujen ympäristöjen osalta. Lisäksi hankealueille sijoitettujen alueiden kaupunginosittain tehtyjen inventointien ajantasaisuus tulee selvittää. Erityisesti purettavien rakennusten osalta tulee selvittää, onko inventointien päivitykselle tarvetta. Museo myös katsoo, että



08.11.2022

hankkeen vaikutusten arvioinnin tueksi tulisi laatia havainnekuvia, joiden avulla voi tarkastella miten vaikutukset sijoittuvat jo olemassa olevaan kaupunkikuvaan.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa esitetyistä vaihtoehtoreiteistä lentoradan VE1-linjaus kulkee Helsingin, Tuusulan ja Keravan alueella kallioperään louhituissa tunneleissa. Osa radasta voidaan sijoittaa myös kallioavoleikkaukseen tai betonitunneliin. Kalliotunnelin vaikutus maastossa säilyneeseen arkeologiseen kulttuuriperintöön on vähäinen. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa ei ole ilmoitettu, millä alueilla lentorata tullaan sijoittamaan avonaiseen kalliotunneliin tai mitkä osat on tarkoitus tehdä betonitunnelina. Näin ollen lentoradan tai sen rakentamisen aiheuttamia vaikutuksia arkeologiseen kulttuuriperintöön ei voida täysin arvioida. Ratasuunnitelmien tarkentuessa on selvítettävä valitun linjauksen läheisyydessä olevien kiinteiden muinaisjäännösten tilanne.

Helsinki

Helsingin alueella vaihtoehto VE1 kulkisi tunnelissa, jolloin sen yläpuolella, linjan läheisyydessä sijaitsee kaikkiaan 17 kiinteää muinaisjäännöstä, joista neljä on historiallisen ajan asuinpaikkaa ja loput ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoitteita tai niihin liittyvää tiestöä. Vaihtoehto VE2:ssa kahden lisäradan läheisyydessä sijaitsee 14 kiinteää muinaisjäännöstä, joista yksi on historiallisen ajan asuinpaikka ja loput ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoitteita tai tiestöä. Vaihtoehto VE3:ssa uuden radan läheisyydessä on viisi kiinteää muinaisjäännöstä, joista yksi on historiallisen ajan asuinpaikka ja loput ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoitteita tai tiestöä.

Helsingin alueen kiinteiden muinaisjäännösten inventointi maastossa on toteutettu ensimmäisen maailmansodan linnoitteiden osalta 1996 eikä inventointi ole enää ajan tasalla. Historialliset asuinpaikat on inventoitu 2011 ja inventoinnin voidaan katsoa olevan ajan tasalla. Edellä mainitun perusteella on ratasuunnitelmien tarkentuessa selvítettävä valitun linjauksen läheisyydessä olevien kiinteiden muinaisjäännösten tilanne.

Tuusula

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on esitetty lentoradan (VE1) alueella sijaitsevat Tuusulan tunnetut kiinteät muinaisjäännökset ja muut arkeologiset kohteet. Osa Tuusulan alueen tunnetuista muinais-



08.11.2022

jäännöksistä, jotka sijaitsevat radan alueella tai sen välittömässä läheisyydessä, puuttuvat arviointiohjelmasta.

Tuusulan eteläosan alueella on suoritettu viimeisin arkeologinen inventointi vuonna 2011, joka on tehty Helsingin yliopiston inventointikursilla. Lisäksi alueelle on ulottunut Museoviraston tutkija Kirsi Luodon tekemä inventointi vuonna 2006 ja Historiallisen ajan muinaisjäännösinventointi, jonka on tehnyt Museoviraston tutkija Katja Vuoristo vuonna 2009. Molemmat inventoinnit ovat vanhentuneet. Jotta lentoradan vaikutuksia voidaan arvioida, tulee lentoradan linjauksen alueella tehdä 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 aluerajaus.

Kerava

Keravan alueella kaikki ratavaihtoehdot kulkevat hyvin läheltä muinaismuistolain (295/1963) suojaamaa kiinteää muinaisjäännöstä, Sikokorven juoksuhauta (tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000010014). Alueen on inventoinut arkeologi Olli Kunnas vuonna 2013. 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.

Inventointien jälkeen inventointitulosten pohjalta tulee laatia Museoviraston arkeologisten laatuohjeiden mukainen raportti. Tutkimuskustannuksista vastaa muinaismuistolain 15 §:n mukaisesti hankkeen toteuttaja.

Arkeologisia tutkimuksia tekevät useat toimijat, joiden yhteystiedot löytyvät Museoviraston verkkosivuilta osoitteesta: <https://www.museovirasto.fi/fi/kulttuuriymparisto/arkeologinen-kulttuuriperinto/arkeologisen-kulttuuriperinnon-tutkimus/arkeologisten-kenttatoiden-tilaaminen>

Lopuksi

Kulttuuriympäristön vaalimisen asiantuntijana Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo katsoo, että YVA-arviointiohjelmasta voi jo päätellä hankkeesta syntyvän laajoja kulttuuriympäristön kannalta kielteisiä vaikutuksia.

Lisätiedot

Katariina Ruuska-Jauhijärvi, tutkija, puhelin: 040-3347014



Helsingin kaupunki
Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
Kulttuuripalvelukokonaisuus
Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö
Kulttuuriympäristötiimi,
kulttuuriympäristöpäällikkö

Lausunto

7 (8)

08.11.2022

katariina.ruuska-jauhijarvi(a)hel.fi

Kulttuuriympäristötiimi, kulttuuriympäristöpäällikkö

Postiosoite
PL 17401
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kulttuurijavapaa-aika@hel.fi

Käyntiosoite
Aleksanterinkatu 16
Helsinki 17

Puhelin
+358 9 310 1060
Faksi
+358 9 310 36664

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
fi0680001200062637
Alv.nro
fi02012566



Helsingin kaupunki
Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
Kulttuuripalvelukokonaisuus
Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö
Kulttuuriympäristötiimi,
kulttuuriympäristöpäällikkö

Lausunto

8 (8)

08.11.2022

Sari Saresto
kulttuuriympäristöpäällikkö

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Postiosoite
PL 17401
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kulttuurijavapaa-aika@hel.fi

Käyntiosoite
Aleksanterinkatu 16
Helsinki 17

Puhelin
+358 9 310 1060
Faksi
+358 9 310 36664

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
fi0680001200062637
Alv.nro
fi02012566